

Brückenbau 7. 12. 1956

Die ungleichen Ellen

Beispiel Nr. 1: Maritime Suisse

Jahre 1941 wurde die Maritime Suisse gegründet mit dem Zwecke, den Bedarf an Braum für unsere Landesversorgung zu beschaffen. An der Gründung beteiligten sich neben dem Ingenieur Gottlieb Duttweiler ein anderer Fabrikant, ein nicht minder angesehenener Rechtsanwalt und Herr Kehrli von der bekannten Bergtransportfirma. Später beteiligten sich auch noch ein weiterer Kaufmann sowie eine angesehenere schweizerische Bank. Zwar ließen sich zu jener Zeit nur alte Frachter kaufen, aber desto weniger florierte das Geschäft, so daß für das Geschäftsjahr 1943 ein Reingewinn von 48 000 Fr. erwiesen und die Schiffe zu ihrer Bewertung in die Bilanz einbezogen werden konnten. Beachte man das Datum. Denn im Jahre 1943 begann der Wandel. Herr Duttweiler schied aus der Firma aus. Zwischen ihm und dem Rechtsanwalt Kehrli/Marc Bloch kam es zu Meinungsverschiedenheiten. Der Grund ist inzwi-

schen durch eine Aussage Kehrli vor Gericht klar geworden:

Der damalige Chef des Volkswirtschaftsdepartements und Direktor Matter vom Eidgenössischen Kriegstransportamt erklärten Herrn Kehrli, der Bund — der ja damals als einziger Auftraggeber in Frage kam — könnte **keine Aufträge** mehr geben, **wenn Herr Duttweiler** nach wie vor bei der Maritime Suisse in leitender Stellung tätig wäre.

Da bekamen es die Herren mit der Angst zu tun, suchten sich die Aktienmehrheit zu sichern, indem sie Aktien über pari erwarben. Nationalrat Duttweiler und der Migros-Genossenschaftsbund aber zogen es vor, ihre Aktien an die Gruppe Kehrli/Bloch zu 90 Prozent ihres Wertes zu verkaufen und damit aus der Firma auszuscheiden.

Damit war offenbar der Untergang der Maritime Suisse S.A. in die Wege geleitet. Fünf Jahre später war die Firma konkursreif, das heißt den 170 000 Fr. Aktiven stand noch die Kleinigkeit von 3,5 Millionen Fr. Pas-

siven gegenüber. So wie ihr Dampfer «Zürich» am helllichten Tage strandete, von Mann und Maus verlassen wurde und sank, so fand die Maritime Suisse ein unrühmliches Ende, das niemand anders zustande gebracht hatte als Herr Bloch, der das Fischen im Trüben weit besser verstand als die Reederei. Und was hatte diesem Manne in den Sattel geholfen? **Der bundesrätliche Druck.** Der Untergang der «Zürich» aber hatte einen Versicherungstreit zur Folge, über dessen Ausgang man leider bis heute auch nie etwas erfuhr.

Aber nicht genug damit, daß man mit bundesrätlicher Hilfe den fähigsten Mann aus der Firma ausbootete und sie einem Betrüger in die Hände spielte. Beinahe ein Jahrzehnt später strengte die Konkursmasse der Firma einen Prozeß gegen eben diesen Mann an, verlangte von ihm die Bezahlung der Kleinigkeit von 765 000 Franken, weil Nationalrat Duttweiler anlässlich des Verkaufs der Maritime-Aktien zusammen mit Herrn Kehrli zwei Wechsel in diesem Betrage zugunsten des Migros-Genossenschaftsbundes unterschrieb, die von der Bank Du Pasquier & Co. akzeptiert wurden. Zum Zeitpunkt dieser Unterschrift war die Maritime Suisse abso-

lut liquid, ja, sie hatte sogar bei Bloch ein Guthaben von 365 000 Fr. Außerdem lag der Verkauf der Aktien im Interesse der Maritime Suisse, da sie ja nur durch das Ausscheiden Duttweilers noch mit Aufträgen rechnen konnte.

Der Prozeß ist auch heute noch nicht beendet. Der Fall ist aber so kraß, daß sowohl G. Duttweiler als auch der Migros-Genossenschaftsbund sich weigern, irgendeinen noch so billigen Vergleich einzugehen. Mit zum Bild gehört andererseits, daß der Bankrotteur Bloch gegen eine bescheidene Kautionsleistung auf freien Fuß gesetzt wurde...

den Banken für gleiche Hypotheken verlangt wurde. Die Reedereien wurden also indirekt durch den Bund subventioniert.

Auffallend war aber weniger die Tatsache dieser indirekten Subvention, als der Umstand, daß der Bund sich bereit erklärte, mit einer Hinausschiebung der Amortisation einverstanden zu sein, wenn der Geschäftsgang der Reederei dies nötig mache. Man war also sehr large. Es fehlte auch eine Bestimmung, wonach das Hypothekendarlehen in einem bestimmten Verhältnis stehen mußte zum Eigenkapital der Gesellschaft. Der Bund lief damit das Risiko, vor allem bei kleinen Gesellschaften, die über ein kleines Eigenkapital verfügten, zu Verlust zu kommen. In einem Schreiben des Migros-Genossenschafts-Bundes wurde der Bundesrat auf diese Gefahr aufmerksam gemacht.

Beispiel Nr. 2: Nautilus im Dämmerlicht

Da die Eidgenossenschaft zur Sicherung der Landesversorgung Schiffsraum brauchte, selber aber keine Reederei betrieb, gewährte sie privaten Reedereien Hypothekendarlehen auf ihre Schiffe, um auf diese Weise die Vergrößerung der Tonnage zu ermöglichen. Diese Hypothekendarlehen mußten zu 2 bis 3½ Prozent verzinst werden, je nach der Laufzeit der Hypotheken. Dieser Zinsfuß lag um 1 bis 2 Prozent tiefer als derjenige, der von

Die Gefahr erwies sich als sehr real. Die Nautilus AG. erhielt auf ihre zwei Schiffe «Baden» und «Helvetia» Darlehen im Betrage von 24 Millionen Franken. Die Belehnungsgrenze betrug 75 Prozent. Beide Schiffe waren, nach Worten von Bundesrat Streuli, «außerordentlich teuer» gekauft worden, nämlich für 27 Millionen Fran-

Die ungleichen Ellen

ken. Man ging also in diesem Fall sogar über die Belehnungsgrenze hinaus bei Schiffen, die im Preis offensichtlich übersetzt waren, deren realer Wert demnach weniger als 27 Millionen betrug. Mit andern Worten: das Hypothekendarlehen des Bundes deckte den vollen Wert der Schiffe. Irgendeine Sicherheit oder Bürgschaft, wie der Migros-Genossenschafts-Bund das in seinem erwähnten Brief für so gewagte Hypothekendarlehen empfohlen hatte, wurde nicht verlangt. Man ersieht daraus, daß die Nautilus AG. von der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit größtem Wohlwollen behandelt wurde.

Die Nautilus AG. geriet im Jahre 1954 ebenfalls in Schwierigkeiten. Um ihr bei der Ueberbrückung derselben behilflich zu sein, sprang der Bund nochmals bei und verbürgte sich für 5 Millionen Franken alter Schulden der Firma, so daß das totale Risiko des Bundes auf 29 Millionen stieg, dank des allzu guten Einvernehmens. Dann aber ging man daran, die Nautilus AG. zu verkaufen. Und da geschahen abermals merkwürdige Dinge.

Eines Tages nämlich gehörte die Nautilus AG. der Transocéanique in Genf, hinter welcher die Privatbank Lombard, Odier & Co. steht. Die Transocéanique machte ein gutes Geschäft. Sie bekam nämlich die ganze Flotte der Nautilus zum schönen Sümchen von 12 Millionen Franken.

Wenige Jahre zuvor mußte diese Flotte, gemessen an der hypothekarischen Belastung, einen Wert von wenigstens 38 Millionen Franken repräsentieren! Die Eidgenössische Verwaltung hatte mit der Schätzung einen italienischen Experten beauftragt. Bevor dieser Experte seinen Bericht erstattete, wurde der Vertrag mit der Transocéanique abgeschlossen, wobei einfach festgelegt wurde, der Uebernahmepreis werde der vom Experten geschätzten Summe entsprechen! Man verkaufte also gewissermaßen die Katze im Sack. Vielleicht aber auch nicht. Das können nur die Eingeweihten wissen. Verblüffend bei der ganzen Affäre ist die Tatsache, daß nicht ein einziger schweizerischer Reeder von der Finanzverwaltung angefragt wurde, ob er sich für die Nautilus-Flotte interessiere, daß keiner aufgefordert wurde, sie zu schätzen, daß nicht versucht wurde, sie zu versteigern, um dabei einen höheren Erlös herauszuschlagen. Der Leidtragende war bei der ganzen Geschichte natürlich der Bund, der mit dem netten Sümchen von 19 Millionen Franken zu Verluste kam.

anderer Hinsicht zu reden. Der teuer erworbene, mit 11 Millionen Franken belehnte Dampfer «Baden» wurde auf einer Afrikareise leck. So etwas kann vorkommen. Was aber nicht hätte vorkommen dürfen, das war die Flucht der ganzen italienischen Besatzung: Kapitän und Mannschaft verließen den sinkenden Dampfer und suchten das Weite. Der Dampfer sank aber nicht — weil er mit Holz beladen war! So schleppte ihn ein anderes Schiff ab. Nach altem Seerecht gehört ein solch verlassenes Schiff demjenigen, der es aufbringt. Die Nautilus AG. kam also in Verlust. Mußte die Eidgenössische Finanzverwaltung ihr Hypothekendarlehen ans Bein streichen? Es wäre höchst interessant zu erfahren, mit welcher Summe der Bund hier hängen blieb.

Staunt man einerseits über die Nonchalance und Weitherzigkeit, mit welcher die Finanzverwaltung die Nautilus AG. behandelte bei der Gewährung des Hypothekarkredites, so gibt es andererseits auch ein **typisches Gegenbeispiel**. Die dem Migros-Genossenschafts-Bund nahestehende Reederei Zürich AG. bemühte sich, für ihre beiden Schiffe «Sunamelia» und «Sunadele» ebenfalls Hypothekarkredite zu bekommen. Sie machte dabei eine in jeder Hinsicht einwandfreie Offerte. Nicht nur verlangte sie nicht eine Belehnung bis zur 75-Prozent-Grenze, sondern begnügte sich mit einer solchen von ca. 65 Prozent, verzichtete auf jede Risikoübernahme des Bundes während der Bauzeit, offerierte eine jährliche Amortisation

des Darlehens von 10 Prozent und verpflichtete sich außerdem, einen eventuellen Nettogewinn zur Amortisierung zu verwenden vor Auszahlung einer Dividende. Aber siehe da: Der Eidgenössischen Finanzverwaltung genügten all diese Sicherheiten nicht. Sie verlangte unter nichtigen Vorwänden auch noch eine Bürgschaft des Migros-Genossenschaftsbundes! Dabei betrug das Kapital der Reederei Zürich AG. 3,5 Millionen. Bei einem Eigenkapital von 3,5 Millionen bekam also die Reederei Zürich AG. ein Hypothekendarlehen von 12 Millionen, allerdings ohne die zugemutete Bürgschaft, während die Nautilus AG. bei einem Kapital von einer halben Million Franken Darlehen im Betrage von 24 Millionen Franken erhalten hatte! Wenn irgendwo, kamen hier die verschiedenen Ellen, mit denen gemessen wurde, mit aller Deutlichkeit zum Vorschein.

Wir hoffen, daß die von Bundesrat Streuli eingesetzte Kommission, die sich mit der Nautilus - Affäre zu befassen hat, ihre Untersuchungen auch auf die oben dargestellten Verhältnisse erstreckt, daß sie gründliche Arbeit leistet und daß der Bundesrat diesen Bericht zu gegebener Zeit in vollem Umfange der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Darüber hinaus sollte der Bundesrat klare Konsequenzen ziehen. Auch vom Herrn Präsidenten der Nautilus AG., der noch immer im Ständerat sitzt, dürften wohl Konsequenzen zu ziehen sein.

Navire

Beispiel Nr. 3: Landgraf, werde hart

Der lamentable Bankerott der Maritime Suisse und die Nautilus-Affäre haben selbstverständlich dem Ansehen der Schweizerflagge zur See mächtig geschadet. Ueber solche Affären wird gerade in Kreisen der Seeschifffahrt geredet, und man macht sich dort seine Gedanken. Die Nautilus AG. gab nämlich auch noch in