

mechanischen Arbeiten beschäftigten Angestellten, eines Straßenbauers, sowie der Durchschnittswochenlohn der 4 bzw. 3 Transportarbeiterkategorien (unge- wogen), über den im Einzelnen die Tabelle 10 unterrichtet. Hierzu tritt als Ver- gleichsmaßstab der Wochenindex sowie die Menge der umlaufenden Noten (Reichsbanknoten und Darlehenskassenscheine; 1 Milliarde = 1 mm). Es ergibt sich hieraus, daß nicht eine in gleichem Maßstab gesteigerte Notenausgabe die Ursache von Teuerung und Lohnerhöhung im Winterhalbjahr 1921/22 ist. Viel- mehr scheint durch eine größere Notenausgabe im Spätsommer-Herbst 1921 das gesamte Notenmaterial, das für bessere Zeiten der Mark im Ausland zurückge- halten worden war, auf den deutschen Markt geströmt zu sein. Des Weiteren geht aus der Tafel hervor, daß die Lohnerhöhungen der Teuerung etwa um 1 Monat nachfolgen. Besonders hinzuweisen ist darauf, daß im Januar 1921 noch durchweg Lohnerhöhungen eintraten, während ein geringer Preisabbau schon begann. Trotz dessen allerdings geringfügiger Fortsetzung hat eine Lohn- reduzierung (abgesehen von einer durch die gleitende Lohnskala in Breslau bedingten) in den folgenden Monaten nicht stattgefunden. — In der Gesamtheit bleibt festzuhalten: die Einkommen in den angeführten Kategorien von Verkehrs- arbeiter haben zwischen dem Juli 1914 und der 2. Märzhälfte 1922 eine Er- höhung um das 20-25-fache gefunden. Grundlegend ist an der Entlohnungs- Struktur nichts geändert. Relativ um ein Geringes herabgesunken sind die beiden Angestellten-Gruppen. Im Ganzen hat sich das Einkommen im Verkehrs- gewerbe nicht vollständig der Teuerung angepaßt.

10. Entwicklung des Durchschnittslohnes der Speditions- Hafen- und Lagerei-Arbeiter sowie der Kraftwagenfüh- rer in Berlin, Hamburg und Köln (Wochenlohn in Mark):

Zeitpunkt	Berlin	Hamburg	Köln	Durchschnitt
1. 7. 14	29.—	31.—	29.—	30.—
1. 1. 19	101.—	110.—	74.—	95.—
1. 7. 20	239.—	229.—	256.—	241.—
1. 10. 20	265.—	278.—	266.—	266.—
15. 10. 20	265.—	278.—	282.—	275.—
15. 11. 20	265.—	297.—	282.—	281.—
15. 12. 20	276.—	312.—	282.—	290.—
15. 1. 21	293.—	312.—	282.—	295.—
15. 2. 21	293.—	327.—	310.—	310.—
15. 3. 21	293.—	327.—	310.—	310.—
15. 4. 21	293.—	327.—	310.—	310.—
15. 5. 21	295.—	327.—	310.—	310.—
15. 6. 21	295.—	327.—	310.—	310.—
15. 7. 21	295.—	327.—	310.—	310.—
15. 8. 21	321.—	327.—	310.—	319.—
15. 9. 21	363.—	391.—	406.—	387.—
15. 10. 21	382.—	391.—	411.—	395.—
15. 11. 21	415.—	409.—	541.—	455.—
15. 12. 21	521.—	589.—	621.—	577.—
15. 1. 22	521.—	631.—	621.—	591.—
15. 2. 22	521.—	673.—	621.—	605.—
15. 3. 22	670.—	829.—	781.—	748.—

## DR. KAEGBEIN, HAMBURG: Der Konferenzgedanke in der amerikanischen Schifffahrt.

In der ablehnenden Haltung, die die Regierung der Vereinigten Staaten früher gegenüber Abreden in der Schifffahrt einnahm — man erinnere sich an die in den letzten Jahren vor dem Kriege vom amerikanischen Supreme Court gegen die Hamburg - Amerika Linie und andere nordatlantische Schifffahrts- gesellschaften eingeleiteten langwierigen Untersuchungen und Verhandlungen — hat sich in dem Maße ein Umschwung vollzogen, indem die Regierung selbst Schiffsbesitzer und Reeder geworden ist. Sie hat mit der wachsenden Kenntnis der Verhältnisse und Grundbedingungen des Ueberseeverkehrs mehr und mehr die Ueberzeugung gewonnen, daß Konferenzabkommen zwischen den Schiff- fahrtsgesellschaften nicht zum Nachteil des Landes, sondern im Interesse eines geregelten, zuverlässigen Ueberseeverkehrs geschlossen wurden, der schließ- lich allen Teilen zum Nutzen gereichen muß. In der 1916 erlassenen Marine Act wurden bereits „reasonable conference agreements“ anerkannt. Verlangt wurde nur, daß alle derartigen Abreden dem Schiffahrtsamt bekanntgegeben und von ihm genehmigt würden. Ist diese Genehmigung erteilt, so kann gegen die an dem Agreement beteiligten Schifffahrtsgesellschaften nicht mehr der Vorwurf einer Verletzung des Antitrustgesetzes erhoben werden. Schifffahrtsge- sellschaften jedoch, die an einem nicht genehmigten Agreement beteiligt sind, sollen für jeden Tag des Bestehens einer solchen Abrede eine Strafe von 1000 Dollar zahlen.

Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg unterbrach für einige Zeit die Wirksamkeit dieser neuen Bestimmungen, denn es bedeutete das Aufhören aller bestehenden Abreden. Als sich dann nach Friedensschluß Amerika vor die Aufgabe gestellt sah, seine große, während des Krieges durch Beschlagnahme und forzierten Umbau geschaffene Flotte im Wettbewerb mit anderen Flaggen in der Ueberseeahrt zu beschäftigen, tat die Regierung den weiteren Schritt von der theoretischen Anerkennung zur praktischen Verwirklichung des Kon- ferenzgedankens: Das Schiffahrtsamt übernahm nicht nur die ihm durch das Ge- setz zugewiesene Kontrolle über die bestehenden und sich neu bildenden Konfe- renzen, es veranlaßte auch die Reederfunktionäre, denen es seine Schiffe in Regie gab, den Konferenzen als Mitglieder beizutreten. Damit ist das Amt ge- wissermaßen Garant der verschiedenen unter den von amerikanischen Häfen fahrenden Linien bestehenden Abkommen geworden, und es hat bereits des öfte- ren Gelegenheit gehabt, sich für die Aufrechterhaltung dieser oder jener Kon- ferenz mit allen Mitteln einzusetzen. So ist, als im August 1920 die Compagnie Générale Transatlantique aus der transatlantischen Konferenz austrat und zusam- men mit dem Lloyd Royale Belge für geringere als die vereinbarten Raten zu fahren begann, von keiner Seite mehr für das Wiederezustandekommen der Kon- ferenz getan worden als von Seiten des Schiffahrtsamtes. Alle Fracht- sätze nach den atlantischen Häfen Frankreichs wurden auf Veranlassung des Amtes damals für „offen“ erklärt, und erst nach einem scharfen, mehrmonatlichen Ratenkampf gelang es im April 1921, die beiden abtrünnigen Linien wieder zum Anschluß an die Konferenz zu bewegen.

Während dieses Ratenkampfes waren die britischen Linien neutral geblie- ben, nach seiner Beendigung aber begannen auf gewissen Verkehrsgebieten sich britisch-amerikanische Gegensätze bemerkbar zu machen. Sie traten zuerst in die Erscheinung, als der Kongreß das neue Einwanderungsgesetz erließ,

daß die Zahl der innerhalb eines Jahres zuzulassenden Immigranten auf 3 Prozent der bereits im Lande weilenden Angehörigen jeder Nation beschränkte. Dieses Gesetz verkürzte den Gewinn, den die britischen Schiffahrtsgesellschaften nach dem Ausscheiden der deutschen Linien aus dem transatlantischen Auswanderungsverkehr zu ziehen hofften, und veranlaßten sie zu schärferen Formen der Konkurrenz auf anderen Verkehrsgebieten. Es entstand zunächst ein Ratenkampf in der ägyptischen Baumwollenfahrt, und es bedurfte erst der Reise des Vizepräsidenten der Emergency Fleet Corporation nach England und langer Verhandlungen, bis die Angelegenheit beigelegt und den Amerikanern ein gewisser Anteil an der umstrittenen Fahrt zugebilligt wurde.

Ein anderer britisch-amerikanischer Streitfall wurde durch das konferenzwidrige Auftreten der Cunard Linie hervorgerufen. Um sich einen großen nach dem Mittelmeer und der Levante bestimmten Öltransport der Standard Oil Co. zu sichern, bot die Cunard Linie Frachtsätze an, die weit unter denen der Konferenzlinien lagen. Die Folge war, daß daraufhin auch andere Linien von der Konferenz zurücktraten, sodaß diese auseinanderfiel. Auch auf anderen Verkehrsgebieten hat es nicht an Konflikten gefehlt, doch drängte die Depression des Frachtenmarktes die Parteien schließlich immer wieder zur Einigung.

Welche beträchtlichen Fortschritte der Konferenzgedanke in der amerikanischen Schiffahrt bis heute bereits gemacht hat, läßt sich am besten durch eine kurze Uebersicht über die gegenwärtig bestehenden Konferenzen kennzeichnen. Man hat vier große Gruppen zu unterscheiden: North Atlantic Conference, South Atlantic Conference, Gulf Conference und Pacific Conference. Unter ihnen ist die North Atlantic Conference die wichtigste und umfassendste. Sie trifft Abreden über Raten und Transportangelegenheiten für den Verkehr zwischen den nordatlantischen Häfen (von Kanada bis Norfolk) und allen Teilen der Welt. Für die Hauptverkehrsgebiete haben sich folgende Unterkonferenzen gebildet.

1. United Kingdom Conference
2. Baltic and Scandinavian Conference
3. Joint Continental Conference (French Atlantic, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Bremen)
4. Spanish and Portuguese Conference
5. French Mediterranean and North Afrika Conference (umfaßt Nordafrika östlich bis Bengaze, Tripolis)
6. West Coast Italy Conference
7. Adriatic, Black Sea and Levant Conference (umfaßt auch die östlichen Häfen Nordafrikas einschließlich Aegypten)
8. Indian Conference
9. Far East Conference (Japan, China)
10. Dutch East Indies-Conference
11. East Coast of South America Conference
12. West Coast of South America Conference
13. Pacific Coast Westbound Conference
14. West Indies-Conference.

Die North Atlantic Conference unterhält eine gemeinsame Geschäftsstelle in New York unter der Leitung eines Konferenz-Sekretärs, dem ein Repräsentant des Schiffahrtsamtes beigeordnet ist.

Wesentlich einfacher ist die Organisation der South Atlantic Conference, die die Raten und Frachtbedingungen für den Verkehr zwischen

den südlichen und amerikanischen Häfen (von Wilmington bis Jacksonville) und allen Teilen der Welt kontrolliert. Hier fehlt jede Unterteilung. Die Vertreter der von diesen Häfen fahrenden fremden und amerikanischen Schiffahrtsgesellschaft vereinigen sich in einer einzigen Konferenz und entscheiden über alle Fragen gemeinsam.

Die Golf Conference, die ihren Hauptsitz in New Orleans hat und alle von den Golfhäfen fahrenden Reedereien umfaßt, weist dagegen wieder mehrere Unterkonferenzen auf.

- 1) Mediterranean Conference
- 2) Pacific Coast Westbound Conference
- 3) Haitian, Dominican and Lesser Antilles Conference
- 4) West Coast South America Conference
- 5) Far East Conference (umfaßt auch Niederländisch-Indien)
- 6) East Coast South America Conference
- 7) United Kingdom Conference
- 8) French Atlantic - Hamburg Range Conference
- 9) Baltic Scandinavian Conference
- 10) Greek - Adriatic Conference

Alle diese Konferenzen setzen nicht nur die Raten im ausgehenden Verkehr der atlantischen Golfhäfen fest, sondern wachen auch darüber, daß die vereinbarten Frachtsätze innegehalten werden. Verstößt ein Mitglied gegen die Konferenzbestimmungen, so hat der Sekretär den Fall zu untersuchen und zweckdienliche Gegenmaßnahmen vorzuschlagen. Das Schiffahrtsamt übt durch seine den Konferenzen beigegebenen Vertreter die Kontrolle über das gesamte Ratenwesen aus und verhindert insbesondere, daß durch die getroffenen Abreden gewisse Verloader, Frachtgüter, Häfen benachteiligt werden. Als z. B. im vergangenen Jahre die Schiffahrtsgesellschaften der atlantischen Häfen für Mehl eine sehr viel höhere Quote als für Getreide festsetzten, sodaß eine Begünstigung der Getreidetransporte unverkennbar war, bestimmte das Schiffahrtsamt auf Grund der ihm durch die Marine Act zugebilligten Befugnisse, daß der Frachtsatz für Mehl nicht mehr als 5 Cents pro 100 lbs höher als die Getreidefrachtrate sein dürfe, eine Entscheidung, die der amerikanischen Mühlenindustrie sehr förderlich gewesen ist. Ebenso trat das Schiffahrtsamt der Absicht der südlichen Konferenzen entgegen, durch Verringerung des Ratenunterschiedes, der zwischen den südlichen und nördlichen Häfen für bestimmte Ueberseerouten bestand, Teile des nördlichen Verkehrs an sich zu locken.

Im Vergleich mit den atlantischen Verbänden zeigen die Pazifik-Konferenzen ein loseres Gefüge. Sie beziehen sich lediglich auf den Frachtverkehr. Zwischen den hier tätigen Passagierlinien bestehen nur inoffizielle Verständigungen über Passageraten, doch wird auch ohne formale conference agreements eine gewisse Gleichheit der Fahrpreise unter ihnen erreicht. Die Frachtkonferenzen der nördlichen Pazifikhäfen umfassen den Verkehr nach dem Osten, Australien, der Westküste von Südamerika und den atlantischen Häfen der Vereinigten Staaten. Zwischen den von hier nach Großbritannien und den nördlichen europäischen Häfen laufenden Linien besteht nur ein loser Verband, der indessen ausreicht, um einen destruktiven Wettbewerb zu verhindern. Die wichtigsten der erwähnten Pazifik-Konferenzen sind die den Verkehr nach dem Osten regelnden. Früher waren die meisten der Linien, die von Britisch Columbien, Puget Sound, Columbia River und kalifornischen Häfen nach China, Japan und Manila verkehrten, in einem einzigen Verband vereinigt. Die Verschiedenheit des Frachtgeschäftes in den nördlichen und kalifornischen Häfen

hat indessen im vergangenen Jahre Anlaß zu allerlei Gegensätzlichkeiten zwischen diesen beiden Gruppen gegeben, die schließlich zu einer Trennung in zwei Konferenzen führten. Der Ostasienlinien-Verband der nördlichen Häfen ist dann im August 1921 vollends auseinandergefallen, man glaubt indessen, daß dieser konferenzlose Zustand nur vorübergehend sein wird, da die gleichartigen Interessen Oregons, Washingtons und British Columbias die Rückkehr zu gemeinsamen Abreden begünstigen.

Obwohl manche der am Transpazifikverkehr beteiligten Reedereien den Konferenzen nicht angehören, halten sie sich doch durchweg an die Konferenzraten. Die Verbände beschränken ihre Kontrolle lediglich auf die Raten für Frachtgüter aus den Pazifikbezirken. Für die aus dem Osten der Vereinigten Staaten überland kommenden Frachtgüter werden die Raten in der New Yorker Konferenz festgesetzt, in der die Pazifik-Küste ihre Vertreter hat. Diese Transpazifikfrachtsätze sind gewöhnlich so gerechnet, daß es keinen wesentlichen Kostenunterschied verursacht, ob daß Frachtgut von den atlantischen Häfen durch den Panamakanal nach dem Osten befördert wird oder den kombinierten Schienen- und Wasserweg über die pazifischen Häfen wählt.

Neben den Transpazifikverbänden gibt es in den nördlichen Häfen, wie erwähnt, noch Konferenzen für den Verkehr nach den atlantischen Häfen, nach der südamerikanischen Westküste und nach Australien. An den beiden letztgenannten Konferenzen sind Reederfunktionäre des Schiffahrtsamtes, an der Australien-Konferenz außerdem noch Vertreter der kanadischen Staatsflotte beteiligt.

Nicht geringer ist die Zahl der Konferenzen in den südlichen Pazifik-Häfen. In San Franzisko gibt es folgende Verbände:

- 1) Transpacific (California) Pacific (Westbound)
- 2) Pacific Coast-North Atlantic (Eastbound)
- 3) Pacific Coast-Gulf (Eastbound, intercoastal)
- 4) Pacific Coast-Australian Tariff Bureau
- 5) Pacific Coast-West & East Coasts of South America.

Sowohl an der atlantischen wie an der pazifischen Küste ist der Bestand mancher Konferenzen durch die Konkurrenz der Trampschiffahrt gefördert worden, die bei mangelnder Beschäftigung infolge des Darniederliegens gewisser für sie zunächst in Betracht kommender Frachtenmärkte auch in die Verkehrsgebiete der Linienfahrt einzudringen versuchte. Im allgemeinen haben die Verbände sich indessen diesen Angriffen gegenüber bisher behaupten können. Eine ernstere Gefahr droht der Fortentwicklung des Konferenzwesens indessen in der von der amerikanischen Regierung jetzt inaugurierten Politik direkter und indirekter Schiffahrtssubventionen. Die einseitige Begünstigung der amerikanischen Schiffe und das Bestreben, ihnen den Transport amerikanischer Güter und amerikanischer Passagiere über See möglichst zuzuleiten, steht im Widerspruch zu der Konferenzidee, die auf Schaffung möglichst gleicher Bedingungen für die Arbeit aller Mitglieder der heimischen wie der fremden, hinausläuft. Es ist deshalb anzunehmen, daß das Schicksal der jetzt dem Kongress unterbreiteten Subventionsbill von einschneidender Bedeutung auch für Bestand und Entwicklung der Konferenzen in der amerikanischen Schiffahrt sein wird.

Dr. Aug. Kaegbein.



## Literatur.

**Albert Ballin.** (Bernhard Huldemann, Albert Ballin. Berlin 1922 (Stalling), 407 Seiten.)

Ein Buch über den Mann, der in mancher Hinsicht als der hervorragendste und erfolgreichste Führer der deutschen Verkehrswirtschaft und Weltgeltung in der Vorkriegszeit gelten kann, darf der Aufmerksamkeit der Fachleute sicher sein. Aus engster persönlicher Verbindung, im Auftrage des Verstorbenen, mit ausgiebigster Benutzung von Ballins eigenen Aufzeichnungen und mit Hilfe seiner nächsten Freunde und Mitarbeiter gibt der Verfasser ein Bild von Ballins Leben und Tätigkeit. Seine kleinen Agenten-Anfänge im Hamburger Schiffahrtsbetrieb, seine Eroberung der Hamburg-Amerika-Linie im Konkurrenzkampfe, seine allseitige Tätigkeit, um diese zu gesunden und sie dann so groß und einflußreich zu machen wie keine zweite Schiffahrtsgesellschaft, seine bahnbrechende Wirksamkeit in der internationalen Verbandsbildung der Großschiffahrt, schließlich seine Mitwirkung in der deutschen Politik in Frieden und Krieg und schließlich sein Verhältnis zum Kaiser werden gut geschildert.

Der Verfasser war selbst einer der Direktoren der Hamburg-Amerika-Linie, ein früherer Journalist, den sich Ballin als seinen geschickten persönlichen Helfer in den Betrieb geholt hatte und der sich mehr als irgend ein zweiter auf die persönliche Zusammenarbeit mit Ballin, das Eingehen auf jede seiner Ideen eingestellt hatte. Er ist seinem Meister kürzlich im Tode gefolgt. Diese enge Verbindung zwischen dem Verfasser und dem Gegenstande seines Buches hat ihre großen Vorteile, ist aber auch nicht frei von Nachteilen.

Als Vorteile darf man eine Reihe von lichtvollen Uebersichten und wertvollen Einzelheiten verbuchen, die unsere Kenntnis

der neuen Schiffahrtsgeschichte in wichtigen Punkten ergänzen, etwa die vollständige Uebersicht über die Ballin'schen internationalen Verbände in der Großschiffahrt der Erde, die Mitteilungen über die genauen Vorgänge bei der Gründung des Morgan'schen Schiffahrtstrusts und die Stellungnahme der Deutschen dazu. Auch die Darstellung von Ballins Mitwirkung bei der ersten Einrichtung der gemeinsamen Kriegseinkäufe Deutschlands im Ausland und bei der Begründung der Z. E. G. ergänzt und berichtigt manches, was sonst über diese viel angefochtene Einrichtung veröffentlicht worden ist. Da stecken erhebliche Bereicherungen unserer wirtschaftlichen Erkenntnis. Vor allem aber bei der sachkundigen, warmherzigen Schilderung einer führenden und in vielem vorbildlichen deutschen Unternehmerpersönlichkeit großen Stils.

Auf der anderen Seite aber scheint mir bei der sparsamen Auswahl der mitgeteilten Auszüge aus einem überreichen Schatz von regelmäßigen Aufzeichnungen, Briefen und Zeitungsartikeln Ballins, die seine gesamte Wirksamkeit bis ins Kleinste erhellen könnten, manchmal mehr der Journalist als der Wirtschaftshistoriker bestimmend gewesen zu sein, wie andererseits bei Auslassungen und Kürzungen der übervorsichtige Direktor der Hamburg-Amerika-Linie dem Historiker in den Arm gefallen ist. Ich verweise auf die Auszüge aus den Tagebuchnotizen über Ballins Verhandlungen mit dem Kaiser, die durch die Abstreichungen zu verwaschenen Reporterartikeln zusammenschrumpfen, oder auf die Auslassung der Namen aus den Briefen und besonders noch auf die ganz seltsam lakonische Behandlung des tragischen Todes Ballins am Tage der Revolution.

In dem literarischen Nachlaß Ballins und seinen unermüdet fleißigen Tagebuch-Aufzeichnungen während seiner ganzen Wirksamkeit muß eine solche Fülle weltwirt-