

Die Bewertungsgrundsätze in dem Schiedsverfahren über die Entschädigung für die in den Vereinigten Staaten beschlagnahmten deutschen Schiffe

M. von der Decken, Rat am Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg

Die Entschädigung, welche den deutschen Reedereien für ihre im Kriege von den Vereinigten Staaten beschlagnahmten Schiffe zugesprochen ist, hat in dem Haushaltsplan der meisten deutschen Schiffsgesellschaften während der letzten Jahre eine erhebliche Rolle gespielt und ist dem wirtschaftlich interessierten Zeitungsleser unter der wenig zutreffenden Bezeichnung »Freigabewerte« geläufig. Dagegen hat der mehr als zweijährige Kampf, den deutsche Juristen vor einem amerikanischen Schiedsrichter geführt haben, um für jene Entschädigung die rechtliche Grundlage zu schaffen, auch in der juristischen Fachpresse bisher keine Behandlung gefunden. Und doch bietet jener Kampf, wiewohl in ihm Fragen rein technischen Charakters naturgemäß einen breiten Raum einnehmen, auch für den Juristen des Interessanten genug, um eine rückschauende Darstellung zu rechtfertigen. Das gilt insbesondere von dem Kernproblem jenes Verfahrens, der Bewertungsfrage.

Die Erörterungen, welchen der Begriff des »Wertes« sowohl hinsichtlich seiner theoretischen Natur wie bezüglich seiner rechtlichen Eignung als Maßstab des Schadensersatzes wie in den Versuchen seiner praktischen Anwendung auf ein Vermögensobjekt von großer Bedeutung in jenem Verfahren unterzogen ist, dürften gerade in der heutigen Zeit Interesse beanspruchen. Ihre zusammenfassende Darstellung erscheint um so mehr am Platze, als der Schiedsrichter selbst auf eine begründete Entscheidung dieser Fragen verzichtet hat, so daß ein Überblick über den Inhalt und Verlauf jener Verhandlungen dem Unbeteiligten bisher nicht zugänglich ist.

I. Vorgeschichte

Gegenstand des Verfahrens waren die mehr als 100 deutschen Handelsschiffe, welche, durch den Kriegeausbruch auf hoher See überrascht, sich der Gefahr der Kaperung durch die alliierten Seestreit-

kräfte ausgesetzt sahen und, um dieser Gefahr zu entgehen, in den ersten Kriegsmonaten Zuflucht in den verschiedenen Häfen der Vereinigten Staaten suchten. Dort genossen sie deren neutralen Schutz bis zum Frühjahr des Jahres 1917. Als dann die Vereinigten Staaten im April 1917 selbst in den Krieg eintraten, wurden die deutschen Schiffe zunächst polizeilich beschlagnahmt und in den folgenden Monaten formell zugunsten der Vereinigten Staaten enteignet. Die Rechtsgrundlage für diese Enteignung bildete eine Gesamtentschließung des Kongresses vom 12. Mai 1917¹⁾, durch welche der Präsident ermächtigt wurde, die sämtlichen im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten liegenden feindlichen Schiffe in den Besitz und das Eigentum der Vereinigten Staaten zu überführen. Die Schiffe wurden — je nach dem Grade ihrer Eignung für Kriegsverwendung — teils dem Schiffsamt, teils dem Marineministerium zugeteilt und bildeten während des Krieges den Kern des amerikanischen Seetransportwesens. Ein Teil der Schiffe ging während des Krieges verloren, ein Teil wurde verkauft, einige wurden nach Beendigung ihrer Kriegsverwendung aufgelegt, während viele der wertvollsten Fahrzeuge noch jetzt unter amerikanischer Flagge dem Passagier- und Gütertransport dienen.

Inzwischen blieb die Frage der Entschädigungsansprüche der deutschen Reeder zunächst ungeklärt. Die erwähnte Gesamtentschließung des Kongresses vom 12. Mai 1917 sah zwar die Abschätzung des Wertes der deutschen Schiffe durch eine Marine-Kommission vor mit der Maßgabe, daß das Ergebnis dieser Schätzung »als zulässiges Beweismittel in jedem Verfahren über etwaige Schadensersatzansprüche gelten solle«. Seitens der amerikanischen Regierung wurde jedoch stets die Auffassung vertreten, daß diese Klausel nicht die Anerkennung einer Ersatzpflicht darstelle. Ob eine solche Verpflichtung völkerrechtlich nach dem Sechsten Haager Abkommen von 1907 oder nach den amerikanisch-preußischen Verträgen von 1785 und 1799 begründet war, konnte zweifelhaft sein und wurde von der amerikanischen Regierung gleichfalls bestritten. Auch der Berliner Vertrag vom 25. August 1921 brachte keine Klarheit. Die deutsche Regierung vertrat die Auffassung, daß nach diesem Vertrage der Regierung der Vereinigten Staaten nur ein zeitlich begrenztes Zurückbehaltungsrecht an dem deutschen Eigentum zustehe. Die Amerikaner dagegen behaupteten, sie hätten nicht auf das nach dem Versailler Vertrage begründete Recht verzichtet, das gesamte beschlagnahmte deutsche Eigentum zu liquidieren und den Erlös zur Befriedigung ihrer Ansprüche aus dem Berliner Vertrage zu verwenden.

¹⁾ Abgedruckt bei H. Janssen, Das Amerikanische Freigabegesetz (J. Bensheimer 1928) S. 7.

Trotz der Zweifelhaftigkeit der Rechtslage entschlossen sich die deutschen Reedereien nach dem Kriege, eine Schadensersatzklage gegen die Regierung der Vereinigten Staaten vor dem Court of Claims zu erheben. Dieser wies die Klage durch Entscheidung vom 17. März 1924 wegen Unzuständigkeit ab. Die Kläger legten Berufung beim Obersten Bundesgericht ein. Zu einer Entscheidung dieses Gerichtes kam es jedoch nicht mehr, da inzwischen das Freigabegesetz vom 10. März 1928 ergangen war, welches für die Ansprüche der Deutschen Reeder eine neue selbständige Rechtsgrundlage schuf.

2. Natur und Form des Verfahrens

Abschnitt 3 des Freigabegesetzes²⁾ sah die Einsetzung eines »Schiedsrichters für Kriegsansprüche« vor, zu dessen Aufgabenkreis es u. a. gehören sollte, die von den Vereinigten Staaten zu bezahlende angemessene Entschädigung für die Handelsschiffe festzusetzen, welche auf Grund der Gesamtentschließung des Kongresses vom 12. Mai 1917 enteignet waren. Für die Bemessung der Entschädigung stellte das Gesetz nähere Normen auf, die unten erörtert werden. Der formellen gesetzgeberischen Grundlage nach war demnach der Schiedsrichter ein auf Grund amerikanischen Bundesrechts fungierendes Sondergericht, und ebenso waren die von dem Schiedsrichter abzuurteilenden Ansprüche materiellrechtlich in amerikanischer Landesgesetzgebung begründet.

Trotzdem waren alle Beteiligten darüber einig, daß es sich um ein Schiedsverfahren internationalen Charakters handelte. So gab der erste Schiedsrichter, Richter Parker, der hochverdiente langjährige Unparteiische der Deutsch-Amerikanischen Gemischten Kommission, gleich in der ersten formellen Sitzung im Mai 1928 eine programmatische Erklärung³⁾ ab, in welcher er die Prozeßparteien ersuchte, sich stets gegenwärtig zu halten, daß es sich bei dem Schiedsverfahren nicht um einen gewöhnlichen Rechtsstreit über weitreichende finanzielle Privatbelange handele, sondern um ein Verfahren, das daneben die Interessen und die internationalen Beziehungen der beiderseitigen Regierungen berühre. An dieser Auffassung ist stets festgehalten worden, insbesondere auch von dem Richter James W. Remick, der als würdiger Nachfolger das Schiedsrichteramt übernahm, nachdem der Richter Parker im Herbst 1929, unmittelbar vor Erlaß der endgültigen Entscheidung, einer tückischen Krankheit erlegen war.

Ihre Berechtigung fand diese Auffassung sowohl in der Natur wie in der Entstehungsgeschichte des Freigabegesetzes. Ist doch das

²⁾ Janssen a. a. O. S. 86 ff.

³⁾ Janssen a. a. O. S. 90.

Freigabegesetz seinem Inhalte nach lediglich eine Fortführung des Berliner Vertrages mit der Tendenz, im Interesse der Wiederherstellung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Nationen die aus dem Kriege erwachsenen gegenseitigen finanziellen Beziehungen der Liquidierung entgegenzuführen. Obwohl in die Form eines amerikanischen Bundesgesetzes gekleidet, ist die getroffene Regelung das Ergebnis von Kompromiß-Verhandlungen zwischen den beiderseits beteiligten Interessentengruppen. Insbesondere entsprach die Schaffung eines Sondergerichtes für die Ansprüche der ersatzberechtigten Deutschen einer Bedingung, die bereits in dem der Freigabegesetzgebung zugrunde liegenden sogenannten »Kiesselbach-Mellon-Plan vom 23. Nov. 1925⁴⁾ enthalten war.

Seinem Wesen nach stellte somit das von den ersatzberechtigten Deutschen betriebene Verfahren vor dem »Schiedsrichter für Kriegsschäden« ein Gegenstück zu dem über amerikanische Ansprüche erkennenden Verfahren vor der Deutsch-Amerikanischen Gemischten Kommission dar. Äußerlich fand diese Verwandtschaft eine Betonung in der Personalunion zwischen dem ersten Inhaber des Schiedsrichteramts und dem Unparteiischen der Gemischten Kommission. Daß unter diesen Umständen auch die Rechtsprechung der Gemischten Kommission für das Verfahren vor dem Schiedsrichter eine besondere Bedeutung erlangte, konnte um so weniger ausbleiben, als die Gemischte Kommission im Zusammenhang mit den amerikanischen Ersatzansprüchen für versenkte Tonnage Gelegenheit gehabt hatte, zu einem großen Teil der Probleme Stellung zu nehmen, die in dem Verfahren vor dem Schiedsrichter erneut auftauchten.

Schon daraus ergab sich auch in materiellrechtlicher Hinsicht die Berücksichtigung völkerrechtlicher Gesichtspunkte. Die Frage des anwendbaren Rechts ist übrigens in dem Schiedsverfahren nicht Gegenstand grundsätzlicher Erörterungen gewesen. Zum Teil erledigte sich diese Frage durch die Natur des jeweils in Rede stehenden Problems. So war natürlich die Auslegung der in dem Freigabegesetz gebrauchten technischen Ausdrücke nach amerikanischem Recht zu beurteilen. Ebenso natürlich war z. B. in Fragen der Organisation der klagenden deutschen Reedereien deutsches Gesellschaftsrecht, in Fragen des Seekriegsrechts Völkerrecht anzuwenden. Im übrigen beriefen sich beide Parteien mit Vorliebe auf Sätze des anglo-amerikanischen Rechts. Das hatte jedoch seinen Grund mehr in praktischen als in juristischen Erwägungen. Zunächst fanden sich dort die meisten und brauchbarsten einschlägigen Entscheidungen. Den Vertretern der amerikanischen Regierung war dies Rechtssystem ohnedies geläufig und sprachlich

⁴⁾ Janssen a. a. O. S. 38.

ausschließlich zugänglich. Für die Kläger schließlich bot die Berufung auf anglo-amerikanisches Recht den Vorteil, daß gegen seine Autorität ein Widerspruch weder seitens der Prozeßgegner noch seitens des Schiedsrichters zu erwarten war.

Der Form nach zeichnete sich das Schiedsverfahren durch eine Zwanglosigkeit aus, die sich im Laufe der Zeit, von den Schiedsrichtern bewußt und nachdrücklich gefördert, zu einer Art kollegialer Zusammenarbeit zwischen den beiderseitigen Prozeßvertretern entwickelte. Formelle öffentliche Plaidoyers fanden nur ausnahmsweise statt, wenn der Abschluß eines größeren Verfahrens-Abschnittes eine zusammenfassende Darstellung erforderte. Im übrigen wurden die streitigen Fragen in zwanglosen Besprechungen den Schiedsrichtern vorgetragen, zuweilen unter formloser Hinzuziehung von Sachverständigen oder Auskunftspersonen.

Die Schiedsrichter vertraten die Ansicht, daß es in dem Schiedsverfahren eine eigentliche Behauptungspflicht und Beweislast im Sinne des ordentlichen Rechtsstreites nicht gebe, daß vielmehr jede Partei verpflichtet sei, über alle für das Verfahren erheblichen Fragen das ihr zur Verfügung stehende Tatsachenmaterial dem Gegner und dem Schiedsrichter rückhaltlos zugänglich zu machen.

Wenngleich es sich bei der Durchführung dieser Grundsätze für die Kläger als eine bedeutende Last herausstellte, den häufig sehr weitgehenden Informationswünschen ihrer Gegner gerecht zu werden, so hatten sie doch um so weniger Grund, mit dem aufgestellten Prinzip unzufrieden zu sein, als damit die lästigen Beweisformalitäten des amerikanischen Prozeßverfahrens in Fortfall kamen. Kreuzverhöre oder eidliche Vernehmungen fanden nicht statt. Die am Prozeßsitz anwesenden Sachverständigen standen dem Gegner wie der eigenen Partei zu zwanglosen Besprechungen zur Verfügung. Für schriftliche Beweismittel galt zwar im allgemeinen die Form eidesstattlicher Versicherungen, doch wurden die aus eigener Kenntnis der Parteien stammenden Tatsachenmitteilungen auch häufig von dem Gegner ohne jede formelle Bekräftigung in gutem Glauben als richtig akzeptiert.

Auch für sich selbst nahm der Schiedsrichter eine Stellung in Anspruch, die von der des Richters im ordentlichen Verfahren wesentlich abweicht. Anstatt sich auf die Anhörung und Würdigung des Parteivortrages zu beschränken, griff namentlich der Richter Parker von vornherein in höchst aktiver Weise in das Verfahren ein, indem er nicht nur die Probleme formulierte, über die er den Parteivortrag wünschte, sondern außerordentlich weitreichende Forderungen hinsichtlich des vorzulegenden Tatsachen- und Beweismaterials aufstellte. Dabei handelte es sich nur zum geringeren Teil um Angaben über die Eigenschaften der beschlagnahmten Schiffe. Weitgreifender und schwie-

riger zu erfüllen waren die Forderungen auf Beibringung von Material über theoretische und grundsätzliche Fragen aus dem Gebiete der Schifffahrt. So entstanden auf Anforderung des Schiedsrichters Listen, graphische Darstellungen und Statistiken über die Entwicklung von Schiffspreisen, Fracht- und Charratzen in den letzten 30 Jahren sowie umfangreiche wissenschaftliche Untersuchungen über den Zusammenhang dieser Entwicklungen mit der Gestaltung der Weltwirtschaft, mit politischen Verwicklungen, mit der Entwicklung der Baukosten, der Betriebskosten, des Geld- und Kreditwesens, der Rentabilität der Schifffahrt und über ähnliche Probleme. An Vollständigkeit und wissenschaftlicher Zuverlässigkeit ist dies von bedeutenden Sachverständigen zusammengetragene Material allem über diese Gebiete sonst Existierenden wahrscheinlich überlegen. Für die an dem Verfahren Beteiligten bedeutete es häufig ein willkommenes Nachschlagewerk und eine Quelle belehrenden Studiums. Unverkennbar aber ging das zusammengestellte Material seinem Umfange nach über das für das Verfahren praktisch Erforderliche hinaus, und es ist begreiflich, daß die Parteien und besonders die hauptsächlich betroffenen Kläger den zeitraubenden und kostspieligen Auflagen des Schiedsrichters mit stärkster Kritik begegneten. Rückschauend muß jedoch anerkannt werden, daß der Schiedsrichter weise handelte, indem er für seine Entscheidung die denkbar breiteste tatsächliche Basis schuf. Es darf nicht vergessen werden, daß der amerikanische Kongreß die Mittel zur Befriedigung der Ansprüche der deutschen Reeder unmittelbar aus der Tasche seines gefürchteten Souveräns, des amerikanischen Steuerzahlers, bewilligen mußte. Zudem blickte die amerikanische Schifffahrt, das verhätschelte Lieblingskind des amerikanischen Subventionismus, mit gemischten Gefühlen auf die finanzielle Stärkung, welche der deutschen Konkurrenz aus der Entscheidung des Schiedsrichters zufließen sollte. Die Gefahr nachträglicher politischer Angriffe auf diese Entscheidung war daher nicht gering, wie schon im Laufe des Verfahrens durch gewisse Versuche politischer Einmischung bewiesen wurde. Gegen solche Angriffe errichteten die Schiedsrichter einen wirksamen Wall, indem sie dem Vorwurf unvollständiger tatsächlicher Prüfung des Prozeßstoffes von vornherein jede Handhabe entzogen. Die Entscheidungen der Schiedsrichter sind, soweit bekannt, tatsächlich von jeder Kritik in der amerikanischen Öffentlichkeit verschont geblieben.

Teilweise war der Boden für eine Berücksichtigung innerpolitischer Strömungen in den Vereinigten Staaten schon durch das Freigabegesetz selbst bereitet. Besonders charakteristisch ist in dieser Hinsicht die sogenannte »Ruling-family-Klausel«: Als Vorbedingung für eine Entschädigung legte das Freigabegesetz den deutschen Klägern

die Verpflichtung auf, den Beweis zu führen, daß zur Zeit der Beschlagnahme weder die deutsche Regierung noch ein Mitglied der 4 früheren deutschen Königshäuser »ein direktes oder indirektes Interesse an dem Schiff besaß, sei es mittels Aktienbesitzes, tatsächlicher Kontrolle oder sonstwie«. Für den Fall des Bestehens eines solchen Interesses sollte der Kläger dessen Umfang nachweisen und soweit sollte ein Abzug von dem Betrage der dem Reeder zugesprochenen Entschädigung gemacht werden. Schon die Unlogik der Bestimmung läßt erkennen, daß es sich bei ihr ausschließlich um ein im Vergleichswege zustandekommenes Zugeständnis an unsachliche, rein politische Tendenzen handelte. Zwar entsprach es einem Grundgedanken der Freigabegesetzgebung, daß die deutsche Regierung von der Teilnahme an der bar zu zahlenden Entschädigung ausgeschlossen wurde. Wäre dieser Gedanke ausgedehnt worden auf die finanziellen Interessen der deutschen Bundesstaaten, so hätte sich das vielleicht logisch rechtfertigen lassen. Wenn statt dessen gegen die privaten vermögensrechtlichen Interessen der ehemaligen deutschen Bundesfürsten diskriminiert wurde, so gab es dafür keine sachliche Rechtfertigung und noch weniger dafür, daß unter den Bundesfürsten willkürlich die königlichen Familien herausgegriffen wurden. Die Veranlassung für die Aufnahme der genannten Ausnahmebestimmung war ein schon vor dem Kriege aufgetauchtes, während des Krieges propagandistisch verbreitetes Gerücht, nach welchem der frühere Deutsche Kaiser an der deutschen Handelsschiffahrt wirtschaftlich stark beteiligt sein sollte. Die Unbegründetheit dieses Gerüchtes stellte sich in dem Schiedsverfahren alsbald heraus, als seiner Quelle nachgegangen wurde. Trotzdem fühlte sich der Schiedsrichter verpflichtet, bei Aufstellung der Richtlinien über die den Klägern auferlegte Beweispflicht den politischen Vätern jener fürstenfeindlichen Klausel weit entgegenzukommen. Um einen Begriff von dem Umfange dieser Beweislast zu geben, mag bemerkt werden, daß der Schiedsrichter neben einer amtlichen Erklärung der Reichsregierung über ihr eigenes etwaiges Interesse an den beschlagnahmten Schiffen amtlich beglaubigte Listen der in Betracht kommenden Fürstlichkeiten forderte, ferner Listen der Namen, unter denen sie ihr Vermögen investiert hatten, die Namen ihrer Vermögensverwalter sowie der Mittelspersonen und Banken, deren sie sich für solche Zwecke bedienten; eidesstattliche Versicherungen aller solcher Personen und Banken über Vermögensanlagen in Schiffahrtswerten in der Zeit von 1907—1921; Listen aller im Jahre 1917 im Umlauf befindlichen Aktien, Gesellschaftsanteile, Parten, Obligationen der klagenden Gesellschaften; eidesstattliche Versicherungen aller Personen, welche in der Zeit von 1912 bis 1921 an Generalversammlungen der klagenden Gesellschaften teilgenommen hatten u. a. m. Ein Teil dieser Auflagen mußte nachträglich von dem

Schiedsrichter zurückgezogen werden, als sich die absolute Unmöglichkeit ihrer Erfüllung ergab. Immerhin waren die klagenden Gesellschaften gezwungen, einen besonderen Referenten zu bestellen, dessen ausschließliche Aufgabe es war, in mühseliger, fast einjähriger Arbeit das geforderte Beweismaterial für die »Ruling-family-Klausel« zusammenzutragen, bis schließlich sowohl der Schiedsrichter wie die Vertreter der amerikanischen Regierung zu der Ansicht kamen, daß die bündelweise eingereichten Listen und eidesstattlichen Versicherungen ein hinreichend reichhaltiges Opfer auf dem Altar einiger fürstenfeindlicher Kongreßmitglieder darstellten. Reichhaltig allerdings war das zusammengetragene Material nur dem Umfange nach, während das sachliche Ergebnis so mager ausfiel, wie man es von vornherein erwarten konnte. Es stellte sich heraus, daß »fürstlich infiziert« nur ein einziges der beschlagnahmten Schiffe war, und dieses Schiff gehörte nicht einer Schiffahrtsgesellschaft, sondern einer Elektrizitätsgesellschaft, deren Aktienkapital sich im Jahre 1917 zufällig zur Höhe von insgesamt 0,16 Prozent in den Händen mehrerer Mitglieder der im Gesetz bezeichneten Gruppe von Fürstlichkeiten befand. Tatsächlich ist es diesem Mäuschen, das dem Schoße kreißender Aktenberge entsprungen war, beschieden gewesen, von der festzusetzenden Entschädigung ein Spänlein abzuschälen.

Wenn die Schiedsrichter Verfahrensformen wählten, welche dem Zwecke dienten, ihre Entscheidungen möglichst unangreifbar zu machen, sie sozusagen politisch zu immunisieren, so war das sachlich gerechtfertigt und auch vom Standpunkte der Kläger nicht zu beanstanden. Außerordentlich störend für den Gang des Verfahrens dagegen waren die Rücksichten, welche die Prozeßvertreter der amerikanischen Regierung sich veranlaßt fühlten auf politische Tendenzen zu nehmen. Dadurch wurde das Verfahren häufig unnötig mit Argumenten belastet, deren Unhaltbarkeit einem sachlich denkenden Juristen von vornherein klar sein mußte. Dahin gehörte z. B. das Argument, das von den Regierungsvertretern auf die sogenannte »Maschinen-Sabotage« gestützt wurde. Nach Abbruch der diplomatischen Beziehungen hatte auf den meisten Schiffen deren Besatzung die Zylinder gesprengt, um nach der als sicher erwarteten Beschlagnahme der Schiffe deren militärischen Gebrauch durch die amerikanische Regierung auf längere Zeit zu verhindern. Bei den Kongreßverhandlungen, welche der Freigabegesetzgebung zugrunde lagen, war wiederholt die Frage erörtert, ob und inwieweit durch diese Maschinenbeschädigungen die Ersatzansprüche der Schiffseigentümer ausgeschlossen würden. Dieser Gedanke war natürlich insoweit gerechtfertigt, als durch die Beschädigungen der Wert der Schiffe zur Zeit ihrer nachfolgenden Beschlagnahme gemindert wurde. Die amerikanischen Regierungsvertreter

gingen aber erheblich weiter. Sie behaupteten, die Beschädigungen seien auf Befehl der deutschen Regierung erfolgt. Dadurch habe diese die Kontrolle und den Gebrauch dieser Schiffe für ihre militärischen Zwecke an sich gezogen und sie »nationalisiert«. Die beschädigten Schiffe hätten damit aufgehört, »Handelsschiffe« zu sein und seien nach dem Freigabegesetze nicht entschädigungsberechtigt.

Tatsächlich lag den Zylindersprengungen eine Aufforderung der deutschen Regierung zugrunde. Selbst wenn man — was mehr als zweifelhaft ist — in dieser Aufforderung eine für die Besatzung der Schiffe verbindliche Regierungsanordnung sehen will, so sind natürlich die seitens der Vertreter der amerikanischen Regierung daran geknüpften Folgerungen hinsichtlich des Status der beschädigten Schiffe geradezu grotesk.

Selbstverständlich wurden diese Argumente von dem Schiedsrichter abgelehnt. Die Entscheidung erfolgte aber erst, nachdem durch die erschöpfende, auch politisch unbequeme, Klarstellung des tatsächlichen Sachverhalts und durch die schriftliche und mündliche Erörterung der rechtlichen Gesichtspunkte ein erheblicher Zeitverlust eingetreten war.

Wenden wir uns nunmehr dem sachlichen Inhalt des Schiedsgerichtsverfahrens zu, so gliederten sich die Streitfragen in die Erörterung zweier Gruppen von Problemen: »Für welche Schiffe ist Ersatz zu leisten?« und »Wie hoch ist die zu zahlende Entschädigung?« Die erstere Gruppe von Erörterungen galt hauptsächlich der Lösung der Frage, welche von den beschlagnahmten deutschen Schiffen als »Handelsschiffe« im Sinne des Freigabegesetzes anzusehen seien. Die zweite Gruppe beschäftigte sich mit dem Problem des Wertes von Schiffen in der eigenartigen Lage, in welcher sich die deutschen Schiffe dank ihrer erzwungenen Untätigkeit befanden, unter Berücksichtigung der Anordnungen, welche in dem Freigabegesetz für die Bestimmung dieses Wertes gegeben waren.

3. Der Begriff des »Handelsschiffes«

Das Freigabegesetz sah eine Entschädigung nur für die »Handelsschiffe« vor, die auf Grund der Gesamt-Entschließung des Kongresses vom 12. Mai 1917 enteignet waren. Es wurde bereits erwähnt, daß die Prozeßvertreter der amerikanischen Regierung den nicht ganz ernst gemeinten Versuch machten, bei einem großen Teil der enteigneten Schiffe die »Handelsschiff«-Eigenschaft auf Grund der sogenannten Maschinen-Sabotage zu bestreiten und daß dieser Versuch von dem Schiedsrichter abgelehnt wurde. Ein ernsterer Angriff der Regierungsvertreter in der gleichen Richtung gründete sich auf die Tatsache, daß eine erhebliche Zahl der beschlagnahmten Schiffe in den ersten Kriegsmonaten vor dem Anlaufen der amerikanischen Not-

häfen in der einen oder anderen Form den Zwecken der deutschen Seekriegsführung dienstbar gewesen war. Art und Umfang dieser Dienstleistungen war überaus verschiedenartig. Von der gelegentlichen Beförderung von militärischen Schriftstücken oder von Nahrungsmitteln oder Mannschaften oder vom Schleppen von Scheiben für Schießübungen erstreckten sie sich bis zu der wochenlangen Begleitung deutscher Kriegsschiffe als Kohlentender und bis zur aktiven Betätigung im Kreuzerkrieg. Verschiedenartig wie die Dienste waren die Rechtsformen, unter denen sie geleistet wurden; neben dem gelegentlichen mündlichen Auftrag eines Offiziers fanden sich Fälle des ordentlichen zivilrechtlichen Chartervertrags, der Unterwerfung unter die schon vor dem Kriege geschlossenen sogenannten Augmentationsverträge, der Vormerkung in den Listen der Hilfskreuzer, der Requisition durch einen Militärbefehlshaber wie schließlich der formellen Einreihung in die deutsche Kriegsflotte unter Bewaffnung, Führung der Kriegsflagge und Besetzung mit militärischer Mannschaft. Die Vertreter der amerikanischen Regierung vertraten die Auffassung, daß jedes Schiff, das in irgendeiner Form der deutschen Flotte oder den deutschen Kreuzern bei ihrer kriegerischen Betätigung Hilfe geleistet habe, damit seine Privilegien als »Handelsschiff« und damit den Anspruch auf Entschädigung verwirkt habe. Wären sie mit dieser Auffassung durchgedrungen, so wäre damit mehr als ein Drittel der beschlagnahmten deutschen Handelsflotte aus dem Entschädigungsverfahren ausgeschieden. Die in diesem Streitpunkte liegende Gefahr war auch inhaltlich nicht zu unterschätzen. Rein rechtlich betrachtet schien allerdings die Verneinung des »Handelsschiffs«-Charakters nur bei den Hilfskreuzern, welche sich unter den beschlagnahmten Schiffen befanden, haltbar. In der Tat ließ sich zu ihrem Schutze nur das schwach fundierte Argument der »Rekonversion« geltend machen. Hinsichtlich der übrigen von den Regierungsvertretern beanstandeten Schiffe beruhte die Gefahr nicht sowohl in der rechtlichen Stärke ihres Standpunktes als in der Tatsache, daß eines von ihnen, der »Locksun«, der als Begleitschiff des Kriegsschiffes »Geier« in den Hafen von Honolulu eingelaufen war, im Kriege tatsächlich von der amerikanischen Regierung als Kriegsschiff behandelt und interniert war. In der diplomatischen Korrespondenz mit der deutschen Regierung⁵⁾ hatte das State Department in Washington die Auffassung vertreten, daß angesichts der Tenderdienste, welche der »Locksun« zur Zeit des Einlaufens in einen amerikani-

5) European War No. 2. Department of State. Diplomatic correspondence with belligerent governments relating to neutral rights and duties. Washington, Government Printing Office 1915, p. 54. Auch abgedruckt in »Seekriegsrecht im Weltkriege«. Sammlung diplomatischer Noten und anderer Urkunden. Zsgst. i. A. des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes [Bd. 1], Berlin 1916; Nr. 87, S. 162/3.

schen Hafen einem deutschen Kriegsschiffe geleistet habe, der »Locksun« als »Zubehör« des »Geier« anzusehen sei und dessen militärischen Charakter teile. Es war nicht anzunehmen, daß der Schiedsrichter diese Stellungnahme seines State Department desavouieren würde. Folgte man aber dieser Auffassung, so mußte man schon ziemlich äußerliche, willkürliche Unterscheidungsmerkmale aufstellen, wollte man eine gleiche Schlußfolgerung hinsichtlich weiterer deutscher Schiffe vermeiden.

Es gelang, diese Gefahr zu vermeiden. In der Entscheidung des Schiedsrichters wurde der Charakter als »Handelsschiff« nur, wie zu erwarten, den beiden Hilfskreuzern und dem Dampfer »Locksun« abgesprochen. Die Entscheidung ist im übrigen völkerrechtlich nicht ohne Interesse. Neben den völkerrechtlichen Fragen der »Konversion« und »Rekonversion« befaßt sie sich mit dem schwierigen Problem der Grenzziehung zwischen militärischen und nichtmilitärischen Kampfmitteln. Bei der Tendenz des modernen Krieges, die gesamte Volkswirtschaft der kriegführenden Staaten in den mehr oder weniger direkten Dienst der militärischen Operationen zu stellen, wird jene Entscheidung auch für künftige Entwicklungen vielleicht Bedeutung behalten. Im gegenwärtigen Zusammenhange verzichten wir darauf, auf diese unser Thema nicht unmittelbar berührenden Fragen näher einzugehen.

Die Entscheidung ist abgedruckt in dem American Journal of International Law auf S. 673 ff. der Ausgabe von Juli 1929.

4. Taktische Fragen des Bewertungsverfahrens

Nach Abzug der erwähnten drei Schiffe, hinsichtlich deren die »Handelsschiff«-Eigenschaft von dem Schiedsrichter verneint war und nach Abzug von weiteren fünf Schiffen, bei denen es — nach weiteren, hier nicht interessierenden Entscheidungen — an sonstigen Voraussetzungen für die Teilnahme an dem Entschädigungsverfahren fehlte, verblieben 94 Schiffe als Gegenstand des Schiedsverfahrens. Zwei von ihnen gehörten einer Reederei, die durch den Versailler Vertrag dänische Nationalität erworben hatte. Ihre Rechtslage hatte auf Grund einer besonderen Bestimmung des Freigabegesetzes einige Eigentümlichkeiten, die hier gleichfalls nicht interessieren. Für die übrigen 92 Schiffe, wegen deren Ansprüche von deutschen Reedereien erhoben wurden, galt es, die »angemessene Entschädigung« nach Maßgabe des Freigabegesetzes zu finden. Diese 92 Schiffe umfaßten eine Tonnage von über 600000 Brutto-Registertons. Ihr Wert im Jahre 1914 war im Zusammenhange mit der deutschen Reederei-Beihilfe-Gesetzgebung auf rund 274 Millionen Mark geschätzt. Die auf Grund der Gesamtentschließung des Kongresses vom 12. Mai 1917 eingesetzte amerikanische

Marinekommission hatte den Gesamtwert dieser Schiffe im beschädigten Zustande im Jahre 1917 auf rund 155 Millionen Mark angenommen. Der Tonnage nach stellten diese 92 Schiffe rund ein Achtel, dem Werte nach rund ein Sechstel der gesamten deutschen Vorkriegshandelsflotte dar.

Für die praktischen Fragen der Prozeßführung war die Mannigfaltigkeit der zur Verhandlung stehenden Schiffe ein Punkt von größerer Bedeutung als die wirtschaftliche Tragweite des Gesamtobjektes. Die beschlagnahmte Flotte umfaßte Schiffe fast jedes denkbaren Typs. Vom Luxus-Expreß-Dampfer zum gemischten Fracht- und Passagierschiff; vom Spezialschiff modernster Bauart zum Typ des marktgängigen Tramps; vom Schnelldampfer von 24 Knoten Geschwindigkeit zum schwerfälligen Segler; vom Ozeanriesen von 54000 Brutto-Register-Tons zu der Nußschale von knapp 300 Tons; vom Neuling, der kaum seine Probefahrt hinter sich hatte, zum Ozean-Veteranen von 30 und mehr Dienstjahren.

Das Studium einer Reihe von Berichten über amerikanische und englische Prozesse betreffend den Wert von Schiffen zeigte, zu welchen ungeheuerlichen Dimensionen sich derartige Rechtsstreite bei erschöpfender Verhandlung aller wertsteigernden und wertmindernden Momente selbst dann auswachsen können, wenn es sich nur um die Bewertung eines einzelnen Schiffes unter normalen Marktverhältnissen handelt. Bei der ungeheuren Mannigfaltigkeit der in dem Schiedsverfahren befangenen Flotte und der Kompliziertheit des in dem Freigabegesetz aufgestellten Bewertungsprinzips verbot sich ein ähnliches Vorgehen aus verschiedenen Gründen. Zunächst war eine beschleunigte Abwicklung des Verfahrens für die deutschen Reedereien ein Punkt von maßgeblicher Bedeutung. Sodann drohte eine Prozeßführung nach dem Vorbilde des englisch-amerikanischen Verfahrens, die Personalorganisation des deutschen Prozeßstabes ins Unübersichtliche anwachsen zu lassen und damit gleichzeitig die Prozeßkosten maßlos zu steigern. Die amerikanische Prozeßvertretung war in letzterer Hinsicht in einer verhältnismäßig günstigen Lage. Die Vereinigten Staaten hatten in ihrer im Kriege entwickelten umfangreichen und gut organisierten staatlichen Schifffahrt reiche Erfahrungen auf dem Gebiete der Schifffahrt, des Schiffshandels und des Schiffsbauwes während des Krieges gesammelt. Die Referenten der amerikanischen Prozeßvertretung waren durchgehends der Organisation der staatlichen Schifffahrt entnommen. Soweit ihre eigenen Erfahrungen der Ergänzung bedurften, war ihnen solche leicht am Prozeßsitz von Fall zu Fall zugänglich in dem Personal und in den Archiven des Schifffahrtsamts und der Marine. Die deutschen Reedereien andererseits besaßen auf dem Gebiete der Entwicklung der Schifffahrt während des Krieges so gut wie keine eigene

Erfahrung. Die erforderlichen tatsächlichen Unterlagen für ihr Prozeßvorbringen mußten insoweit daher teils aus zeitgenössischen und wissenschaftlichen Veröffentlichungen entnommen, teils durch gutachtliche Äußerungen von Sachverständigen der verschiedensten Nationen zusammengetragen werden, denen das Gebiet der Schifffahrt während des Krieges offen gestanden hatte. So erwies es sich als notwendig, allein zu der Beschaffung des tatsächlichen Prozeßmaterials genereller Natur neben demjenigen, was sich in den Archiven der klagenden deutschen Reedereien befand oder von geeigneten Fachleuten ihres Stabes zur Verfügung gestellt werden konnte, eine ganze Reihe deutscher, englischer, amerikanischer, holländischer, spanischer, norwegischer Spezialisten zur Bearbeitung von Fragen der Volkswirtschaft, des Völkerrechts, der Schiffbautechnik, des Reedereiwesens, des Schiffshandels und sonstiger Teilfragen hinzuzuziehen. Zur Auskunfterteilung über die Betätigung der deutschen Handelsschiffe im Dienste der deutschen Hochseeflotte entsandte die Reichsregierung einen eigenen Kommissar. Die in das Verfahren hineinspielenden öffentlichen Belange nahm der deutsche Eigentumskommissar bei der Deutschen Botschaft wahr, der auch im übrigen den Verkehr mit den deutschen amtlichen Stellen vermittelte. Die Bearbeitung rein völkerrechtlicher Fragen lag in der Hand eines bekannten Völkerrechtsspezialisten. Bei dieser Arbeitsweise leuchtet es ein, daß der reguläre, am Sitz des Schiedsgerichts arbeitende Prozeßstab der klagenden deutschen Reedereien — neben dem gemeinschaftlich bestellten Prozeßleiter mit seinem gleichfalls »neutralen« Assistenten, einem zur Anwaltschaft in den Vereinigten Staaten zugelassenen holländischen Juristen, umfaßte der deutsche Prozeßstab zwei weitere deutsche Juristen und drei amerikanische Anwälte bzw. Anwaltsfirmen, welche die Interessen einzelner Reedereien bzw. Gruppen von Reedereien vertraten — auf Monate hinaus alle Hände voll damit zu tun hatte, die sachverständigen Spezialisten zu instruieren, das beigebrachte Material genereller Natur in geeigneter Form schriftlich und mündlich vorzutragen und die allgemeinen Rechtsfragen zu bearbeiten, und zwar auch bei einer strikten Beschränkung auf Fragen grundsätzlichen Charakters. Im Interesse der Zeitersparnis, der Kostenersparnis, der Personalersparnis, der Übersichtlichkeit der Organisation und — last not least — der Übersehbarkeit des Stoffes für den Schiedsrichter mußten daher streitige Erörterungen über den Wert oder Unwert einzelner Schiffe vermieden werden.

Diese Notwendigkeit ergab sich auch noch aus einer anderen Erwägung. Auf deutscher Seite waren an dem Verfahren im ganzen 19 Reedereien beteiligt. Diese hatten sich zwar zu gemeinsamer Prozeßführung zusammengeschlossen, waren aber naturgemäß nur insoweit gewillt, auf eine volle Ausnutzung ihrer individuellen Prozeßaussichten

zu verzichten, als eine solche Selbstbeschränkung durch die Vorteile des einheitlichen Vorgehens aufgewogen wurde. Bei der Mannigfaltigkeit der an dem Verfahren beteiligten Schiffe ergab es sich, daß zahlreiche Argumente, die sich mit Aussicht auf Erfolg zugunsten einzelner Schiffe oder Schiffstypen vorbringen ließen, andere Schiffe oder Schiffstypen zu benachteiligen und dadurch ernsthafte Schwierigkeiten unter den Klägern hervorzurufen drohten. So war, um nur ein Beispiel zu nennen, derjenige, welcher Ersatzansprüche für ein neues modernes Schiff erhob, geneigt, auf die großen Fortschritte in der Schiffsbaukunst während der letzten Jahre vor dem Kriege hinzuweisen, wohingegen es für den Eigentümer eines älteren Schiffes nahe lag zu betonen, daß während des Krieges Alter und Bauart von Schiffen für ihren Verkaufswert nur eine verschwindend geringe Rolle spielten. Die Linienreedereien mochten auf den besonderen Wert hinweisen, den ihre für einen bestimmten Dienst gebauten Schiffe gerade im Rahmen ihrer Organisation besaßen, während der Trampreeeder geltend machen konnte, daß durch die Kriegsverhältnisse die kostspielige Organisation der Linien eher zu einer finanziellen Belastung geworden war und gerade den Trampreedereien in jener Zeit eine goldene Ernte zufließte. Der einzige Weg zur Vermeidung solcher Gegensätze bestand in einem grundsätzlichen Verzicht auf derartige Argumente von nur partiellem Wert verbunden mit dem Bestreben, durch erschöpfendste Ausnutzung aller denkbaren Argumente von genereller Bedeutung das allgemeine Niveau der Schiffswerte nach Möglichkeit hinaufzuschrauben. Tatsächlich gelang es, alle beteiligten Kläger auf dieser Marschroute zu vereinigen.

In dem Streben nach Vereinfachung des Prozeßstoffes fanden die Kläger bei den Schiedsrichtern — beide Schiedsrichter waren Laien in Schiffssachen — volles Verständnis und tatkräftige Unterstützung. Durch den Verzicht auf Argumente über technische Einzelheiten ergab sich im Laufe des Verfahrens eine Vereinfachung für die Entscheidung, die in diesem Umfange zunächst von keiner Seite vorausgesehen war. Es wurde bereits erwähnt, daß bei Beginn des Schiedsgerichtsverfahrens bereits zwei Einzelschätzungen des Wertes sämtlicher Schiffe vorlagen, nämlich diejenige der amerikanischen Marinekommission und diejenige, welche im Zusammenhang mit der deutschen Reederei-Beihilfe-Gesetzgebung vorgenommen war (sogenannte »Friedenswerte«). Mehrere weitere selbständige Schätzungen sämtlicher Einzelwerte wurden im Laufe des Verfahrens gemeinschaftlich von den beiderseitigen Sachverständigen vorgenommen. Trotz der aus den Eigentümlichkeiten jeder Schätzungsmethode sich ergebenden Abweichungen und trotz der sehr großen Spannung der erreichten Gesamtziffern — die höchste Gesamtziffer war um rund 90 Millionen Dollar höher als die niedrigste —, zeigten die Wertrelationen der verschiedenen Schätzungen eine fast

überraschende Ähnlichkeit. So bewegte sich der Anteil des Dampfers »Vaterland« an dem Gesamtwert aller Schiffe zwischen 20 und 24%, derjenige sämtlicher Frachtschiffe zwischen 18 und 21%, derjenige aller an dem Verfahren beteiligten Segelschiffe zwischen 0,6 und 1,1%. Diese Ergebnisse boten die Möglichkeit, die Wertrelation der an dem Verfahren beteiligten Schiffe ohne Rücksicht auf die bestehenden Streitpunkte grundsätzlicher Natur als ein stabiles Element zu behandeln.

Bei dieser Sachlage war es möglich, fast sämtliche Streitfragen ausschließlich in ihrer Auswirkung auf den Gesamtwert aller Schiffe zu erörtern, und auch der Schiedsrichter konnte sich darauf beschränken, bei seiner Entscheidung die Gesamtziffer zu bestimmen, welche ihm nach dem Gesamtergebnis des Parteivortrages angemessen erschien; diese Gesamtziffer konnte er dann rein rechnerisch auf die einzelnen Schiffe umlegen nach einem der Schlüssel (oder nach einer Kombination mehrerer Schlüssel), wie sie sich ihm in den verschiedenen Einzelschätzungen boten. Tatsächlich ist der Schiedsrichter in dieser Weise vorgegangen, wie eine Nachrechnung der von ihm festgesetzten Werte ergibt.

5. Das Bewertungsprinzip des Freigabegesetzes

Das Freigabegesetz bestimmte⁶⁾:

»Die Entschädigung soll dem angemessenen, so genau wie möglich festzustellenden Wert des Schiffes entsprechen, den es für den Eigentümer unmittelbar vor der Zeit besaß, als es gemäß dem Beschluß beider Häuser des Kongresses in ausschließlichen Besitz genommen wurde, unter Berücksichtigung des Zustandes, in dem es sich damals befand, und des Umstandes, daß der Eigentümer das Schiff weder benutzen, noch zum Gebrauch überlassen, verchartern, verkaufen oder sonstwie verwenden oder veräußern konnte, bevor der Krieg beendet war, und daß der Krieg erst am 2. Juli 1921 endete.«

Das so aufgestellte Prinzip ließ jedenfalls insofern keinen Zweifel, als die Findung des Wertes der Schiffe zur Zeit ihrer Beschlagnahme, also im Sommer 1917, gefordert wurde und daß bei der Bestimmung des Wertes der Umstand Berücksichtigung finden sollte, daß die deutschen Schiffe damals für ihre bestimmungsgemäße Benutzung nicht verfügbar, sondern für die Dauer des Krieges aufgelegt waren.

Üblicherweise wird bei der Bewertung von Schiffen in der Weise vorgegangen, daß zunächst Verkäufe festgestellt werden, deren Tätigkeit zeitlich dem für die Bewertung maßgeblichen Zeitpunkte möglichst nahe liegt und welche Schiffe zum Gegenstande haben, deren Typ demjenigen des zu bewertenden Schiffes möglichst gleicht. Das Mittel der

⁶⁾ Janssen a. a. O. S. 87.

bei diesen Verkäufen erzielten Preise wird dann als Grundlage für die Bewertung genommen. Unterschiede zwischen dem zu bewertenden Schiffe und den zum Vergleich herangezogenen Schiffen, z. B. hinsichtlich der Größe, des Alters, der Bauart, der Geschwindigkeit, werden unter Anwendung bestimmter, in der Praxis der Schiffsbewerter erfahrungsmäßig festgelegter Formeln berücksichtigt. Stehen genügend zahlreiche gut vergleichbare Verkäufe zur Verfügung, so kann zwischen erfahrenen Schiffsbewertern kaum ein Streit über den zu findenden Wert sein, und auch der Laie ist bei einiger Übung in der Lage, sich ein leidlich zuverlässiges Urteil zu bilden.

In dem Schiedsverfahren über die beschlagnahmten deutschen Schiffe lag die Sache erheblich schwieriger. Zunächst war zu berücksichtigen, daß die von Schiffsbewertern benutzten Formeln nur annähernde Richtigkeit besitzen. Sie genügen für praktische Zwecke meist, weil sie regelmäßig nur zur Berücksichtigung geringfügiger Wertnuancen benutzt werden, wo die in ihnen enthaltenen Fehlerquellen sich zudem häufig gegenseitig aufheben. Wendet man sie dagegen zur Vergleichung von Schiffen sehr verschiedenartiger Beschaffenheit an (wie es sich z. B. bei der Bewertung von Passagierdampfern angesichts der Seltenheit von Verkäufen gut vergleichbarer Schiffe dieses Typs häufig als notwendig erweist), so treten die Ungenauigkeiten dieser Formeln zutage und können zu sehr erheblichen Fehlerquellen werden. Überdies sind die Formeln geschöpft aus den Erfahrungen normaler Verhältnisse auf dem Schiffsmarkte. Im Sommer 1917 aber, dem für die Bewertung der deutschen Schiffe maßgebenden Zeitpunkt, waren die Verhältnisse auf dem Schiffsmarkte alles andere als normal. Die Schiffsbewerter selbst hatten daher für jene Zeit in gewissen Beziehungen auf rein empirischer, ziemlich willkürlicher Grundlage eine Modifizierung der in normalen Zeiten üblichen Formeln vorgenommen.

Bei der Anwendung solcher Formeln auf eine Flotte von mehr als 600000 Brutto-Registertons bestand die Gefahr, daß selbst geringfügige Ungenauigkeiten sich ziffernmäßig ungeheuer auswirken würden. Aus allen diesen Gründen bedurfte jedes Element der von den sachverständigen Schiffsbewertern angewandten Methoden einer sorgfältigen Prüfung auf ihre Verwertbarkeit im Rahmen des Freigabegesetzes.

Eine weitere, von den Sachverständigen allein nicht in unanfechtbarer Weise zu lösende Komplikation ergab sich aus der Schwierigkeit, Verkäufe solcher Schiffe zu finden, die hinsichtlich ihres Status — erzwungene Untätigkeit für die Kriegsdauer — mit den zu bewertenden deutschen Schiffen vergleichbar waren.

Schließlich, und darin bestand die Hauptschwierigkeit, war zwischen den Parteien die Bedeutung der sogenannten »Juli-1921-Klausel« streitig, nämlich der Bestimmung, nach welcher bei der Festsetzung

der Entschädigung für die deutschen Reedereien der Umstand berücksichtigt werden sollte, »daß der Krieg erst am 2. Juli 1921 endete«. Der 2. Juli 1921 war das Datum der sogenannten Knox-Porter-Resolution, durch welche der Kriegszustand zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten formell als beendet erklärt wurde. Der Kongreß hatte durch die Einfügung der genannten Klausel offenbar darauf hinweisen wollen, daß die in den Häfen der Vereinigten Staaten liegenden deutschen Schiffe erst am 2. Juli 1921 zur Benutzung durch ihre Eigentümer freigeworden wären, auch wenn sie nicht von den Vereinigten Staaten enteignet, sondern lediglich bis zum Kriegsende festgehalten wären.

Ob, in welcher Form und mit welcher Wirkung diese Erwägung auf den Wert der Schiffe im Sommer 1917 Einfluß haben konnte, war eine Frage der Gesetzesauslegung, deren Beantwortung den technischen Sachverständigen überhaupt verschlossen war. Solange diese Frage nicht grundsätzlich geklärt war, fehlte der Boden, auf welchem eine irgendwie geartete Tätigkeit der Sachverständigen erst Beweiserheblichkeit erlangen konnte.

Während die Kläger irgendwelche Bedeutung nachfolgender Ereignisse für den Wert der Schiffe im Sommer 1917 grundsätzlich ablehnten, zogen die Vertreter der amerikanischen Regierung aus jener Klausel Folgerungen von großer Tragweite. Sie vertraten die Auffassung, der Kongreß habe durch die gewählte Formulierung sicherstellen wollen, daß die deutschen Reedereien Ersatz für genau das erhielten, was sie durch die Enteignung ihrer Schiffe verloren hätten. Für die Kriegsdauer bis zu dem formellen Friedensschluß seien die deutschen Schiffe für ihre Eigentümer wegen ihrer durch den bestehenden Kriegszustand erzwungenen Untätigkeit nicht nur wertlos gewesen, sondern hätten für sie infolge der Kosten der Instandhaltung eine schwere finanzielle Belastung dargestellt. Wären die Schiffe nicht von den Vereinigten Staaten enteignet, so wären sie erst mit dem Zeitpunkt des Kriegsendes wieder zu einem gewinnbringenden und daher wertvollen Vermögensobjekt für ihre Eigentümer geworden. Nur dieser Nachkriegswert der Schiffe sei den deutschen Reedern durch die Beschlagnahme entzogen, und nur für diesen Verlust habe der Kongreß ihnen Entschädigung gewähren wollen, wobei auf den erlittenen Verlust noch die Unterhaltungskosten gutzubringen seien, die die Schiffseigner bis zum Kriegsende hätten aufwenden müssen, wenn ihre Schiffe nicht enteignet worden wären. Praktisch lief diese Argumentation darauf hinaus, nicht den 1917-Wert ihrer Schiffe zur Grundlage der Entschädigung zu machen, sondern denjenigen Wert, welchen sie im Juli 1921 gehabt haben würden, wenn sie nicht enteignet worden wären. Gegen dies Ergebnis mußten sich die Kläger mit allen

Kräften wehren, weil die Schiffsverkaufspreise gerade im Sommer 1921 einen Tiefstand zeigten, wie er weder vorher seit Kriegsende noch nachher bis zu den Verhandlungen vor dem Schiedsrichter erreicht war.

Natürlich konnten die Regierungsvertreter angesichts des Wortlautes des Gesetzes nicht so weit gehen, ausdrücklich zu behaupten, daß nicht die 1917-Werte, sondern die 1921-Werte der deutschen Schiffe den vom Gesetz vorgesehenen Maßstab für die zu gewährende Entschädigung bildeten. Ihre Behauptung ging vielmehr dahin, daß die erheblichen Preise, die im Jahre 1917 für Schiffe bezahlt wurden, welche sich in einer ähnlichen Lage wie die »schlafende« deutsche Flotte in den Häfen der Vereinigten Staaten befanden, ausschließlich aus einem rein subjektiven, sachlich nicht gerechtfertigten Optimismus der Beteiligten hinsichtlich der Nachkriegsaussichten der Schifffahrt zu erklären seien. Wolle man den »wahren«, »inneren« Wert der deutschen Schiffe im Jahre 1917 finden, so müsse man die vagen Hoffnungen, die sich in den damals gezahlten Preisen ausdrückten, unberücksichtigt lassen. Vielmehr müsse man die »harte Wirklichkeit« der tatsächlichen nachträglichen Entwicklung bei der Ermittlung der 1917-Werte berücksichtigen. Gerade die mangelnde Folgerichtigkeit dieser Konstruktion machte sie für die Kläger gänzlich unannehmbar, weil sie ihnen jede Möglichkeit einer Beweisführung für den Wert der Schiffe im Sommer 1917 abschnitt. Verkäufe oder sonstige geschäftliche Transaktionen über Schiffe aus dem Jahre 1917, die gleichzeitig die Tatsache des Friedensschlusses im Jahre 1921 in Betracht zogen, gab es nicht und konnte es nicht geben. Jede Transaktion aus jener Zeit, auf welche sich die Kläger zum Beweis des Wertes ihrer Schiffe etwa berufen mochten, konnte deshalb von dem Standpunkte der Regierungsvertreter aus als unerheblich zurückgewiesen werden — wie es tatsächlich von ihnen versucht wurde —, weil sie die Tatsache des Friedensschlusses im Juli 1921 unberücksichtigt ließ. Dieser Auffassung entgegenzutreten war nicht nur eine erschöpfende theoretische Analysierung des Rechtsbegriffes des »wertes«, insbesondere hinsichtlich seiner Funktion für Fragen des Schadensersatzes erforderlich, sondern daneben eine umfassende Prüfung der tatsächlichen Lage im Jahre 1917 sowie der Aussichten für die Entwicklung der Schifffahrt nach dem Kriege, wie sie damals bestanden und wie sie in Wirtschaftskreisen angesehen wurden.

6. Der Begriff des Wertes und seine Funktion als Maßstab des Schadensersatzes

Sehen wir zunächst von dem Wortlaute des Freigabegesetzes ab und ziehen wir nur in Betracht, daß es der Zweck des Verfahrens war,

die deutschen Reeder für den Verlust zu entschädigen, den sie durch die Beschlagnahme ihrer Schiffe erlitten hatten, so ist klar, daß der ihnen zugefügte Schaden nicht sowohl in der Fortnahme der zu »Schiffen« zusammengeführten physischen Materialien bestand, als vielmehr in dem Verlust des Nutzens, welcher aus den Schiffen als Instrumenten der Beförderung von Passagieren und Ladungen in Zukunft nach und nach hätte gezogen werden können. Es ist logisch und rechtlich durchaus möglich, einen derartigen Schaden rückschauend vom Standpunkt des erkennenden Richters aus in der Weise zu berechnen, daß man die finanziellen Vorteile zusammenrechnet, welche der Besitz der Schiffe ihren Eigentümern mit Wahrscheinlichkeit gewährt haben würde, wenn sie nicht enteignet worden wären. Der im Jahre 1930 urteilende Richter konnte z. B. die folgende Berechnung für ein im Jahre 1917 enteignetes Schiff aufstellen: Die Lebensdauer des Schiffes würde etwa im Jahre 1925 geendigt haben; bis dahin hätte das Schiff nach den Erfahrungen anderer ähnlicher Schiffe jährlich einen Reingewinn von so und soviel RM erzielen können; rechnet man zu der Summe dieser Reingewinne den Schrottwert des Schiffes im Jahre 1925 und einen angemessenen Zinsbetrag für den Gebrauchsverlust bis zum Tage der Zahlung der Entschädigung, so ergibt sich der Betrag, dessen Zahlung den Eigentümer des Schiffes für den durch die Enteignung erlittenen Schaden entschädigen würde.

Eine grundsätzlich andere Methode der Schadensberechnung ist es, wenn man auf den Zeitpunkt des Schadenseintritts zurückgeht und zunächst die Frage zu beantworten sucht: Um wieviel ärmer war der Eigentümer des Schiffes am Tage nach dessen Verlust, als er am vorhergehenden Tage gewesen war? Bei dieser Methode der Schadensberechnung wird das Schiff (der physische Gegenstand) als Träger der kapitalisierten, als wahrscheinlich in Aussicht stehenden Vorteile seiner künftigen Verwertung aufgefaßt. Diese letztere Methode ist diejenige, welche sich auf den Wert des Schiffes zur Zeit des Verlustes aufbaut.

Beide Methoden verfolgen, allerdings von verschiedenen Ausgangspunkten aus, das Ziel des Schadensersatzes, nämlich das Ziel, durch eine Geldzahlung den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre; die eine rückwärtsschauend vom Zeitpunkte der Urteilsfällung aus, die andere vorwärtsschauend vom Zeitpunkte des Schadenseintritts aus. Keine der beiden Methoden ist der anderen grundsätzlich überlegen. Beide Methoden operieren notgedrungen mit gewissen Annahmen hinsichtlich des vermutlichen Verlaufs tatsächlich nicht eingetretener Ereignisse. Die oben beispielsweise aufgestellte rückschauende Berechnung geht z. B. von der Annahme aus, daß das Schiff, wenn es nicht ent-

eignet wäre, bis zum Ende seiner Lebensdauer in der Benutzung seines Eigentümers geblieben wäre. Wäre das Schiff stattdessen vor Erreichung dieses Zeitpunktes verlorengegangen oder verkauft worden, so würde die Berechnung vielleicht zu ganz anderen Ergebnissen führen. Ebenso besteht bei der von dem Werte ausgehenden Methode der Schadensberechnung natürlich die Möglichkeit, daß die zur Zeit des Verlustes den Wert beeinflussenden Zukunftserwartungen durch den Gang der nachfolgenden Entwicklungen nicht gerechtfertigt wären.

Der deutsche Richter ist bei der Anwendung der einen oder anderen Methode der Schadensberechnung an bestimmte Regeln nicht gebunden. Tatsächlich kommen in der deutschen Gerichtspraxis je nach der Natur des Einzelfalles beide Methoden zur Anwendung. In der anglo-amerikanischen Rechtsprechung hat es sich dagegen als feststehender Rechtssatz ausgebildet, daß im Falle des Schadensersatzes für den Verlust körperlicher Gegenstände der Schaden auf der Grundlage des Wertes des Gegenstandes zur Zeit des Verlustes berechnet wird. Die für solche Fälle des Schadensersatzes übliche, übrigens auch in einer Entscheidung der Gemischten Kommission anerkannte Formel der Schadensberechnung lautet: Wert zur Zeit und am Ort des Verlustes plus Zinsen vom Verlust bis zur Zahlung⁷⁾.

Wenn demnach das Freigabegesetz für die Bemessung des den deutschen Reedern zu gewährenden Schadensersatzes eine Formel aufstellte, die an den Wert der requirierten Schiffe zur Zeit der Beschlagnahme anknüpfte, so folgte es damit bewußt einem Grundsatz des amerikanischen Rechts. Schon darin lag eine grundsätzliche Ablehnung der von den amerikanischen Regierungsvertretern verfochtenen Methode rückschauender Schadensbemessung im Lichte der der Beschlagnahme nachfolgenden Entwicklung des Schiffsmarktes.

Aber das entschied noch nicht die Frage, ob es logisch und rechtlich möglich sei, bei der Ermittlung des Wertes der deutschen Schiffe im Sommer 1917 die spätere Entwicklung des Schiffsmarktes zu berücksichtigen. Gerade darauf aber kam es an, darzutun, daß die von den Regierungsvertretern verfochtene Auslegung dem Gesetzgeber einen Verstoß gegen die Gesetze der Logik unterstelle. Denn daß der amerikanische Kongreß sich über anerkannte Rechtssätze hinwegsetzen kann und gelegentlich hinwegsetzt, ist eine Tatsache, die der Amerikaner als Ausdruck der Souveränität jener Körperschaft unbedenklich hinnimmt. Die Ansicht aber, daß dem Kongreß, wie einem gewöhnlichen Sterblichen, ein logischer Lapsus unterlaufen sein sollte, wird kein Amerikaner von Selbstachtung anerkennen oder gar verfechten.

7) Mixed Claims Commission, Consolidated Edition of Decisions and Opinions p. 63.

Für den deutschen Juristen ist eine klare und einfache Erfassung des Wertbegriffes dadurch erschwert, daß die deutsche Rechtssprache neben dem sogenannten »gemeinen Wert« eine ganze Reihe Werte kennt: »Ertragswert«, »Gebrauchswert«, »innerer Wert«, »Dauerwert«, »Gesamtwert«, »Einzelwert«, »Wiederbeschaffungswert« usw. Obwohl ähnliche Bezeichnungen auch dem amerikanischen Sprachgebrauch nicht unbekannt sind, so haben sie sich dort nicht in dem gleichen Umfange zu *termini technici* der Rechtssprache entwickelt. Bei der Betrachtung jener deutschen Bezeichnungen muß man sich gegenwärtig halten, daß es sich durchgehends um Begriffe des Steuerrechts handelt, die vom Gesetzgeber unter steuerlichen Gesichtspunkten künstlich geschaffen sind und deren Höhe daher gleichfalls nach mehr oder weniger willkürlich aufgestellten Formeln errechnet wird. Ob diese Begriffe mit Recht die Bezeichnung »Wert« führen, ist eine terminologische Frage. Klar ist jedoch, daß für Fragen des Schadensersatzes nur ein solcher Wertbegriff Bedeutung haben kann, welcher eine Geldsumme ausdrückt, die im Verkehr als Äquivalent des zu bewertenden Gegenstandes angesehen und angenommen wird, also der »gemeine Wert« des deutschen Rechtes, der dem »value« oder »Wert« schlechthin des amerikanischen Rechts entspricht.

Speziell bezüglich der Frage von Schiffswerten gibt das Amerikanische Oberste Bundesgericht in einem häufig zitierten Kollisionsfall (Standard Oil Company v. Southern Pacific Company, 268 U. S. 146, 155—156) die folgende Begriffsbestimmung:

»Als Wert des verlorenen Schiffes mag angemessenerweise die Summe angenommen werden, welche unter Berücksichtigung aller Umstände wahrscheinlich am Tage der Kollision dafür hätte erzielt werden können; das heißt die Summe, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach aus billigen Verhandlungen (»fair negotiations«) zwischen einem verkaufsbereiten Eigentümer und einem kauflustigen Erwerber ergeben würde.«

Diese Definition deckt sich übrigens fast wörtlich mit derjenigen, welche das Reichsgericht (Gruchot Beitr. Bd. 24 S. 409) und die Reichsabgabenordnung (Paragraph 138 Abs. 1) für den »gemeinen Wert« geben.

Die am meisten in die Augen fallende gemeinschaftliche Eigentümlichkeit dieser Definitionen besteht darin, daß sie keine »Begriffsbestimmungen« im eigentlichen Sinne sind: Sie geben nicht an, was der Wert ist, sondern wie er zuverlässig gefunden wird. Immerhin zeigt die in diesen Definitionen enthaltene Betonung der nahen Verwandtschaft zwischen Wert und Kaufpreis, daß der »Wert« eine Erscheinung des Güterumsatzes, der heutigen Form des Tauschverkehrs, ist: Der Kauf ist die häufigste Erscheinungsform des Gleichsetzens

eines Gegenstandes mit einer Geldsumme. Da der vereinbarte Kaufpreis hinsichtlich seiner Höhe den Ausgleich oder ein Kompromiß zwischen Interessen von entgegengesetzter Richtung darstellt, so bietet er die für eine zuverlässige Wertermittlung erforderliche Gewähr dafür, daß alle werterhöhenden wie alle wertmindernden Faktoren bei seiner Bildung angemessene Berücksichtigung gefunden haben.

Dagegen ist der Kaufpreis eines Gegenstandes inhaltlich nicht wesensgleich mit dessen Wert, und zwar selbst dann nicht, wenn er in der durch zuverlässige Feststellbarkeit ausgezeichneten Form des Marktpreises auftritt. Die Verkaufsmöglichkeit eines Gegenstandes erschöpft dessen Wert nicht, sondern ist nur eine der gegebenen Formen, den Wert zu realisieren. Dieser Punkt spielte bei der Bewertung der deutschen Schiffe eine praktische Rolle. Die Regierungsvertreter wiesen nämlich darauf hin, daß im Sommer 1917 für die deutschen Schiffe ein Veräußerungsverbot der deutschen Regierung bestand, und machten geltend, daß schon aus diesem Grunde die Kaufpreise, welche damals für Schiffe in ähnlicher Lage bezahlt wurden, kein schlüssiger Beweis für den Wert der deutschen Schiffe seien. Dieses Argument ging — abgesehen von tatsächlichen Erwägungen, welche dagegen vorgebracht werden konnten — deswegen fehl, weil die Verkaufsmöglichkeit bei weitaus der Mehrzahl der Schiffe keine Rolle spielte für den Wert, den sie für ihre Eigentümer besaßen. Ihr Wert bestand vielmehr in den Nutzungsmöglichkeiten, welche sich aus der Ingebrauchnahme der Schiffe nach dem Kriege ergaben. Trotzdem boten die Kaufpreise, welche im Jahre 1917 für Schiffe in gleicher Lage bezahlt wurden, ein adäquates Beweismittel für den Wert der deutschen Schiffe, weil sie den kapitalisierten Wert der Nachkriegs-Gewinnmöglichkeiten solcher Schiffe im Urteil des Jahres 1917 ausdrückten.

Daß jede Form der Bewertung subjektive Elemente enthält, ist anerkannt. Neben der Berücksichtigung objektiv feststellbarer Tatsachen erfordert die Bestimmung eines Kaufpreises sowohl wie jede andere Form der Gleichsetzung eines Gegenstandes mit einer Geldsumme einen Akt des Urteils. Bei der Bewertung eines Schiffes treten zu den unmittelbar wertbeeinflussenden Tatsachen wie Größe, Typ, Geschwindigkeit, Ausstattung, Alter usw. andere Umstände, die als solche zwar ebenfalls objektiv feststellbar sind, deren Einfluß auf die Wertgestaltung jedoch von dem Grade der Tatsachenkenntnis, von der Einsicht und auch von der mehr optimistischen oder pessimistischen Einstellung der beteiligten Geschäftskreise abhängt, so die Verhältnisse auf dem Schiffs-, Waren-, Passagiermarkt, die Konkurrenzverhältnisse, die Möglichkeiten künftiger Entwicklungen usw. Daß die Urteile über derartige Faktoren Schwankungen und auch feststellbaren Irrtümern unterworfen sind, ist selbstverständlich und dem Begriff des Wertes

als einer zeitlich bedingten Größe eigentümlich. Wenn eine Aktie heute einen anderen Wert hat als gestern, so bedeutet das, daß die Interessenten — vielleicht mit Unrecht — glauben, heute ein zutreffenderes Urteil über die mit dem Besitz der Aktie verbundenen Vorteile zu haben als gestern. Trotzdem ist unbestritten, daß derartige subjektiv beeinflusste Urteile legitime Elemente der Wertbildung sein können.

Hier entsteht die Frage, um die sich in dem Schiedsverfahren die theoretischen Erörterungen über das Wertproblem drehen. Die amerikanischen Regierungsvertreter behaupteten, wie erwähnt, die Kaufpreise, welche im Jahre 1917 für Schiffe bezahlt wurden, die sich in einer der Situation der deutschen Schiffe gleichartigen Lage befanden, seien kein geeigneter Maßstab für den damaligen Wert der deutschen Schiffe, weil sie im Lichte der nachträglichen Entwicklung, insbesondere angesichts der Depression des Schiffsmarktes, wie sie im Sommer des Jahres 1921 herrschte, als auf einem auf dem Boden der Kriegskonjunktur erwachsenen, sachlich nicht gerechtfertigten Optimismus beruhend angesehen werden müßten. Die Kläger bekämpften diesen Einwand als mit der begrifflichen Natur des Wertes nicht vereinbar.

Allerdings läßt sich nicht wohl bestreiten, daß nicht schlechthin jeder Kaufpreis als Wertindex zu verwenden ist, daß vielmehr nach der subjektiven Seite hin gewisse Einschränkungen gemacht werden müssen. Das geschieht auch in den sämtlichen oben angeführten Definitionen. Einzelne Käufe rein spekulativen Charakters, zum Beispiel, entsprechen nicht den Erfordernissen, welche an die Zuverlässigkeit und Allgemeingültigkeit des Bewertungsmaßstabes gestellt werden müssen. Die obige Definition des Amerikanischen Obersten Bundesgerichts trägt diesem Gesichtspunkte Rechnung, indem sie die Voraussetzung »billiger Verhandlungen (fair negotiations) zwischen einem verkaufsbereiten Eigentümer und einem kauflustigen Erwerber« aufstellt. Einem ähnlichen Gedanken dient die im amerikanischen Recht als Bewertungsmaßstab häufig empfohlene Formel des »vernünftigen Marktwertes« (reasonable market value). Jeder Versuch dagegen, weiterzugehen und auch die Transaktionen vernünftiger, solider Geschäftsleute einer Nachprüfung im Lichte der für sie nicht voraussehbaren nachfolgenden Entwicklung zu unterwerfen oder gar die Schlüssigkeit getätigter Verkäufe auf die Zeiten »normaler« Marktverhältnisse zu beschränken, würde den »Wert« eines Gegenstandes aus einer beweisbaren Tatsache in einen willkürlich zurechtgeschnittenen Rechtsbegriff verwandeln. Eine — im übrigen nicht sehr glücklich gefaßte — Entscheidung der Deutsch-Amerikanischen Gemischten Kommission⁸⁾ über die Bewertung von Schiffen stellte daher mit Recht den folgenden Grundsatz auf:

⁸⁾ Mixed Claims Commission l. c. p. 331.

»Einerseits muß der vernünftige Marktwert, wenn es einen wirklichen und feststellbaren Marktwert gibt, maßgeblich sein, mag der Markt auch durch irgendwie hervorgebrachte anormale Umstände gedrückt oder inflatiert sein; andererseits müssen bei der Festsetzung eines solchen Marktwertes rein spekulative Faktoren soweit wie ausführbar ausgeschaltet werden.«

Jedenfalls wird es bei einer anderen Auslegung des Wertbegriffs sinnlos, von dem Wert eines Gegenstandes zu einem bestimmten Zeitpunkt zu sprechen. Von welchem Gesichtswinkel immer man das Problem betrachten mag, man wird stets zu dem Ergebnis gelangen, daß ein Gegenstand zu einem gegebenen Zeitpunkte den Wert hat, der ihm zu der Zeit in der vernünftigen, soliden Geschäftswelt beigelegt wird. Sein Wert ist die Geldsumme, die im soliden Güterumsatz des betreffenden Zeitpunktes als *aequum* des Gegenstandes angesehen, gegeben und genommen wird. Nur von diesem Zeitpunkte aus ist der Wert zu beurteilen. Alle Tatsachen, die damals die solide Preisgestaltung tatsächlich beeinflußten, sind legitime Elemente des damaligen Wertes. Alle Tatsachen, die damals unbekannt waren, alle Erwägungen, die damals tatsächlich nicht angestellt wurden, alle künftigen Entwicklungen, die damals nicht vorausgesehen werden konnten oder tatsächlich nicht vorausgesehen wurden, sind für die Bestimmung des damaligen Wertes bedeutungslos. Jeder Versuch, den so ermittelten Wert unter Berücksichtigung der nachfolgenden Preisgestaltung zu »berichtigen«, ist ebenso sinnwidrig, als wenn man für einen in der Vergangenheit liegenden Zeitpunkt den damaligen tatsächlichen Barometerstand nachträglich »berichtigen« wollte, weil das damals erwartete Wetter nicht eingetreten ist.

Das ungefähr war der Gedankengang, durch welchen die Kläger die logische Unhaltbarkeit des von den Regierungsvertretern verfochtenen Wertbegriffes darzulegen suchten.

Jeder, der mit amerikanischen Juristen zu tun gehabt hat, hat die Erfahrung gemacht, wie schwer es ist, sie von der Richtigkeit eines ihnen nicht geläufigen Gedankenganges lediglich durch den Nachweis seiner logischen Unausweichlichkeit zu überzeugen, wenn es nicht möglich ist, »Autoritäten« (d. h. Gerichtsentscheidungen) für die Richtigkeit des Ergebnisses anzuführen. Die Kläger waren in der Lage gewesen, eine Reihe von Entscheidungen amerikanischer Gerichte sowie der Deutsch-Amerikanischen Gemischten Kommission anzuführen, in welchen nach dem von den Klägern verfochtenen Grundsatzverfahren war, indem Kriegswerte von Schiffen unter ausschließlicher Berücksichtigung der vernünftigen Zukunftserwartungen festgesetzt wurden, welche zu dem für die Bewertung maßgeblichen Zeitpunkte tatsächlich gehegt wurden. Dagegen war es zunächst nicht gelungen,

Entscheidungen aufzufinden, in denen die von den Regierungsvertretern verfochtene Ansicht ausdrücklich abgelehnt wurde. Es war als ein besonders glücklicher Zufall anzusehen, daß sozusagen in letzter Minute, nach Abschluß der vorbereitenden Schriftsätze, eine Entscheidung des Amerikanischen Obersten Bundesgerichts veröffentlicht wurde, welche die zur Erörterung stehende Streitfrage nahezu vollständig deckte. In der Sache »Ithaca Trust Co. v. United States (U. S. Rep. vol. 279 p. 151)« stand die Frage des Wertes eines Nachlasses im Streit. Ein Teil des Nachlasses war mit einer Leibrente zugunsten der Witwe des Erblassers belastet. Die Witwe war — im Gegensatz zu ihrer statistisch errechneten Lebenswahrscheinlichkeit — bereits sechs Monate nach dem Tode des Erblassers verstorben. Zur Entscheidung stand die Frage, ob bei der Bemessung des Wertes des Nachlasses die Höhe der Belastung durch die Leibrente nach der zur Zeit des Erbfalls bestehenden statistisch errechneten Lebenswahrscheinlichkeit der Witwe oder nach ihrer dem Richter bekannten tatsächlichen Lebensdauer bemessen werden solle. Das Gericht entschied in ersterem Sinne. In der Begründung finden sich die folgenden Ausführungen:

»Die Frage ist, ob der Betrag der Belastung, d. h. die Dauer der Verzögerung (der Auszahlung des belasteten Vermögens), bestimmt werden muß nach dem tatsächlichen Verlauf, nämlich dem Tod der Witwe binnen sechs Monaten, oder nach Sterblichkeitstabellen, die die Wahrscheinlichkeiten zeigen, wie sie am Todestage des Erblassers standen. Der erste Eindruck ist, daß es absurd ist, statistische Wahrscheinlichkeiten zugrunde zu legen, wenn man die Tatsachen kennt. Aber das beruht auf ungenauem Denken . . .

Der Wert von Dingen zu einer gegebenen Zeit hängt von der relativen Intensität des sozialen Verlangens darnach zu jener Zeit ab, gemessen an der Geldsumme, die sie auf dem Markte bringen würden . . . So stark die Versuchung sein mag, unsichere Wahrscheinlichkeiten nach den jetzt feststehenden Tatsachen zu berichtigen, so glauben wir, daß das nicht angeht, sondern daß der Wert der Leibrente nach den Sterblichkeitstabellen geschätzt werden muß . . . Er hängt wie alle Werte in dem Sinn, wie dieser Ausdruck juristisch gebraucht wird, weitgehend von mehr oder weniger verlässlichen Zukunftsprophezeiungen ab, und zu jener Zeit ist der Wert nicht weniger wirklich, wenn später die Prophezeiung sich als falsch herausstellt, als wenn sie sich bewahrheitet . . . «

Da die amerikanischen Regierungsvertreter nicht wohl eine Stellung halten konnten, die nach dem Urteil ihres eigenen höchsten Gerichtshofes auf »ungenauem Denken« beruhte, so wurde die oben gekenn-

zeichnete grundsätzliche Position der Kläger zu dem Wertbegriff von ihnen nicht weiter angegriffen.

Damit war allerdings der Streit über die Bedeutung der »Juli-1921-Klausel« noch nicht entschieden. Diese Klausel stand einmal im Gesetze, und es blieb zu bestimmen, welcher Einfluß ihr auf die Höhe der den Klägern zustehenden Entschädigung zukomme. Aber soviel war jedenfalls festgestellt, daß der Wert der beschlagnahmten Schiffe ausschließlich vom Standpunkte des Jahres 1917 aus, unter alleiniger Berücksichtigung der damaligen Lage und der damals bestehenden vernünftigen Zukunftsaussichten bestimmt werden mußte. Dazu mußte sich der Schiedsrichter in die damaligen Verhältnisse zurückversetzen und sein geistiges Auge schließen gegen alle ihm historisch bekannten nachfolgenden Entwicklungen.

Für die technische Seite des Bewertungsverfahrens war damit eine logisch unbestrittene Grundlage gewonnen. Die Erheblichkeit der von den Klägern angebotenen Beweismittel stand außer Frage. Zudem war die Bedeutsamkeit der subjektiven Elemente für die zu fällende Entscheidung grundsätzlich klargestellt, ein Umstand, der im weiteren Verlaufe des Verfahrens bei der Erörterung zahlreicher Einzelfragen immer wieder eine erhebliche Rolle spielte.

7. Die technische Beweisführung für die 1917-Werte der beschlagnahmten Schiffe

Die Führung des Beweises für den Wert der beschlagnahmten Schiffe im Sommer 1917 war ein Teil des Verfahrens, in welchem naturgemäß Erörterungen tatsächlicher und technischer Natur einen weiten Raum einnahmen. Wir beschränken uns hier auf die kurze Skizzierung einiger der dabei auftauchenden grundsätzlichen Probleme.

Oben wurde ausgeführt, daß jede Schiffsbewertung auszugehen pflegt von möglichst gleichzeitigen Verkäufen möglichst ähnlicher Schiffe. An Verkäufen von Schiffen fast jedes denkbaren Typs fehlte es nun in der Kriegszeit nicht. Im Gegenteil: Die fast unbegrenzten Gewinnmöglichkeiten, die sich aus der ungeheuren Nachfrage nach Schiffsraum und den daraus folgenden maßlos gesteigerten Frachtraten ergaben, hatten dem Schiffsmarkt in der Kriegszeit einen immensen Antrieb gegeben und zu einem in normalen Zeiten unbekanntem Umsatz, namentlich von Frachtdampfern, geführt. Andererseits fehlte es aber diesem abnorm gesteigerten Tonnagemarkt gänzlich an Einheitlichkeit. Ein Weltmarkt, wie er vor dem Kriege bestanden hatte, existierte nicht mehr. Die Nationalität der Flagge spielte eine maßgebende Rolle. Der Unterschied in der Entfernung von dem Schauplatz der kriegerischen Handlungen, die weittragenden gesetzgeberischen

Eingriffe namentlich der kriegführenden Mächte in die Veräußerungs-, Verwendungs- und Gewinnmöglichkeiten der Seeschiffe sowie in die Bautätigkeit der Werften spiegelte sich in den erzielten Kaufpreisen wider. Während der Preis neutraler (etwa der norwegischen) Tonnage im Jahre 1907 auf annähernd das 10fache des Vorkriegspreises gestiegen war, während japanische Dampfer noch höhere Preise erzielten, war z. B. der Preis englischer Schiffe unter dem Einfluß rücksichtsloser gesetzgeberischer Beschneidung der Frachtraten nur auf etwa das 3—4fache des Vorkriegssatzes gestiegen.

Dazu kam ein anderes. Die Preissteigerungen der in der Kriegsee- seefahrt tätigen Schiffe waren offensichtlich, wenigstens zum Teil, ein Ergebnis der Kriegskonjunktur, der unmittelbaren Gewinnmöglichkeiten, welche die Seefahrt während des Krieges bot. Von der Teilnahme an dieser Kriegskonjunktur waren die beschlagnahmten deutschen Schiffe, welche seit Kriegsbeginn gezwungenerweise stillgelegt und keine Aussicht hatten, vor Kriegsende wieder für den Dienst verfügbar zu werden, ausgeschlossen. Eine Fortdauer der Hochkonjunktur auf dem Schiffsmarkte nach dem Kriege wurde allerdings, wie unten näher auszuführen sein wird, erwartet. Soweit diese Erwartung begründet war, rechtfertigte auch sie eine Wertsteigerung der stillliegenden deutschen Schiffe, aber eine solche Wertsteigerung floß offensichtlich aus einer anderen Quelle als den unmittelbaren Vorteilen der Kriegskonjunktur, welchen die im Dienst befindliche Tonnage ihr hohes Preisniveau verdankte. Ganz unabhängig von den besonderen Bestimmungen des Freigabegesetzes ergabsich aus diesen Erwägungen, daß für den Wert von Schiffen in der Lage der stillliegenden deutschen Handelsflotte in den Vereinigten Staaten irgendwelche unmittelbaren Schlußfolgerungen aus dem damaligen Preise der in freier Fahrt befindlichen Schiffe nicht gezogen werden konnten. Ein vernünftiger Geschäftsmann, der im Jahre 1917 eins der in den Vereinigten Staaten aufgelegten Schiffe hätte kaufen wollen, um damit nach dem Kriege Seefahrt zu treiben, würde offensichtlich ganz andere Erwägungen angestellt haben als ein Reeder, der damals ein »freies« Schiff erwarb, um sich damit an den Möglichkeiten der Schifffahrt im Kriege zu beteiligen. Dem besonderen Status der aufgelegten deutschen Schiffe Rechnung zu tragen, war daher die große grundsätzliche Schwierigkeit, die es bei der Ermittlung ihres Wertes zu bewältigen galt.

Einen Versuch, der für das ganze Bewertungsverfahren von besonderer Bedeutung blieb, hatte in der Hinsicht die amerikanische Marinekommission gemacht, welche mit der Bewertung der beschlagnahmten Schiffe auf Grund der Gesamtentschließung des Kongresses vom 12. Mai 1917 beauftragt war. Jene Kommission war — zutreffend — davon ausgegangen, daß die deutschen Schiffe von der Teilnahme an

der Kriegskonjunktur ausgeschlossen waren, daß daher ihr Wert entscheidend von den Aussichten der Schifffahrt nach Kriegsende beeinflußt werde. Sie hatten — gleichfalls zutreffend — die Schwierigkeiten erkannt, die einer zuverlässigen Würdigung dieser Aussichten im Jahre 1917 entgegenstanden. Statt einen Versuch zu machen, diese Schwierigkeiten so gut zu lösen, wie es damals möglich war, hatte die Kommission einfach die willkürliche These aufgestellt, daß die Nachkriegsschifffahrt vermutlich bald nach Kriegsende zu den Vorkriegsverhältnissen, die Schiffswerte zu den Vorkriegspreisen zurückkehren würden. Von dieser These ausgehend hatte die Kommission sich berechtigt gefühlt, alle Veränderungen der Verhältnisse auf dem Schiffsmarkt, die seit 1914 eingetreten waren, bei der Bewertung der deutschen Schiffe unberücksichtigt zu lassen. Sie war, einer vor dem Kriege häufig angewendeten Methode folgend, von dem ihr bekannten oder sonst von ihr geschätzten Neubauwerte der Schiffe ausgegangen, hatte, gleichfalls unter Verwendung einer vor dem Kriege üblichen Formel, von dem Neubauwert der Schiffe Abschreibungen für das Alter bis zum Zeitpunkte der Beschlagnahme vorgenommen, hatte weitere Abzüge zur Berücksichtigung des besonderen Zustandes der einzelnen Schiffe — insbesondere der durch die Mannschaften ausgeführten Beschädigungen — gemacht und war so zu Werten gelangt, die dem Schrottwert der beschlagnahmten Schiffe ziemlich genau gleichkamen. Daß der Prozeßstab der amerikanischen Regierung die Ergebnisse dieses Bewertungsverfahrens in den Vordergrund der Verhandlungen schob, war von seinem Standpunkte aus durchaus begreiflich. Dabei fand diese Prozeßhaltung der Regierungsvertreter eine formelle Stütze in der Tatsache, daß jene Bewertung in dem Freigabegesetz als privilegiertes (wenn auch nicht zwingendes) Beweismittel ausdrücklich bezeichnet war. Zudem handelte es sich bei jenen Schätzungen — von dem willkürlichen Bewertungsprinzip abgesehen — um eine durchaus gewissenhafte, in den meisten Fällen auf eingehender Besichtigung der Schiffe beruhende, technisch kaum angreifbare Arbeit, die in den Augen jedes Amerikaners außerdem psychologisch geschützt war durch den Nimbus, welcher die amerikanische Kriegsmarine und alles, was sie tut, umkleidet. Alles in allem schuf die Bewertung der Marinekommission für die Regierungsvertreter eine außerordentlich starke Verteidigungsstellung, so daß die ganzen Versuche der Beweisführung von deutscher Seite mehr oder weniger auf eine Bekämpfung jenes sogenannten »navy appraisal« hinausliefen.

Ein anderer Weg zur Findung des Wertes der deutschen Schiffe war in den Kongreßverhandlungen angeregt, die dem Erlaß des Freigabegesetzes vorausgingen. Man hatte erwogen, daß in dem Werte eines Schiffes neben den veränderlichen Gewinnmöglichkeiten sich auch noch andere Elemente von dauerhafterer Natur, wie z. B. die Material-

kosten des Schiffsbaues, zum Ausdruck kommen. Es war daher als ein gangbarer Weg bezeichnet, von dem Marktwert »freier« Tonnage auszugehen und von diesem Wert die in ihnen enthaltenen vorauszusehenden Kriegsgewinne abzuziehen oder, wie der Schiedsrichter es auszudrücken pflegte, aus dem Wert freier Tonnage »die Kriegsinflation herauszuquetschen«; was übrigblieb, mußte dann nach dieser Theorie den »Nachkriegswert« der Schiffe darstellen und dem Wert der deutschen Schiffe in ihrem damaligen Zustande entsprechen. Der Gedanke war naiv. Die Gewinne, welche in jener Zeit von »freier« Tonnage erzielt wurden, waren so enorm, daß ein Schiff häufig selbst seinen damaligen hohen Preis in wenigen Fahrten verdiente. Bei diesen Gewinnmöglichkeiten einerseits und bei der hohen Verlustgefahr andererseits spielten natürlich für die Preisgestaltung die Aussichten einer Nutzung des Schiffes nach dem Kriege überhaupt keine Rolle. Dazu kam, daß es fast unmöglich war, die voraussehbaren Kriegsgewinne in irgendwie zuverlässiger Weise zu ermitteln. Tatsächlich arteten die auf dieser Basis vorgenommenen Berechnungen in eine reine Spielerei mit Zahlen aus und führten, wie vorauszusehen, in vielen Fällen zu negativen Ziffern, so daß diese Versuche einer Wertermittlung als sinnlos aufgegeben werden mußten.

Das gleiche Schicksal traf eine andere Bewertungsmethode, die sich gleichfalls auf die Berechnung von Gewinnen aufbaute. Sie bestand darin, daß man für jedes Schiff den Reingewinn zu errechnen suchte, den es im Jahresdurchschnitt in der Vorkriegszeit erzielt hatte und diese Ziffer dann mit der Zahl von Jahren multiplizierte, auf die sich die voraussichtliche Lebensdauer des Schiffes nach dem Kriege erstrecken würde. Addierte man dazu den voraussichtlichen Schrottwert des Schiffes, so sollte die Summe den Wert im Jahre 1917 darstellen. Auch die Mängel dieser Methode lagen auf der Hand. Zunächst war es praktisch unmöglich, auch nur eine Position dieser Berechnung mit einiger Sicherheit zu bestimmen. Wie sollte man z. B. bei einer Organisation wie es etwa die Hamburg-Amerika-Linie oder der Norddeutsche Lloyd war, die riesigen Beträge der allgemeinen Geschäftskosten, die Verzinsung der Anleihen usw. auf die einzelnen Schiffe umlegen? Dazu enthielt diese Bewertungsart eine *petitio principii*. Was die Schiffe nach dem Kriege zu verdienen Aussicht hatten, war ja gerade die Frage, von der ihr Wert abhing. — Die Werte, die sich ergaben, waren derart widerspruchsvoll, daß sie gleichfalls von beiden Parteien als unbrauchbar abgelehnt wurden.

Zu erklären waren diese von amerikanischer Seite vorgeschlagenen Bewertungsmethoden, die nicht nur bei den sachverständigen Schiffsbewertern von vornherein Kopfschütteln erregten, durch die Tatsache, daß bei den zahlreichen Prozessen, welche in den Vereinigten Staaten

über den Wert der sogenannten »public utilities«, der Eisenbahnanlagen, Elektrizitätswerke und dergleichen, geführt werden, häufig an den Ertrag angeknüpft wird.

Die deutschen Reedereien versuchten ihrerseits bei ihrer Beweisführung dem besonderen Status der beschlagnahmten Schiffe dadurch Rechnung zu tragen, daß sie an Transaktionen anknüpften, die es gleichfalls inhaltlich mit »Nachkriegsschiffen« zu tun hatten, d. h. solchen Schiffen, deren Wert sich auf die Verwendung nach dem Kriege stützte.

Zunächst war es möglich gewesen, eine Reihe von Verkäufen solcher deutscher Schiffe ausfindig zu machen, die in anderen als den nordamerikanischen Häfen durch die Gefahr der Kaperung für die Dauer des Krieges lahmgelegt waren, und die während des Krieges zur Lieferung nach dem Kriege verkauft waren.

Sodann wurde angeknüpft an die sogenannten norwegischen Nachkriegsbauten. Dabei handelte es sich um Bauaufträge zahlreicher Reedereien, namentlich solche norwegischer Nationalität, welchen es nicht gelang, ihre Kriegsverluste durch sofort greifbare Tonnage zu ersetzen und welche daher seit Ende 1916 begonnen hatten, englischen Werften umfangreiche Aufträge für den Bau von Schiffen nach dem Kriege zu erteilen. Die Preise, welche für diese nach dem Kriege lieferbare Tonnage von den Auftraggebern bewilligt wurden, rechtfertigten einen Schluß darauf, welchen Preis ein in gleicher Lage befindlicher Reeder geneigt gewesen sein würde, für bereits vorhandenen, aber nicht vor Kriegsende lieferbaren Schiffsraum zu zahlen.

Eine weitere Gruppe vergleichbarer Schiffswerte fand sich in den sogenannten »ascertained values« der requirierten englischen Handelsflotte, d. h. in den Entschädigungssätzen, welche seitens der englischen Regierung für Schiffe bezahlt wurden, die für die Kriegsdauer zwangsweise zum staatlichen Dienst herangezogen waren und während dieses Dienstes verlorengingen. Da nach allgemein vertretener Ansicht die englischen Requisitionscharraten überhaupt keinen Reinverdienst abwarfen und da die »ascertained values« sich auf der Höhe der Preise hielten, die für solche, für die Kriegsdauer verdienstlosen, Schiffe gezahlt wurden, so schien auch bei ihnen der Schluß berechtigt, daß die »ascertained values« ausschließlich die auf der Aussicht der Nachkriegsnutzung beruhenden Gewinnmöglichkeiten widerspiegeln.

Zur Unterstützung wurde seitens der Kläger ferner herangezogen eine Gruppe von Charterverträgen, die während des Krieges zur Ausführung nach Kriegsende geschlossen waren. Wenngleich diese Verträge einen unmittelbaren Schluß auf den Wert von »Nachkriegsschiffen« nicht gestatteten, so zeigten sie doch — durch die im Vergleich zu den Vorkriegssätzen erheblich gesteigerten Charraten —,

daß die Charterer für lange Jahre nach dem Kriege eine gesteigerte Schifffahrtskonjunktur erwarteten.

Schließlich stützte sich die deutsche Beweisführung auf die Kosten, die ein Neubau der beschlagnahmten Schiffe nach den im Jahre 1917 gezahlten Preisen erfordert haben würde. Dies Beweisargument gründete sich auf die Erwägung, daß einerseits die Entwicklung der Materialkosten und Arbeitslöhne erfahrungsgemäß eine nahe Verwandtschaft mit derjenigen der Schiffspreise zeigt, daß andererseits diese Kosten ein stabileres Element der Wertbildung sind als die auf Frachtraten beruhenden Schwankungen, daß daher die in diesem Element während des Krieges eingetretene Steigerung — die sich allerdings in viel mäßigeren Grenzen hielt als die steil ansteigende Kurve der Schiffsraumpreise während des Krieges — einen Anhalt biete für die bleibende Preissteigerung, mit der man nach dem Abflauen der Kriegskonjunktur rechnen mußte.

Wenngleich sich die Beweiserheblichkeit dieser von den Klägern vorgeschlagenen Bewertungsmethoden nicht wohl leugnen ließ und auch von den Schiedsrichtern anerkannt wurde, so waren sich doch die Kläger darüber klar, daß ein zwingender Beweis auch nicht durch die auf diesen Grundlagen angestellten Berechnungen geführt werden könne.

Die Verkäufe von stillliegenden deutschen Schiffen für Nachkriegslieferung waren vielleicht das schlüssigste Beweismittel. Es handelte sich aber dabei um verhältnismäßig wenig zahlreiche Transaktionen, die zudem häufig durch besondere Umstände veranlaßt und in ihrer Verwertbarkeit durch Verkuppelung mit anderen Geschäftsvorgängen beeinträchtigt wurden. Namentlich fehlte es an solchen Verkäufen vergleichbarer Passagierdampfer, wie denn überhaupt die Passagierdampfer, der wertvollste Teil der beschlagnahmten Flotte, das Schmerzenskind des ganzen Bewertungsverfahrens blieben, weil diese Schiffe stets für den ihnen zgedachten besonderen Dienst gebaut werden, aber fast nie Gegenstand geschäftlicher Transaktionen sind, so daß es an Erfahrung und an Grundsätzen ihrer Bewertung im Gütertausch gänzlich fehlt.

Das gleiche Bedenken bestand auch hinsichtlich der sogenannten norwegischen Nachkriegsaufträge, die im übrigen für Frachtdampfer eine ziemlich breite Vergleichsbasis boten. Handelte es sich doch, um Aufträge im Werte von rund 10 Millionen Dollars. Andererseits ergab sich bei ihrer Verwertung ein weiteres Bedenken hinsichtlich der Schlüssigkeit der auf dieser Grundlage errechneten Werte, die auch bei den Berechnungen auf Grund der Neubaukosten des Jahres 1917 wiederkehrte. Wer im Jahre 1917 ein Schiff zum Bau nach dem Kriege in Auftrag gab, erwarb die Aussicht, nach dem Kriege ein neues Schiff

zu besitzen. Die deutschen Schiffe dagegen hatten — auf den Durchschnitt der Tonne berechnet — zur Zeit ihrer Beschlagnahme bereits ein Alter von etwa 12 Jahren. Wer 1917 ein solches Schiff zur Lieferung nach dem Kriege gekauft hätte, würde ein Schiff erworben haben, das nach dem Kriege um 14 Jahre oder mehr älter war als ein nach dem Kriege neu zu bauendes Schiff. Nun gab es wohl erfahrungsmäßig bewährte Formeln darüber, wie sich ein geringfügiger Altersunterschied im Kaufpreise auszuwirken pflegt: Unter Vorkriegsverhältnissen wurde für das ältere Schiff etwa 4—5% weniger bezahlt als für das um ein Jahr jüngere Schwesterschiff. Diese Relation wurde aber naturgemäß um so weniger schlüssig, je größer der Altersunterschied zwischen den verschiedenen Schiffen war und konnte bei einem Altersunterschied von 14 und mehr Jahren zu einer außerordentlich bedenklichen Fehlerquelle werden. Dazu kam, daß der Alterskoeffizient (d. h. die Bedeutung des Altersunterschiedes für den Wert sonst ähnlicher Schiffe) selbst von Konjunkturschwankungen beeinflußt wird. Mit dem Steigen der Schiffskonjunktur verliert das Alter des Schiffsraums immer mehr an Bedeutung. Die Mehraufwendungen, die ein altes Schiff erfordert und die Frage, ob das Schiff noch 15 oder nur noch 10 Jahre zu leben hat, treten zurück hinter den Gewinnen, die die Gegenwart bietet. Im Kriege war selbst der älteste, unmodernste Trampler, soweit nur Rumpf und Maschine noch eine erfolgreiche Ozeanüberquerung versprachen, ein Boden, auf dem goldene Ernte wuchs, und dem modernsten Spezialschiff fast gleichwertig. Das ließ sich aus den Statistiken über Kriegsverkäufe freier Tonnage einwandfrei nachweisen. Die Bestimmung des richtigen Alterskoeffizienten war demnach für die Bewertung der deutschen Schiffe eine Frage, die mit dem Problem der zu erwartenden Nachkriegskonjunktur eng verknüpft war und bot die Grundlage für einen Streit, dessen Entscheidung das Ergebnis der anzustellenden Berechnungen um viele Millionen nach der einen oder anderen Seite ändern mußte.

Bei den »ascertained values« der unter Requisitionscharter verlorenen englischen Schiffe entfiel diese Schwierigkeit. Sie boten eine genügende Zahl von Werten für Schiffe, die den physischen Eigenschaften nach den deutschen Schiffen gut vergleichbar waren.

Voraussetzung für die Schlüssigkeit der auf dieser Grundlage gefundenen Werte war aber, daß tatsächlich die zum Vergleich herangezogenen englischen Schiffe in ihrem Status den deutschen Dampfern darin glichen, daß sie nichts verdienten und keine Aussicht hatten, vor dem Ende des Krieges an den Gewinnen der freien Schifffahrt teilzunehmen. Daß das im Jahre 1917 der Fall sei, konnte man allerdings in den zeitgenössischen Schifffahrtszeitschriften in allen Variationen versichert finden. Ob es wirklich zutraf, stand immerhin nicht ganz

außer Zweifel, wenn man berücksichtigte, daß viele englische Schiffahrtsgesellschaften auch während des Krieges eine normale Dividende verteilten. Zudem wurden die von der englischen Regierung bewilligten Requisitionscharterraten wiederholt erhöht, und es schien, daß die requirierten englischen Schiffe — im Gegensatz zu der beschlagnahmten deutschen Tonnage — aus ihren Erträgen wenigstens die Verzinsung des investierten Kapitals decken konnten. Die Folge war, daß die auf Grund der »ascertained values« ermittelten Werte sich eine Reduktion nach ziemlich komplizierten Formeln gefallen lassen mußten, deren einzelne Positionen mühevoll ermittelt und heiß umkämpft waren, ohne daß doch die Ergebnisse Anspruch auf volle Beweiskraft erheben konnten.

Hinsichtlich der Wiederbaukosten des Jahres 1917 ist bereits auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die sich aus dem Problem der Berücksichtigung des Alters der deutschen Schiffe ergab. Daneben bestand die große technische Schwierigkeit, die damaligen Baukosten auch nur einigermaßen zuverlässig zu ermitteln. In den meisten kriegführenden Ländern, namentlich in Deutschland und England, war damals die Schiffbautätigkeit für private Rechnung gänzlich gesperrt, die Rohstoffe waren unter Zwangsbewirtschaftung, die Löhne künstlich niedrig gehalten. Zudem waren in den verschiedenen Ländern schon vor dem Kriege die Baukosten verschieden hoch gewesen, und diese Unterschiede hatten sich im Kriege noch weiter verschärft. Auch hier ergab sich demnach Raum für zahlreiche Streitfragen, die die Beweiskraft der gewonnenen Ergebnisse beeinträchtigten, ganz abgesehen von der unbestreitbaren Tatsache, daß häufig die Kurven der Entwicklung der Baukosten einerseits und der Schiffspreise andererseits trotz bestehender Verwandtschaft erheblich voneinander abweichende Bilder zeigen.

Im Gesamtergebnis stimmten die von deutscher Seite verfochtenen Beweismethoden insofern überein, als sie ausnahmslos eine sehr erhebliche Wertsteigerung der beschlagnahmten Schiffe im Vergleich mit den Vorkriegswerten zeigten. Im einzelnen gingen jedoch ihre Ergebnisse ziffernmäßig weit auseinander, wodurch sie ihre Beweiskraft wiederum gegenseitig schwächten. Als Beweismittel erschienen qualitativ am wertvollsten die Wertermittlungen, welche anknüpften an tatsächliche Transaktionen über »Nachkriegstonnage«: Die Verkäufe für Nachkriegslieferungen und die Nachkriegsbauaufträge. Gelang es den Gegnern, sie als Beweismittel auszuschalten, so verlor die deutsche Beweisführung ihre wichtigste Stütze. Die ernsteste Einwendung, welche gegen diese Beweismethoden gerichtet wurde, war die, daß es sich um Investitionen rein spekulativen Charakters handele, die auch vom Standpunkte des Jahres 1917 aus bei vernünftiger Beurteilung der Nachkriegsaussichten objektiv nicht gerechtfertigt gewesen seien und daher einen Schluß auf den Wert der beschlagnahmten deutschen

Schiffe im Jahre 1917 nicht zulasse. Es ließ sich nicht leugnen, daß die von den genannten Transaktionen gebotene Basis reichlich schmal war. Mit dem Hinweis auf ihre Zahl allein ließ sich die von den Regierungsvertretern erhobene Beanstandung nicht zuverlässig zurückweisen, vielmehr erwies es sich als erforderlich, jenen Einwand der Regierungsvertreter als objektiv unrichtig darzutun und dadurch der ziffernmäßig berechneten Wertsteigerung ihre theoretische Rechtfertigung hinzuzufügen.

8. Die Aussichten der Nachkriegs-Schiffahrt vom Standpunkte des Jahres 1917 aus gesehen

Die Lage der Beweisführung bot nun das folgende Bild: Die Vertreter der amerikanischen Regierung besaßen ein gesetzlich privilegiertes Beweismittel in der Schätzung der amerikanischen Marinekommission, die sich aufbaute auf der These, daß im Jahre 1917 eine Rückkehr der Verhältnisse der Schiffahrt zu etwa der Lage, wie sie vor dem Kriege bestanden hatte, für die Zeit bald nach Kriegsende als wahrscheinlich vorauszusehen war. Die Schlüssigkeit der seitens der Kläger vorgebrachten Beweismittel andererseits hing ab von der Richtigkeit der entgegengesetzten Annahme, nämlich daß vom Standpunkte des Jahres 1917 aus eine auf das Kriegsende folgende längere Periode erheblich gehobener Konjunktur der Schiffahrt vernünftigerweise erwartet werden konnte und tatsächlich erwartet wurde. Damit trat die Bewertung des Beweisergebnisses und damit das Schicksal des ganzen Schiedsverfahrens unter das Zeichen einer theoretischen, wirtschaftswissenschaftlichen Frage: der Aussichten der Nachkriegs-schiffahrt vom Standpunkte des Sommers 1917 aus gesehen. War diese Frage im Sinne der These der Marinekommission zu beantworten, so brach damit die Beweisführung der Kläger zusammen; die von dem Schiedsrichter festzusetzende Entschädigung konnte die Ziffern des »navy appraisal« keinesfalls überschreiten, mußte wahrscheinlich dahinter zurückbleiben. Damit wäre das Verfahren für die Kläger durchaus ein Mißerfolg geworden. Eine Entschädigung in Höhe des »navy appraisal« wäre auch ohne Schiedsverfahren bei den Vorverhandlungen zu dem Freigabegesetz wahrscheinlich unschwer durchzusetzen gewesen. Dagegen hatte es größter Anstrengungen von amtlicher und privater Seite bedurft, um die Einsetzung des Schiedsverfahrens und damit die Aussicht auf eine angemessenere Entschädigung zu erreichen. Mißlang die Beweisführung der Kläger zu diesem Punkte, so waren alle diese Anstrengungen, der ganze Aufwand an Kraft und Kosten für das Schiedsverfahren sowie der damit verbundene erhebliche Zeitverlust umsonst gewesen. Dabei wurde diese Beweisführung noch dadurch erschwert, daß der erste Schiedsrichter, der Richter

Parker, als Unparteiischer der Gemischten Kommission in einem vor der Kommission anhängigen Falle jene Frage — damals zugunsten der deutschen Regierung — im Sinne der These der Marinekommission beantwortet hatte. Es galt also, den Schiedsrichter zu überzeugen, daß er damals auf Grund unzulänglicher Information falsch entschieden habe.

Der entscheidenden Wichtigkeit dieses Punktes entsprechend wurde das Problem der Nachkriegsaussichten der Schifffahrt von dem Prozeßstabe der Kläger auf breitester Grundlage und mit allen erreichbaren Hilfsmitteln unter Zuziehung wissenschaftlicher Sachverständiger von unbestreitbarer Autorität in Angriff genommen. Hier ist nicht der Platz, das Ergebnis dieser außerordentlich interessanten und weitgreifenden wissenschaftlichen Untersuchung auch nur auszugsweise wiederzugeben. Wir deuten nur kurz die Fragenkomplexe an, mit denen sie sich zu befassen hatte.

Zunächst galt es festzustellen, welche Ansichten über die Aussichten der Nachkriegsschifffahrt in den Kriegsjahren, und namentlich im Sommer 1917, tatsächlich geherrscht hatten. Dazu wurden alle irgendwie bedeutsamen wirtschaftlichen Veröffentlichungen aus fast der ganzen Welt auf Äußerungen durchgesucht, die sich mit dieser Frage befaßten. Es ergab sich eine überaus reiche Ausbeute von Äußerungen, die fast ausnahmslos den größten Optimismus hinsichtlich der nach Kriegsende zu erwartenden Wirtschafts- und Schifffahrtskonjunktur bekundeten.

Sodann ergab sich die schwierige Aufgabe einer objektiven Nachprüfung, ob und in welchen Tatsachen dieser Optimismus damals sachlich begründet erscheinen konnte, oder inwieweit er etwa als tendenziös oder als bewußte oder unbewußte Stimmungsmache zu werten sei. Diese Untersuchung mußte naturgemäß ausgehen von der Darstellung der politischen, militärischen und wirtschaftlichen Lage, so wie sie dem vernünftigen Beobachter im Sommer 1917 erscheinen mußte. Sie mußte schildern, wie damals das Zünglein an der Waage des militärischen Geschehens noch unentschieden schwankte, wie die schweren Kämpfe im Westen während der zweiten Hälfte des Jahres 1916 beide Parteien erschöpft und die Aussicht auf eine militärische Entscheidung in die Ferne gerückt hatte; wie das Eingreifen der Vereinigten Staaten die Moral der Alliierten gestärkt hatte, ohne doch eine Steigerung ihrer physischen Kampfkraft in nahe Aussicht zu stellen; wie der im Januar 1917 begonnene uneingeschränkte U-Bootskrieg mit zunächst von Monat zu Monat lawinenartig schwellenden, dann langsam nachlassenden Versenkungsziffern die Tonnage der Welt dezimiert, einen anderen großen Teil in ihren Häfen lahmgelegt hatte; wie das Gespenst des Rohstoffmangels bei den Zentralmächten begann, die Schlagkraft der

Truppen und die Widerstandsfähigkeit des Hinterlandes zu bedrohen. Diese Schilderung bildete den Ausgangspunkt für eine Erörterung der die Zukunft betreffenden Fragen, immer vom Standpunkte des Sommers 1917 aus gesehen: Wie lange konnte der Krieg längstensfalls dauern? War die Führung eines Wirtschaftskrieges nach dem Kriege zu erwarten? Wie würde sich bis dahin das Angebot an Schiffsraum entwickelt haben? Welche Aussicht bestand, der U-Bootsgefahr Herr zu werden? In welchem Umfange konnten die Schiffsverluste durch Neubauten ausgeglichen werden? Wann würden die Werften für private Bauten verfügbar werden? Wie lange würden die requirierten Handelsschiffe nach Kriegsende für Repatriierungszwecke erforderlich sein? Schließlich das komplizierteste Problem: Wie groß würde nach dem Kriege die Nachfrage nach Schiffsraum sein?

Daß in weiten Gebieten der Welt ein ungeheurer Hunger nach Rohstoffen und sonstigen wirtschaftlichen Gütern entstanden war und bis zum Kriegsende eine weitere Steigerung erfahren würde, war offensichtlich. Aber wieweit würden diese Gebiete wirtschaftlich in der Lage sein, diese Lücken in ihrer Versorgung zu füllen? In welchem Umfange und auf welchen Gebieten hatte sich während des Krieges eine Verschiebung hinsichtlich des durch Import zu deckenden Bedarfs herausgebildet? Wie hatten sich die Grundlagen der Auswanderung und der Rückwanderung entwickelt? Inwieweit hatte sich die Frage der Schifffahrtskonkurrenz verschoben?

Die Erörterung dieser und ähnlicher Fragen führte zu dem unabweisbaren Ergebnis, daß vom Standpunkte des Jahres 1917 aus auf fast allen Gebieten der Schifffahrt nach dem Kriegsende auf eine Reihe von Jahren hinaus mit einem Mangel an Schiffsraum und demzufolge mit hohen Frachtraten und hohen Schiffspreisen gerechnet werden mußte.

Ihren Abschluß fand diese Untersuchung in der Gegenprobe: Inwieweit haben sich die im Jahre 1917 gehegten Erwartungen erfüllt? Soweit das nicht der Fall gewesen ist, konnten die Ursachen der abweichenden tatsächlichen Entwicklung im Sommer 1917 vernünftigerweise vorausgesehen werden? Es ergab sich, daß der während des Krieges gehegte Optimismus grundsätzlich berechtigt war. Auf den Waffenstillstand hin sanken die Preise momentan, wie vorausgesehen war. Dann aber trat eine erneute, unaufhaltsame Steigerung ein, die während des ganzen Jahres 1919 und bis in das Jahr 1920 hinein Frachtraten und Schiffspreise auf einer Höhe hielt, wie selbst die Kriegsjahre sie nicht gekannt hatten. Erst Mitte 1920 erfolgte — allerdings sehr viel früher, als man im Kriege angenommen hatte — ein ebenso plötzlicher und unaufhaltsamer Zusammenbruch. Die Gründe dafür sind häufig erörtert. Es handelte sich um ein Zusammentreffen

sich gegenseitig steigender Ursachen. Genannt seien: Die wirtschaftlichen Bestimmungen des Versailler Vertrages, die Hinauszögerung der Entscheidung über die Höhe der Reparationen, die Entwicklung der internationalen Währungsverhältnisse nach dem Kriege, Arbeiterunruhen nach dem Kriege, das Verschwinden Rußlands aus der Weltwirtschaft, das Dumping, welches seitens der Reparationskommission mit der abgelieferten deutschen Handelsflotte getrieben wurde. Dazu traten als unmittelbarer Anlaß für den Zusammenbruch Vorgänge innerhalb der englischen Wirtschaft: der Kohlenstreik, der Werftarbeiterstreik, das Ausbleiben der erwarteten Steuererleichterungen. Offensichtlich handelte es sich hierbei um Umstände, die weder einzeln betrachtet und noch weniger in ihrem Zusammentreffen im Sommer 1917 vernünftigerweise vorausgesehen werden konnten. Richtig blieb allerdings die Tatsache, daß die deutschen Schiffe in den Vereinigten Staaten, wenn sie, statt enteignet zu werden, nur für die Kriegsdauer festgehalten und nach der Wiederherstellung des Friedenszustandes im Juli 1921 an ihre Eigentümer zurückgegeben worden wären, an den Vorteilen der Nachkriegskonjunktur nicht mehr hätten teilnehmen können. Das beruhte aber — abgesehen von dem unerwartet frühen Abbrechen der Nachkriegskonjunktur — auch auf einer weiteren Tatsache, die im Jahre 1917 gleichfalls schlechterdings nicht voraussehbar war, nämlich auf dem Umstande, daß sich die Wiederherstellung normaler Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten mehr als 2½ Jahre nach der Einstellung der Feindseligkeiten hinauszögerte.

Das Ergebnis dieser umfangreichen Untersuchung war durchaus geeignet, die These der amerikanischen Marine-Kommission zu widerlegen und die Schlüssigkeit der deutschen Beweisführung für die behauptete Wertsteigerung der beschlagnahmten Schiffe zu stützen.

Die Prozeßvertreter der amerikanischen Regierung sahen sich dadurch — höchst widerstrebend — gezwungen, den Klägern auf das Gebiet dieser theoretischen Untersuchungen zu folgen, ohne daß sie jedoch in der Lage gewesen wären, das Bild in wesentlichen Punkten zu ändern. Abgesehen von einigen Stimmen aus der Kriegszeit, die vor übertriebenem Optimismus warnten — natürlich waren auch solche Stimmen vorhanden —, erweiterten sie die Debatte nur um einen wesentlichen Gesichtspunkt, nämlich durch die Behauptung, daß die Erfahrungen früherer Kriege ein Zusammenbrechen der Schiffspreise alsbald nach Kriegsende hätten erwarten lassen. Daraus ergab sich eine — wiederum sehr weitgreifende — Erörterung über die Frage, ob und inwieweit die Einwirkung früherer Kriege auf die Entwicklung der Schifffahrt einen Vergleich mit den durch den Weltkrieg geschaffenen Verhältnissen gestatteten.

Die Stellungnahme des Schiedsrichters zu den vorstehend skizzierten Problemen ist im einzelnen nicht bekannt. Es darf jedoch sowohl aus dem ziffermäßigen Ergebnis des Schiedsverfahrens wie aus dem Interesse und der Förderung, welche die von den Klägern angeschnittenen Erörterungen bei den Schiedsrichtern fanden, entnommen werden, daß der ungewöhnliche Kraftaufwand, welchen die Kläger gerade den geschilderten grundsätzlichen Untersuchungen gewidmet haben, nicht vergeblich gewesen ist.

9. Die Berücksichtigung der Instandhaltungskosten

Es ist der vornehmliche Zweck dieses Aufsatzes, eine Darstellung der grundsätzlichen Probleme zu geben, von deren Lösung die Höhe der den deutschen Reedereien zustehenden Entschädigung abhing. Im Rahmen dieser Zielsetzung können wir darauf verzichten, auf die zahlreichen Nebenfragen einzugehen, die in dem Schiedsverfahren zu behandeln waren, obwohl es sich auch bei diesen Nebenfragen zum großen Teil um rechtlich und tatsächlich schwierige Streitpunkte von großer finanzieller Tragweite handelte. Wir greifen nur noch ein Teilgebiet heraus, dessen Erörterung Gelegenheit bot, die oben skizzierten Gedanken über das Verhältnis von Wert und Schadensersatz zu ergänzen und zu vertiefen.

Es ist oben dargelegt, daß die sämtlichen den verschiedenen Wertberechnungen zugrunde liegenden Methoden dem Umstande Rechnung zu tragen suchten, daß die deutschen Schiffe zur Zeit ihrer Beschlagnahme keine Aussicht hatten, vor Kriegsende irgendeinen Ertrag zu liefern. Keine jener Methoden berücksichtigte aber die weitere Tatsache, daß die Schiffe, wenn sie nicht enteignet worden wären, bis zum Kriegsende sehr erhebliche bare Aufwendungen für die Zwecke ihrer Instandhaltung erfordert haben würden. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, machte die Enteignung die deutschen Reeder allerdings ärmer um den damaligen Wert der Schiffe, befreite sie aber gleichzeitig von der Last ihrer Instandhaltung. Offenbar mußte diese Ersparnis bei der Bemessung der Höhe des Schadensersatzes berücksichtigt werden, wenn die Entschädigung der deutschen Reeder nicht zu ihrer Bereicherung führen sollte. Von den Klägern war dies dem Grundsatz nach von vorneherein zugegeben worden.

Zweifel ergaben sich aber über die Frage, für welchen Zeitraum die ersparten Instandhaltungskosten in Betracht gezogen werden mußten. Man konnte das Problem stellen wie folgt: Welches war der Wert der deutschen Schiffe im Sommer 1917 unter Berücksichtigung der Tatsache, daß sie bis zum Kriegsende nicht nur keine Erträge liefern, sondern darüber hinaus erhebliche Aufwendungen an Instandhaltungskosten erfordern würden? Bei dieser Fragestellung wurden

die Instandhaltungskosten als ein Element des Wertes der Schiffe im Jahre 1917 aufgefaßt. Wollte man sich nicht in Widerspruch setzen zu einer folgerichtigen Anwendung des oben erörterten Wertbegriffes, so mußte bei dieser Fragestellung die Höhe der zu berücksichtigenden Instandhaltungskosten nach den Wahrscheinlichkeiten der weiteren Kriegsdauer berechnet werden, wie sie zur Zeit der Beschlagnahme bestanden (im Höchsthalle etwa $2\frac{1}{2}$ Jahre), im Widerspruch zu der »Juli-1921-Klausel«, die die Berücksichtigung einer weiteren Kriegsdauer bis zum 2. Juli 1921, also von weiteren 4 Jahren vorschrieb. Vom Gesichtspunkte des Schadensersatzes aus ließ sich die Frage aber auch anders formulieren: Welches war der Schaden, der den deutschen Reedereien durch die im Sommer 1917 erfolgte Enteignung ihrer Schiffe entstanden ist unter Berücksichtigung einerseits ihres Wertes zur Zeit der Beschlagnahme, andererseits der Tatsache, daß ihre Instandhaltung bis Kriegsende einen erheblichen Aufwand an Instandhaltungskosten erfordert haben würde? In der letzteren Formulierung wurden die Instandhaltungskosten von dem Wert der Schiffe abgespalten und als selbständiges Element der Schadensberechnung behandelt. Auch diese Formulierung war mit den Gesetzen der Logik und dem Wortlaute des Freigabegesetzes vereinbar. Sie gestattete, die Instandhaltungskosten entsprechend der »Juli-1921-Klausel« auf einer 4jährigen Basis zu berechnen. Die folgerichtige Anwendung des Wertbegriffes blieb bei dieser Konstruktion unberührt. Denn es ist logisch und rechtlich möglich, das Objekt, auf welches der Wertbegriff angewandt wird, enger oder weiter zu fassen. So wie bei dem Kaufgeschäft sowohl physische Zubehörteile des verkauften Gegenstandes wie rechtliche Akzessorien oder Lasten in den Kauf einbegriffen oder von ihm ausgeschlossen sein können, so kann das bei der Bestimmung des Wertes irgendeines Gegenstandes geschehen. Nehmen wir, um diesen Gedanken konkreter zu gestalten, an, daß im Sommer 1917 eins der in den Vereinigten Staaten liegenden deutschen Schiffe zur Lieferung nach dem Kriege verkauft wäre. Der Zeitpunkt des Kriegsendes war damals ein ungewisses künftiges Ereignis. Insofern als dieses Ereignis die Voraussetzung für die Wiederinbetriebnahme des verkauften Schiffes bildete, mußte es sich als ein spekulatives Element in dem zu erzielenden Kaufpreise widerspiegeln, ganz gleich, wie die Kaufbedingungen lauteten. Das darin begründete Risiko konnte der Verkäufer dem Käufer nicht abnehmen, es war ein notwendiges Element des Kaufpreises (Wertes) des Schiffes im Sommer 1917. Anders die Instandhaltungskosten. Das Schiff hätte etwa unter der Bedingung verkauft werden können, daß der Verkäufer die Verpflichtung übernahm, die Kosten seiner Instandhaltung bis zum Kriegsende zu tragen. Die ungewisse Höhe dieser Kosten wäre dann als ein Element der Kaufpreisbildung ausgeschieden,

das Risiko der Kriegsdauer trug insoweit der Verkäufer. Sie beeinflusste den endgültigen, erst nach Kriegsende feststellbaren Nutzen, den der Verkäufer aus dem Schiffe zog, nicht aber seinen Kaufpreis (Wert) im Sommer 1917.

Das Prinzip der Schadensberechnung umfaßte bei dieser Konstruktion allerdings zwei Elemente von verschiedenartiger Struktur: den Wert der Schiffe, der begriffsnotwendig vorausschauend vom Standpunkte des Jahres 1917 aus nach den damaligen Zukunftswahrscheinlichkeiten zu bestimmen war, und die Instandhaltungskosten, deren Höhe sich aus einer rückschauenden Betrachtung der von dem Gesetze unterstellten, auf die Beschlagnahme folgenden tatsächlichen Entwicklung ergab. Aber auch von dieser Erwägung aus war jene Konstruktion weder zu beanstanden noch auch nur ungewöhnlich. Es sei an die oben erwähnte Formel des amerikanischen Rechts erinnert: Wert zur Zeit und am Orte des Verlustes plus Zinsen bis zur Zahlung. Auch hier erscheint neben dem Wert als weiteres Element des Schadensersatzes der Zinsanspruch, der den Geschädigten für den erlittenen Nutzungsverlust seit dem Schadenseintritt entschädigen soll und dessen Höhe sich nach der nachfolgenden tatsächlichen Entwicklung — dem Zeitpunkt der Zahlung — bemißt.

Immerhin begab man sich mit diesen Gedankengängen auf ein gefährliches Gebiet. Der Begriff des Wertes drohte in eine Zusammenfassung von Vertragsbedingungen zu zerfließen, deren Umgrenzung nicht zwingenden logischen Gesetzen, sondern dem mehr oder weniger willkürlich zu konstruierenden Parteiwillen unterlag.

Trotzdem entschlossen sich die Kläger, sich diese Konstruktion zu eigen zu machen und demgemäß in Übereinstimmung mit der »Juli-1921-Klausel« die Berechnung der Instandhaltungskosten auf Grund einer unterstellten weiteren 4 jährigen Kriegsdauer vorzunehmen. Sie ließen sich dabei in erster Linie von taktischen Erwägungen leiten. Eine Ablehnung der Wirksamkeit jener Klausel auch für dieses Teilgebiet würde diese Gesetzesbestimmung jedes Einflusses auf die Ansprüche der deutschen Reedereien beraubt, sie als gänzlich überflüssig und sinnwidrig hingestellt haben. Daß der Schiedsrichter dem folgen würde, war nicht zu erwarten. Nur mit der Einräumung der Erheblichkeit jener Klausel für dieses Teilgebiet ließ sich ihre Ablehnung im übrigen mit Aussicht auf Erfolg vertreten.

Tatsächlich handelte es sich bei der Wahl dieser Konstruktion um eine Entschließung von großer finanzieller Tragweite. Die eigenen Sachverständigen der Kläger hatten für die vierjährigen Instandhaltungskosten eine Ziffer von annähernd 25 Millionen RM errechnet; die amerikanischen Regierungsvertreter verfochten fast das Fünffache dieses Satzes. Dabei waren die letzteren prozessual dadurch überlegen, daß

das amerikanische Schiffsamt bereits umfangreiche — und sehr kostspielige — Erfahrungen auf dem Gebiete der Instandhaltung von massenweise aufgelegter Tonnage für längere Zeiträume besaß. Die deutschen Reedereien waren dagegen zur Zeit jener Verhandlungen auf diesem Gebiete noch ziemlich unerfahren, ein Mangel, der sich seitdem leider behoben hat. Nach wochenlangen Verhandlungen gelang es, für die Berechnung der Instandhaltungskosten im Vergleichswege eine Formel zu vereinbaren.

10. Das Ergebnis

Die Vorarbeiten für das Schiedsverfahren waren seitens der Kläger bereits in Angriff genommen, während noch die Vorverhandlungen für das Freigabegesetz schwebten.

Mehr als zwei weitere Jahre dauerte es, bis die Prozeßvertreter der Kläger in der Lage waren, die Frage der Höhe des Schadensersatzes dem Schiedsrichter zur Entscheidung zu unterbreiten, Jahre, die ausgefüllt waren mit angestrenzter vorbereitender Arbeit, unzähligen Beratungen und Konferenzen, ermüdenden Verhandlungen, erbitterten Auseinandersetzungen, wochenlangen Plaidoyers, reich an hoffnungsvoller Kampfesfreude, an deprimierenden Rückschlägen, störenden Zwischenfällen. Endlich konnten die Tafeln eingereicht werden, die für jedes der 92 im Streit befangenen Schiffe in zahlreichen Kolonnen die verschiedensten Wertziffern zeigten, wie sie nach vorgeschriebenen Formeln von den Parteien gemeinschaftlich errechnet waren. Aus der wunderlich geformten Alraune der dem Schadensersatzanspruch zugrunde liegenden Gesetzesbestimmung war ein Baum mit weitverzweigtem, verworrenem Geäst herangewachsen. Jetzt endlich reiften die Früchte, verschieden in Form und Gehalt: die kümmerlichen Ansätze der Buch- und Schrottwerte, die von den Regierungsvertretern in die Debatte geworfen waren, nur weil sie niedrig genug erschienen, die »Friedenswerte«, die viel umstrittenen Wertziffern der Marine-Kommission und so fort bis zu den fetten Ziffern der amerikanischen Bauwerte und der »ascertained values«. Sache des Schiedsrichters war es nun, diejenige Frucht auszuwählen und den ungeduldig wartenden deutschen Reedereien in den Schoß zu werfen, auf welche diese nach seiner Ansicht Anspruch hatten. Wie er dabei verfahren ist, ob er die Auswahl innerhalb des weiten, ihm gesteckten Spielraums mehr oder weniger gefühlsmäßig getroffen oder ob er, um im Bilde zu bleiben, das Gestrüpp der Zweige sorgsam auseinandergebogen und die einzelnen Früchte prüfend in der Hand gewogen hat, ist nicht bekannt.

Der Gesamtbetrag der von dem Schiedsrichter festgesetzten Entschädigung lautete unter Einschluß der in dem Freigabegesetz vorge-

sehenen Zinsen auf rund 320 Millionen Reichsmark, etwa 115 Millionen RM mehr als die Gesamtziffer, die sich bei Zugrundelegung der Schätzung der amerikanischen Marinekommission ergeben hätte. Das war mehr als ein moralischer Erfolg, es war auch ein finanziell befriedigendes Ergebnis. Für die beteiligten Reedereien stellte es vielleicht nicht die volle Verwirklichung der hochgespannten Hoffnungen dar, bedeutete jedoch zum mindesten eine Erfüllung der Erwartungen, die man berechtigterweise an das Schiedsverfahren hatte knüpfen dürfen. Für diejenigen aber, denen es vergönnt gewesen ist, auf deutscher Seite an der Durchführung des Kampfes um den Wert der beschlagnahmten Schiffe teilzunehmen, erhöht dieses Ergebnis die Befriedigung, die mit der Erinnerung an die hingebungsvolle Arbeit um eine große Aufgabe verbunden ist.
