

sätzen kompetenter Persönlichkeiten erstet ein anschauliches Bild des so starke wirtschaftliche Gegensätze zusammenfassenden, links der Rheinatrecke Neuß-Cleve gelegenen Landes. Besonderer Hervorhebung verdienen das von starker innerer Verbundenheit zeugende Vorwort des Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln von Guérard, der das Wesentliche treffend herausbringende Überblick von Reichsbahnoberrat Dr. Adam über „Die Eisenbahn im Dienste der Wirtschaft am linken Niederrhein“, die zur Nachahmung seitens anderer Handelskammern anregende wertvolle Untersuchung von Reg.-Baurat Privatdozent Dr. Ing. Heisterberg über „Verkehrsströme im Berufsverkehr“, schließlich ein gegenständlich zu dem Klump nur in losem Zusammenhang stehender Aufsatz von Prof. Dr. Ing. Blum über „Grenzen der Großstadtbildung“.

Dochow, Franz, Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, Textausgabe mit Anmerkungen. 2. Auflage. 276 S. Berlin 1926. Industieverlag Spaeth & Lінде. Die vorliegende Textausgabe der Gewerbeordnung hat den Vorzug, daß sie sich in den Anmerkungen auf das Wesentliche beschränkt, für Einzelheiten präzise auf eingehendere Kommentare verweist. Sie empfiehlt sich dadurch für weiteste Kreise. Die Brauchbarkeit ist durch den anhangsweisen Abdruck zahlreicher ergänzender Verordnungen erhöht.

Schmalenbach, E. Grundlagen der Selbstkostenberechnung und Preispolitik. Zweite, unveränderte Auflage. 58 S. Leipzig 1925. G. A. Gloeckner. Weite Kreise der Wirtschaft und Wissenschaft dürfen dem Verfasser wie dem Verlag großen Dank dafür wissen, daß diese vor einigen Jahren in der Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschung erschienene Studie, die sowohl als Darstellung in ihrer Klarheit vorbildlich wie auch gegenständlich für die Frage des Verhältnisses von Volks- und Betriebswirtschaftslehre von höchstem Wert ist, nunmehr auch als selbständige Schrift zu haben ist.

Gloeckners Handels-Bücherei. In dieser groß angelegten Sammlung kaufmännischen Wissens erschienen letzthin folgende, auch für die Praxis des Verkehrs wesens bedeutsamen Bände allgemeineren Inhalts:

Band 75. **Die direkten Reichssteuern.** Von Prof. Dr. Heinrich Rheinstrom und Rechtsanwalt Max Freiherr Riederer von Paar. Zweite Auflage. (Inhalt: Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Vermögenssteuer.)

Band 108. **Das Deutsch des Geschäftsverkehrs.** Von Prof. Dr. Heinrich Martin.

Band 116. **Grundriß der Finanzwissenschaft.** Von Dr. Fritz Stöhriz. (Inhalt: I. Der öffentliche Haushalt. II. Die öffentlichen Einnahmen. A. Erwerbswirtschaftliche Einkünfte. B. Verwaltungseinnahmen. C. Steuern: Allg. und Bes. Steuerlehre: Einnahme-, Ausgabe-, Vermögensbesteuerung. D. Staatskredit. E. Schaffung neuer Kaufkraft. III. Das Finanzwesen des Deutschen Reiches.)

Band 119. **Der Kaufmann und die Steuerbehörden.** Von Obersteuersekretär W. Keschull. (Inhalt: Allgemeines über Steuern und Steuergesetze, Rechtsbehörden, Stellung des Kaufmanns im Steuerrecht, Steuerermittlung und Steuerfestsetzung, Rechtsmittel, Steuerentrichtung und Beitreibung, Steuerstrafrecht und Strafverfahren.)

Band 120. **Die Steuerbuchführung.** Von Reg.-Rat Dr. Karl Spannereks. (Inhalt: Wesen und Zweck der Steuerbuchführung, Buchführungsverpflichtung und -berechtigung, Bücher im Steuerverfahren, Gewinnermittlung, Anlagemittel, Betriebsmittel, buchmäßige Verrechnungen, Immaterielle Werte, Erfolgskonten, Privatkonto, Technik der Steuerbuchführung, Steuerbilanz, Umsatzsteuerbuchführung, Aufzeichnungsberechtigung und -verpflichtung.) Napp-Zinn.

Schiffahrtskrise und Schiffahrtskartelle.

Von Professor Dr. Sven Helander, Kiel.

Daß zwischen den Konjunkturen und der Kartellentwicklung ein enger Zusammenhang besteht, ist allgemein anerkannt. Die Gefahren bei den Preiderouten in den Krisen zwingen besonders dazu, bestehende Kartelle zusammenzuhalten, neue zu bilden, während die Krisen andererseits auch besonders leicht die Kartelle sprengen können. Die faktische Bedeutung jener Zusammenhänge zwischen Kartellen und Krisen tritt andererseits auch darin besonders hervor, daß die modernen Krisentheoretiker darin einig sind, daß die Kartellentwicklung mit dazu beigetragen hat, das Wesen der Konjunkturen in den letzten Jahrzehnten zu ändern.

In der Schiffahrt ist die Konjunkturentwicklung sowohl nach oben wie nach unten besonders intensiv¹⁾, und wir müssen deshalb erwarten, hier jene konjunkturenmäßig bedingte Kartellentwicklung besonders scharf ausgeprägt zu finden.

Die Schiffahrtskartelle treten in den beiden Hauptformen der Schiffahrtskonferenzen und der Schiffahrtspools auf. Jene regulieren die allgemeinen Konditionen (vor allem gleichlautende Kossementse, ferner Agentenprovisionen usw.), die Frachten (sowohl die Maximal- wie die Minimalhöhe der Frachten wie die Art und eventuelle Differenzierung), oder die Gebiete (Konkurrenz unterbleibt in gewissen Ländern oder Häfen oder die Konkurrenz in den Häfen wird zeitlich reguliert durch Übereinkommen über die Abfahrtszeiten) oder die zu befördernden Waren (die Regelung umfaßt nur gewisse Waren bzw. gewisse Arten von Passagieren oder die Quantität der in einem Hafen zu ladenden Waren wird kontingentiert). Die Pools dagegen regulieren entweder den Verkehr, der nach gewissen Proportionen aufgeteilt wird, oder den Gewinn, der ganz oder teilweise zwischen den Kartellmitgliedern aufgeteilt wird.

Für die Schiffahrtskartelle ist besonders wichtig das System der zurückgestellten Rabatte, *deferred rebates*, die nach einer gewissen Zeit den Befrachtern bezahlt werden, wenn sie inzwischen alle Befrachterungen nur mit den Konferenzschiffen vorgenommen haben.

Die Krise begünstigt nun besonders Preisvereinbarungen insofern, als bei ihr die Gefahr besteht, daß die Frachten besonders tief sinken. Die Linien können mit Rücksicht auf die Verläder nicht aufliegen und sie riskieren dann, zu ganz verlustbringenden Raten fahren zu müssen. Wenn der Warenverkehr in der Krise geringer wird, so besteht die Gefahr, daß die Reeder, nur um ihre Schiffe mit Waren zu füllen, einander mit Ratenunterbietungen übertreffen. Wenn das schon zu einer Verständigung leicht führen kann, so wird ein Ratenkrieg erst recht schwer durchzuhalten sein; je kleiner der Gewinn, d. h. je kleiner die Ladung und je geringer die Raten, desto größer sind die Angriffsflächen in einem Ratenkrieg. Je länger die Krise gedauert hat, desto mehr sind alle angesammlten Reserven in Anspruch genommen worden, und desto geneigter wird man sein, einem Raten-

¹⁾ Vgl. meinen Artikel: Der Tonnageüberfluß in der Weltwirtschaft, *Weltwirtschaftliches Archiv*, Bd. XXIV, 1926, S. 791, 951.

krieg ein Ende zu setzen. Es kommt hinzu, daß mit der Krise, insofern überseeische Länder auch davon getroffen werden, auch die Auswanderung rapide sinkt, so daß die Stütze für den Warenverkehr, die die Passagierannahmen bedeuten kann, hinfällig wird, und es wird damit noch wichtiger, für den Warenverkehr nicht zu niedrige Raten zu erhalten. Handelt es sich hierbei um Schnelldampfer, deren Betrieb besonders hohe Kosten mit sich führt, wird das Risiko erhöht und der Verhandlungswille steigt. Aber auch auf seiten der Verloader wird die Kartellierung der Schifffahrt teilweise erleichtert werden. Viele werden den Verlockungen der Außenseiter zunächst folgen, aber je länger die Depression dauert, desto wichtiger wird auch dann die Regelmäßigkeit der Lieferungen, was meist nur mit Hilfe der kartellierten Schiffe zu erreichen ist. Wenn nun einige Vershiffer infolge ihrer Konferenztreue die meist 10 % ige Rabatte auf die bezahlten Frachten erhalten, so bedeutet dies eine Vorzugsstellung, die gerade zur Zeit der Depression mit den kleinen Gewinnmargen recht stark bemerkbar wird. So kann die Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit dazu zwingen, den Schiffahrtskonferenzen treu zu bleiben. Wenn die Kapitalknappheit größer wird und es immer schwieriger wird, ein großes Lager zu halten, kann der Kaufmann noch mehr darauf angewiesen werden, regelmäßige kleinere Sendungen zu bekommen, aber das ist gerade eine Verkehrsleistung, die nur die Linienreedereien übernehmen können.

Unter den Reedern kann eine langanhaltende Depression schließlich zu einer mehr oder weniger ausgeprägten Konzentrationsbewegung führen: die kleinen und relativ kapitalschwachen Reeder, die nicht über genügend große Reserven verfügen, sich durch die schweren Zeiten hindurchzukämpfen, sterben aus. Die Verkleinerung der Zahl der von einem Kartell zusammenzufassenden Reeder kann wohl manchmal die Bildung solcher Kartelle erleichtern. Aber je umfassender die Reedereunternehmen, desto mehr gegenseitige Reibungsflächen entstehen unter diesen Unternehmen. Kommt eine Verständigung auf einer Linie zustande, so bedeutet das wenigstens eine Erleichterung für die weitere Verständigung auf anderen Linien.

Je ausgeprägter in der Depression das Mißverhältnis wird zwischen der vorhandenen Tonnage und dem zu bewältigenden Verkehr, desto ungenügender werden sehr leicht die bloßen Raten- und Provisionsabkommen der Konferenzen sein. Viele Formen der Konkurrenz können durch die Konferenzen nicht beseitigt werden, den Zwang, durch die Poöbildung die Konkurrenz noch weiter auszuschalten, kann gerade die Depression fühlbar machen. Im ganzen sind also sehr viele Momente wirksam, die die Kartellbildung in der Krisen- und Depressionszeit begünstigen.

Dem stehen nun verschiedene Momente gegenüber, die die Kartellbildung in Krisen- und Depressionszeiten besonders erschweren. Wenn der Welthandel an sich schon Schwierigkeiten hat, kann es sehr riskant sein, die Frachtraten allzu- oder herabzusetzen, bzw. die Herabsetzung Schwierigkeiten zu machen, da damit der Welthandel weiter vermindert werden kann und die schon so geringe Tonnagenachfrage ungünstig beeinflusst wird. Die Machtposition der Konferenzen findet auf jeden Fall hier ihre Grenze. Je stärker die vorangehende Hochkonjunktur gewesen ist und je energischer sie ausgenutzt werden konnte, um so größere Reserven sind vorhanden, die das unrentable Fahren mehr oder weniger lange Zeit gestatten können. Hierbei wird die Hoffnung, die Konkurrenten totzukonkurrieren und nachher allein herrschen zu können, zu einer gewissen Ausdauer in diesen Kämpfen führen. Je schwächer die Position der Konkurrenten, desto verlockender ist es, ihn ganz zu beseitigen. Aber viele Reeder werden auch wegen der Schwäche ihrer Position sich außerhalb der gebildeten Konferenzen stellen: es sind die Linien, die in der

allgemeinen Konkurrenz ins Hintertreffen gekommen sind und auf diese Weise sich zu behaupten suchen. Je größer der Tonnageüberfluß, desto leichter wird sich auch Tramptonnage finden, mit deren Hilfe sich eine neue Linie improvisieren läßt. Je wichtiger solche Outsiders werden, desto gefährlicher sind sie, denn eine erhebliche Frachtabwertung erleichtert die Konkurrenzstellung der Kaufleute, die diese Frachten benutzen und zwingen dann ihre Konkurrenten dasselbe zu tun. Aber auch bei der Poöbildung gibt es Outsiders, die besonders gefährlich sein können, da sie selbst frei sind, während ihre Konkurrenten innerhalb des Pools gebunden sind. Eine solche Linie braucht nicht in ihren Frachten zu unterbieten oder die Agentenkommissionen zu erhöhen. Wenn sie nur genügend viel Tonnage zur Verfügung stellt, so darf sie alle Mehreinnahmen, die sie so erhält, behalten, während die Poöteilnehmer solche Mehreinnahmen ganz oder teilweise auszahlen müssen.

Aber je schwankender die Warenpreise in der Krise und der Depression werden, desto leichtbeweglicher müssen auch die Frachtraten sein, um nicht verkehrsvermindernd zu wirken. Jede Bindung der Frachtraten bedeutet aber schon eine Erschwerung dieser Anpassungsfähigkeit. Noch mehr bedeutet die Poöbildung eine Erschwerung der Anpassungsfähigkeit. Denn die Verschiebungen im Machverhältnis der Poöteilnehmer zueinander, die eine längere Krise herbeiführt, zwingt dazu, eine neue Grundlage für den Pool zu suchen, und es bleibt immer zweifelhaft, welche Kämpfe vorangehen müssen, ehe man jene neue Grundlage gefunden hat.

Es kann auch schwer sein, den Kunden gegenüber die Strafbestimmungen, die sie zur Kartelltreue zwingen sollen, ganz rigoros durchzuführen. Dann könnte die Gefahr entstehen, daß der Kunde sich ganz zurückzieht und zu den Outsiders übergeht, deren Stellung damit gestärkt wird. Deshalb muß man manchmal auf Reklamationen bei Verstößen gegen die Rabatthbedingungen verzichten. Je geringer der Verkehr gewesen ist, desto geringer sind die angesammelten Rabattgelder und desto weniger wirksam kann wenigstens unter Umständen jener Zwang werden.

Entstehen also aus der Konkurrentenentwicklung selbst sehr verschiedenartige Elemente zugunsten wie zu ungunsten der Kartellbildung, so wird also die Entwicklung in Krisen- und Depressionszeiten besonders lebhaft: sehr viele Kartelle werden gebildet oder verstärkt, sehr viele kämpfen um ihre Existenz. Dazu kommen nun noch andere Momente, die in loseren, oder wenigstens keinem notwendigen Zusammenhang mit der Konkurrentenentwicklung stehen, die aber ebenfalls die Kartellentwicklung beeinflussen.

Staatssubventionen stärken die Widerstandsfähigkeit der Reeder bei Kartellverhandlungen, manchmal sind die Reeder auch durch die Staatssubventionen, was den Umfang des Verkehrs angeht, gebunden. Staatssubventionen stehen nun in einem doppelseitigen Verhältnis zu den Krisen- und Depressionszeiten: sie sind in diesen Zeiten besonders gesucht von den Reedern, die sie im allgemeinen, wenn möglich dann durchsetzen wollen, und sie sind für die Staaten, als Folge der Einwirkung der Krise und Depression auf die Staatsfinanzen, besonders schwer durchzuführen. Je nach der finanziellen und parlamentarischen Lage in verschiedenen Staaten entstehen hier neue indirekte Konjunkturreinflüsse auf die Kartellbildung in der Schifffahrt.

Die Art der Zusammenarbeit der Schifffahrt mit der Industrie, dem Handel und den Eisenbahnen können andere indirekte Konjunkturreinflüsse zur Geltung bringen. Die freundschaftlichen Verbindungen der Industrie im Inlande oder Auslande können Kartellbildungen erleichtern, die weitere Ausdehnung solcher Verbindungen neue Möglichkeiten schaffen. Die Konjunkturreinflüsse auf die indu-

strielle Kartellbildung können hier auf die Kartellbildung der Schifffahrt fördernd oder hindernd einwirken. Berechnungen über die jetzige oder künftige Kollektivverzinsung der investierten Kapitalien können hier zu ganz überraschenden Kombinationen führen, fremde Konjunkturreinflüsse derart auf die Schifffahrt mehr oder weniger direkt einwirken.

Aber viele solcher indirekten Konjunkturreinflüsse stehen schon auf der Grenze zu den dauernden Strukturwandlungen der Weltwirtschaft, sind im Einzelfall vielleicht nicht scharf davon zu trennen. Solche Strukturwandlungen führen auch zu Wandlungen in der Art der allgemeinen Konjunkturen, ebenso wie die fortschreitende Konzentration und Kartellierung der Schifffahrt die spezielle Schifffahrtskonjunktur verändern muß, von der Beeinflussung von der neuen Art des Welthandels ganz zu schweigen.

Die Krisis der Weltwirtschaft in den letzten Jahren ist ohne Zweifel die quantitativ und qualitativ schwerste, die die Weltwirtschaft seit langen Zeiten, wenn nicht überhaupt erlebt hat. Wir dürfen deshalb erwarten, daß jene konjunkturmäßig beeinflusste Kartellentwicklung ganz besonders stark hervortreten muß. Charakteristisch ist aber hierbei, daß auch die Strukturwandlungen ganz besonders stark gewesen sind und diese nun ebenfalls ihren bestimmten Einfluß — hindernd und fördernd — auf die Kartellbewegung in der Schifffahrt gehabt haben.

Die Krise ist noch nicht abgeschlossen und wir können es so weniger als Einwirkungen auf die Schifffahrtskartelle überblicken, als diese nicht nur noch nicht abgeschlossen sind, sondern auch nicht alle voll bekannt sind. Nur durch die reichen Sammlungen des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr in Kiel war es uns möglich, ein verhältnismäßig reiches Material zu überblicken. Im folgenden soll versucht werden, einige der Hauptprobleme der Kartellbildung dieser Zeit zu beleuchten.

Wir unterscheiden also im folgenden die allgemeinen Strukturwandlungen der Weltwirtschaft, wobei die nationale Umschichtung unter den Welthandelsflotten sich als ein Spezialproblem aussondert, ferner die allgemeine Krisis der Weltwirtschaft und schließlich die spezielle Krisis der Weltwirtschaft, wobei überall diese Probleme hier gesehen werden unter dem Gesichtspunkt der Beeinflussung der Kartelle in der Schifffahrt.

Unter den Strukturwandlungen in der Weltwirtschaft, die für die Schifffahrtskartelle wichtig waren, ist zunächst zu nennen die relativ größere Wichtigkeit des nichteuropäischen Verkehrs. Neue Schifffahrtsstraßen sind entstanden mit solcher Dichtigkeit, daß ein neuer Linienverkehr möglich wird, so daß damit die Grundlage für eine neue Kartellbildung gegeben wird. Nur ein Detailpunkt in dieser außereuropäischen Entwicklung ist die Eröffnung des Panamakanals, der sich unter friedlichen Verhältnissen erst in den Jahren der Schifffahrtskrise geltend machen konnte. Dieser neue Verkehrsweg hat zur Erschließung von neuen Märkten beigetragen, die durch Schifffahrtslinien mit der übrigen Weltwirtschaft verbunden werden konnten. Aber auch die relative Stärkung außereuropäischer Länder als Folge der Krieges- und Nachkriegspolitik hat die Entwicklung eines so starken Verkehrs ermöglicht, daß der Linienverkehr schon aus diesem Grunde steigen konnte. Der Linienverkehr ist aber bekanntlich die fast ausschließliche Domäne der Schifffahrtskartelle.

Die Ziehung von neuen z. T. stark willkürlichen Landesgrenzen hat eine Umleitung der Welthandelswege und damit auch der Weltwirtschaft gebracht, bei der wir noch lange nicht zu endgültigen Resultaten gekommen sind. Hier stehen die Linien noch z. T. in starkem Kampf miteinander, um von der Frachtseite her jene

neuen Welthandelswege zu beeinflussen. So hat im Jahre 1926 die Levantekonferenz, die bisher für Süd- und Mitteldeutschland geltenden Rabatte von 10–15% bei Verschiffung über Hamburg auch auf Teile der Rheinprovinz und Westfalens ausgedehnt, wo 10% Rabatt gewährt wurden. Hierauf antworteten kurz darauf die italienischen Linien, indem Rabatte ab Triest auf 10% für Ausnahmetarife und 20–30% für gewöhnliche Güter gewährt wurden¹⁾.

Aber ähnliche Kämpfe um neue Märkte liegen ebenfalls vor: die Cunard Linie hat im April 1926 beschlossen, mit 4 Olddampfern (2 zu 20000 t und 2 zu 12000 t) einen wöchentlichen Fracht- und Passagier-Schnelldienst Le Havre über Southampton nach New York zu eröffnen²⁾. Die englischen Reedereien hatten vor dem Kriege die kontinentalen Häfen bei ihrem Amerikaverkehr vermieden, weil dies einen Umweg bedeutet hätte³⁾. Jetzt wird die Umlegung zu dem bestimmten Zweck vorgenommen, einen Teil des festländischen Verkehrs an sich zu ziehen.

Es handelt sich bei den Linienverbindungen meist um sehr lange Linien, wenn entweder Europa mit überseeischen Ländern verbunden wird oder diese Länder untereinander in Verbindung treten. Lange Linien heißt aber meist, daß auch viele Länder, d. h. wahrscheinlich auch viele Reeder als Interessenten in Frage kommen. Die Konkurrenz erhält eine international breitere Grundlage, je mehr Länder beachtet werden. Der Erfolg wird allerdings sehr wechselnd sein, manchmal kann die Konkurrenz sich gar nicht geltend machen, manchmal wird die Notwendigkeit einer Einigung sehr leicht eingesehen, manchmal werden öffentliche Kämpfe ausgefochten werden, manchmal kann eine feste Stellung der Trampreederei gegenüber gar nicht erreicht werden.

Von entscheidender Bedeutung für die Wanderungsbewegungen in der Weltwirtschaft der Nachkriegszeit werden auch die neuen Bestimmungen der Vereinigten Staaten über die Einwanderung. Dies übt auf die Lage der Weltwirtschaft den nachdrücklichsten Einfluß aus. Folgende Zahlen mögen dies beleuchten⁴⁾:

	Ersuchte Immigranten	Zugelassene Immigranten
1920	keine Grenze	805 228
1921	358 995	243 953
1922	357 803	355 480

Die Ungewißheit über die Auswirkung der neuen Bestimmungen hatte zur Folge, daß die Einwanderung in dem ersten regulierten Jahr hinter der erlaubten zurückblieb. Aber auch nachher bedeutet der verminderte Emigrantenverkehr das Verschwinden einer erheblichen Stütze, die gerade für die Linienschiffe sehr wichtig gewesen war. Die Linienreedereien werden schon hierdurch in eine schwächere Position gestellt, von dem verminderten Warenverkehr ganz abgesehen. Daß die Geschäftslage durch die Kartelle für sie gebessert wird, wird für sie um so wichtiger.

Wenn der Verkehr auf neuen Wegen der Welt wichtiger geworden ist, so hat sich der Verkehr von Rohwaren hierbei nicht relativ so stark entwickelt wie der übrige Verkehr, da die merkantilistische Politik einer Reihe von Staaten u. a. zur Folge gehabt hat, daß die Rohwaren in höherem Maße im eigenen Lande veredelt werden. Die Verlegung des Schwerpunktes des Weltverkehrs in der Richtung der größeren Bedeutung der Halb- und Ganzfabrikate bedeutet eine Entwicklung, die

¹⁾ Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 17. Juli 1926.

²⁾ Berliner Tageblatt, 6. April 1926.

³⁾ Marken, Die großen transatlantischen Reederei-Verbindungen, Jena 1922, S. 123/4.

⁴⁾ The Gazette, Montreal, 26. Februar 1925.

dem Linienverkehr relativ besonders förderlich ist, da die Stärke des Linienverkehrs bei diesen Warungslagen besonders hervorritt. Auch diese Strukturwandlung hat also zu der relativen Stärkung des Linienverkehrs beigetragen.

Jene merkantilistische Politik hat u. a. auch zur Folge gehabt, daß die Hafengebäuden in der Kriegs- und Nachkriegszeit besonders umfangreich gewesen sind. Zum Teil war dies eine notwendige Folge der Umschichtungen des Welthandels, wodurch an neuen Stellen leistungsfähige Häfen nötig wurden, zum Teil wird es sich um Nachwirkungen der verlassenen Hochkonjunktur der Schiffahrt handeln, wodurch der Wunsch, die Schiffahrt durch Hafengebäuden zu erleichtern, in vielen Städten alle vorsichtige Kalkulation vergessen ließ, zum Teil wird es sich um eine Art von Schiffahrtsimperialismus handeln, wobei man von den Häfen aus neue Eroberungszüge auf dem Weltmarkt unternehmen will. Im Verhältnis zu den umgesetzten Warenmengen verfügt die Welt heutzutage ohne Zweifel über umfassendere Hafengebäuden als vor dem Kriege. Dies ist wiederum dem Linienverkehr förderlich. Die Linienschiffe können Ladungen für eine Reihe von kleineren Häfen mitnehmen, wodurch sie etwas bessere Ladung erhalten und ein gewisser Verkehr, der sonst schwerlich in Frage gekommen wäre, wird so ermöglicht. Die großen Linienschiffe nehmen viel Platz in Anspruch für oft nur geringe Ladung. Eine lebhafte Hafentwicklung war also Voraussetzung. Wenn aber immer mehr Häfen mit relativ kleiner Ladung aufgesucht werden, so führt das in vielen Fällen leicht zu Kollisionen zwischen verschiedenen Linien, die dann zu einer Auseinandersetzung zwingen.

Aber auch in der Schiffahrt selbst sind gewisse Strukturveränderungen festzustellen. Vor allem möchten wir hierzu die größere Konzentration auf wenige, überragende Großbetriebe rechnen. Nach den Berechnungen Kaegbeins¹⁾ gab es 1912 in der Welt 99 Reedereien mit 200000 Brutto-Tonnen und darüber. Nach unseren eigenen²⁾ Berechnungen gab es 1925 dagegen 45 solche Reedereien. Jene umfaßten 11,167 Mill. t oder 24,40 % der damaligen Welttonnage, diese dagegen 22,022 Mill. t oder 34,07 % der heutigen Welttonnage. Diese größere organisatorische Konsolidierung hat eine entsprechend festere Grundlage auch für das Kartellwesen der Seeschiffahrt gelegt.

Man darf aber die Bedeutung all dieser Strukturwandlungen auch nicht über-treiben, denn die Schwerkraft der Vorkriegsverhältnisse kann oft stärker sein, als der Außenstehende sich zunächst vorstellt. Über den Wiederaufbau des deutschen Liniennetzes sagt also Cuno³⁾, selbst einer der Hauptbeteiligten: „Beim Wiederaufbau des Liniennetzes ist allgemein an dem Grundsatz festgehalten, daß jede Rederei die Vorkriegsfahrt der anderen zu achten hat!“

Aber auch die nationale Entwicklung einzelner Staaten hat die Entwicklung der Schiffahrtskartelle grundlegend beeinflußt. Die deutsche Vorkriegsflotte bestand bekanntlich zum überwiegenden Teil aus Linienschiffen, und als nun alle größeren Schiffe Deutschlands an die Siegerstaaten übergeben werden mußten, konnten die schweren Lücken, die der Seekrieg hervorgerufen hatte, an manchen Stellen relativ schnell ausgefüllt werden. Da die Kriegsverluste unter den Passagierschiffen, die zu Truppentransporten verwendet wurden, besonders schwer waren, wurde vor allem der Bestand an Linienschiffen ergänzt. Vielfach kamen die deutschen Schiffe allerdings wieder zum Verkauf, aber ihr Vor-

¹⁾ Kaegbein, Schiffahrt und Schiffbau 1912/13, Hamburg 1912, S. 32.

²⁾ Art. Seeschiffahrt, Bd. 4, Aufl., Bd. VII, S. 330/1, 350.

³⁾ Cuno, Die Weltseeschiffahrt in der Nachkriegszeit, Nauticus 1926, S. 115.

handensein erleichterte die Entwicklung der Linieneedereien. Da nun der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte wieder zum wesentlichen Teil Linienschiffe umfaßte, so vermehrte sich damit der Bestand der Welt an für Linienfahrt geeigneten Schiffen.

Der gewaltige Neubau der Vereinigten Staaten schuf einen neuen Großreeder der Welt: das amerikanische Shipping Board, dessen Reedereibetrieb mit Notwendigkeit fast alle Eigenschaften der Linieneederei, die auch vornehmlich von ihm betrieben wurde, annehmen mußte. Aber der Konferenzgedanke wurde von dem Shipping Board auch besonders gepflegt, so daß es schon in seinem fünften Jahresbericht für das Jahr 1921 erklären konnte¹⁾: „The adoption of the conference principle of rate-making in every trade in which Shipping Board vessels are employed prevented an unnecessary decline of rates below operating costs“.

Aber auch in den Trampreedereien hat das Shipping Board, soweit sein Einfluß sich streckte, für eine Fühlungnahme unter den mitwirkenden Personen gearbeitet, auch wenn eine direkte Kartellbildung nach alter Erfahrung in der Trampreederei auf besondere Schwierigkeiten stößt. So hat das Shipping Board im November 1920 eine Tramp Steamer Bulk Cargo Conference gegründet, die bestand aus „the managing agents employing Shipping Board steamers in bulk cargo business only“. Die Aufgabe dieser Konferenz war, wie es in demselben Jahresbericht heißt, „to create and maintain a better understanding between the Shipping Board and the bulk cargo managing agents, to furnish a means of contact between Shipping Board managing agents, to promote efficiency and thereby reduce the cost of operation in the bulk cargo trade, and to stabilize the rates on bulk cargoes carried in tramp steamers from the United States ports to foreign ports“.

Der Merkantilismus, von dem vorhin gesprochen wurde, tritt auch in der Schiffahrt hervor und zwar in der Form der reichen Subventionstätigkeit einer Reihe von Staaten. Diese Subventionen missen sich in erster Linie an die Linieneedereien wenden, besonders da meist als Gegenleistung für die Subvention die Aufrechterhaltung einer Linienverbindung mit gewisser Dichtigkeit des Verkehrs verlangt wird. Besonders Italien hat unter seiner neuen Regierung die Subventionspolitik sehr zielbewußt ausgebaut. Italien hat²⁾ dadurch besonders im Südamerikaverkehr eine sehr starke Stellung erobert. Von den 10 Luxus Schnell-dampfern im Verkehr Europa-Südamerika sind 5 italienische, wozu 2 weitere im Bau sind, während drei projektierte englische Schiffe das Übergewicht Italiens nicht stören können.

Eine Linieneederei, die eine namhafte Subvention erhält, hat damit meist auch ein faktisches Monopol für diesen speziellen Verkehr. Unter Umständen braucht eine solche Rederei sich um Kartellbildungen nicht zu kümmern, aber eine Unterbietung von seiten einer solchen Rederei ist auch selten zu befürchten.

Aber gerade in der Krisenzeit können die Subventionen unter Umständen ein Hindernis werden, die notwendigen Einschränkungen vorzunehmen. So hat die japanische Rederei Nippon Yusen Kaisha 1921 auf wesentliche Subventionen verzichtet, um mehr Bewegungsfreiheit für ihre Schiffe zu erhalten³⁾. Aber andererseits haben z. B. die Staatssubventionen der italienischen Adrialinie es ihr ermöglicht⁴⁾, zu recht billigen Raten fahren zu können — hier sind die Verpflichtungen

¹⁾ Fifth Annual Report of the United States Shipping Board, Washington 1921, S. 190/1.

²⁾ Wirtschaftsdienst, Hamburg, 26. März 1926.

³⁾ The Board of Trade Journal, London, 14. April 1921.

⁴⁾ Berliner Tageblatt, Berlin, 27. Juli 1926.

in einem späteren Stadium der Krise bestimmt worden und den neuen Verhältnissen schon angepaßt.

Gefördert wird jedoch der Linienverkehr auf jeden Fall durch die Subventionspolitik.

Aber auch die Krisis in der Weltwirtschaft hat manche Konsequenzen, die die Kartellbildung in der Schifffahrt beeinflussen. Diese Krisis hat Dimensionen gehabt, wie sie in der Welt noch nicht bekannt waren, weshalb auch der Einfluß auf die Weltwirtschaft besonders stark sein mußte.

Ein Mißverhältnis¹⁾ zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Weltmarkt entstand, neue Produktionszentren hatten sich entwickelt, alte hatten an Bedeutung verloren, neue Konsumtionszentren waren ebenfalls auf Kosten der alten entstanden. Durch direkte und indirekte Kriegseiden, durch Neuverteilung der internationalen Verschuldung, durch neue Tendenzen der Zollpolitik usw. — durch das alles entstanden neue Faktoren für die Wege des Welthandels. Wie alle diese Faktoren sich auf einmal in Widerstreit miteinander mächtig geltend machten, entstand jene ungeheure Stockung des Welthandels, die auch die Weltseefahrt in stärkste Mitleidschaft zog.

Wenn die Krisis zu einer ungeahnt schnellen Stockung des Weltverkehrs führte und wenn vorhin auseinandergesetzt wurde, daß jede Krisis die Kartelle besonders notwendig macht, so gilt das von dieser Krisis um so mehr. Wenn nun infolge der Absatzstockung die Arbeitslosigkeit sich international verbreitet, so sinkt in allen Ländern die Kaufkraft, der Weltverkehr nimmt rapide ab und läßt den Tonnageüberfluß um so stärker hervortreten. Für die Schifffahrt ist diese Wendung der Konjunktur besonders fühlbar, weil sich erfahrungsgemäß mit sinkender Konjunktur die Abnahme von Rohstoffen besonders stark vermindert und das sind die Waren, die meist viel Tonnage in Anspruch nehmen. Für die Tramp-tonnage bleibt damit relativ geringere Verwendungsmöglichkeit, und Trampschiffe gehen in die Linienreederei über. Die von Tramp- und Linien Schiffen umstrittenen Waren müssen deshalb besonders billig befördert werden, was auch für die Linienreederei ungünstig ist.

So wurden²⁾ in der Zeit 1. Mai—1. Dezember 1924 rund 45 Mill. bushels Weizen von Montreal nach England verschifft. Hiervon haben die Konferenzlinien 30 Mill. bushels zu einer Durchschnittsfracht von 2/11 je quarter von 480 lbs. befördert und die Trampschiffe 15 Mill. bushels zu einer Durchschnittsfracht von 3/11 je quarter. Die Differenz von 11 d je quarter macht für die 30 Mill. bushels der Linien Schiffe 825 000 \$.

Um so stärker wird damit der Zwang in der eigentlichen Domäne der Linienreederei, d. h. Halb- und Ganzfabrikate, die Frachten durch Kartellbindungen festzusetzen. Führen schon Strukturwandlungen der Weltwirtschaft — größere Bedeutung der außereuropäischen Länder usw. — zu einer Verlängerung der Absatzwege, so wirkt die Krisis der Weltwirtschaft in derselben Richtung. Bei der allgemeinen Stockung des Absatzes muß man auch zu entfernteren Märkten übergreifen. Gewisse Unternehmer scheiden aus und die übriggebliebenen können ein größeres Gebiet versorgen. Die Umsichtung und Verdünnung des Verkehrs, die rein konjunkturmäßig betrachtet auch entstehen muß, führt nun zu ähnlichen Konsequenzen, wie den vorhin behandelten: Aufsuchen von neuen Häfen, Kollisionen mit den Interessen anderer Linienreedereien und neue Bedürfnisse der Kartellbildung.

¹⁾ B. Harms, Die Krisis der Weltwirtschaft, Weltw. Archiv, Bd. 18, 1922, S. 267 f.

²⁾ The Gazette, Montreal, 26. Februar 1925.

Einen hervorragenden Teil der Weltwirtschaftskrise machten bekanntlich die Valutamiseren zahlreicher Länder aus und auch hier ist die nachhaltigste Einwirkung auf die Lage der Schifffahrt festzustellen. War schon der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte durch die Valutamisere Deutschlands zu einem wesentlichen Teil mit ermöglicht, so wurde die Tätigkeit der neuen deutschen Handelsflotte durch die Valutamisere ebenso stark erleichtert. Dies wurde für die internationale Schifffahrt von weitgehender Bedeutung. So haben im Sommer 1921 die deutschen Reedereien dank ihrer Valuta ihre Raten auf Indien herabgesetzt, worauf die englischen Linien im Juli 1921 ebenfalls die Raten herabsetzen mußten¹⁾. Anfang Juni 1922 haben die deutschen Linien ihre Frachten auf Amerika herabgesetzt, eine Konkurrenz, die besonders von den englischen und skandinavischen Linien gefühlt wurde²⁾. Unzählige Beispiele liegen vor, wo die Valutaschwankungen zur Störung des Gleichgewichts geführt haben. Wenn schon in der Industrie die Valutakonzurrenz hervortrat, so noch mehr in der Schifffahrt, wo die internationale Konkurrenz sich noch unmittelbarer wirksam macht. Solange eine Inflation Frachunterbietungen privatwirtschaftlich lohnend macht, ist es sehr schwer, Linienreedereien aus dem Inflationsland zu einer Ratenbindung zu bewegen, besonders solange sie hoffen können, neuen Verkehr heranziehen zu können. Die Linien in den Nicht-Inflationsländern werden gezwungen, so weit mit ihren Raten herunterzugehen, daß die Verlockung, außerhalb des Kartells zu stehen, weniger groß wird. Umgekehrt wird eine Deflation wenigstens den Wunsch entstehen lassen, Frachterhöhungen vorzunehmen als Gegengewicht gegen die erst langsam sinkenden Ausgaben der Reederei. Auch die Wirkungen der Deflation konnten oft genug beobachtet werden. So ist die norwegische Krone im Laufe des Jahres 1925 gestiegen, und der Reederverband Norwegens gibt Ende 1925 an³⁾, daß die norwegischen Schiffspreise im letzten Jahr um etwa 30 % zurückgegangen seien, und der Reederverband hat ernste Bedenken gegen weitere Steigerung der norwegischen Krone. Gleichzeitig war⁴⁾ die dänische Krone auch gestiegen — man erwartete, daß die Krone bald auf pari steigen würde, und die Folge war, daß die Importeure nicht zu importieren wagten. Gleichzeitig war die schon eingetretene Steigerung ein Hindernis für den Export. Die Folge war, daß dänische Tonnage aufgelegt wurde, bzw. wurde die ungünstigste Schiffsfahrtszeit benutzt, um Reparaturen vorzunehmen. Schweden hatte⁵⁾ seine schwerste Deflation in den Jahren 1920/21, in denen der Engroshandelsindex von 359 auf 222 zurückging und der Außenhandel sich auf 17,1 auf 12,6 Mill. Tonnen verminderte. Gleichzeitig gingen die Frachteinahmen vom Auslande von 601 auf 200 Mill. Kronen zurück, also in weit schnellerem Tempo. Deflationen bringen also besonders starke finanzielle Schwächung der Reedereien, und das Zusammenhalten der Kartelle danach wird zweifelhaft.

Auf jeden Fall ist deutlich, welche starken Störungsmomente die Valutaschwankungen für internationale Kartelle, wie es Schiffahrtskartelle meist sind, herbeiführen müssen, wobei mehr oder weniger starke Umorganisationen sehr leicht nötig werden.

Aber das Valutaproblem darf nicht nur vom Standpunkt der Reeder, sondern muß auch von dem des Befrachters gesehen werden. Wenn die Reeder infolge

¹⁾ The Times, Imperial and Foreign Trade Supplement, London, 30. Juli 1921.

²⁾ The Journal of Commerce, New York, 9. Juni 1922.

³⁾ Norges Handels og Sjøfartstidende, Oslo, 10. Dezember 1925.

⁴⁾ Hansa, den 5. September 1925.

⁵⁾ Statistisk Årsbok för Sverige.

von geographisch unbegrenzt wirksamer Valutakonzurrenz ihre Frachten nur teilweise herabsetzen, so wird damit die Konkurrenzlage der Befrachter mehr oder weniger stark beeinflußt. So haben die englischen Reeder zeitweise im Jahre 1922 niedrigere Frachten von kontinentalen Häfen als von englischen Häfen verlangt¹⁾, wodurch natürlich die Konkurrenzlage der englischen Industrie, die an sich schon ungünstig war, noch mehr verschlechtert wurde. Das hat schließlich Rückwirkungen auch auf die zu befördernde Warenmenge, weshalb die Reeder auch mit Rücksicht hierauf gegenüber der Valutakonzurrenz mit den Raten herabgehen müssen. Die Macht der Kartelle, die Frachten hochzuhalten, wird damit begrenzt, aber es wird auch deutlich, daß diese ganze Periode durch besonders viele Frachtkriege gekennzeichnet waren, Frachtkriege, die schließlich zu einer Einigung auf neuer Basis führen mußten.

Aber in der ganzen Krisis der Weltwirtschaft ist es ein Sonderkapitel, das, nach dem vorhin Ausgeführten, auf die Kartellbildung der Schiffahrt besonders stark rückwirken muß, nämlich die Krise der Weltwirtschaft.

Der Tonnageüberfluß, von dem schon öfters gesprochen wurde, erhöht die Konkurrenz und zwingt die Frachten nach unten. Deshalb die Tendenz auf organisatorischem Wege, die Konkurrenz auszuschalten oder zu vermindern, um das Frachtniveau relativ zu erhöhen. Da dies nur in der Linienschiffahrt möglich ist, so erhöht die Aussicht auf Kartellbildung ebenfalls die Tendenz von der Tramp- zu der Linienschiffahrt überzugehen. Wenn der Tonnageüberfluß dazu zwingt, sich mit teilweiser Ladung zu begnügen, so zwingt auch dies zum Linienvorkehr, wo die teilweise Ladung infolge des höheren Frachtniveaus wirtschaftlich möglich ist. Aber die Linienschiffahrt sind meist auch diejenigen, die über größere Kapitalien oder wenigstens größere Kreditmöglichkeiten verfügen — diese können nun benutzt werden, nicht nur um durch niedrige Frachten die anderen niederkonkurrieren, sondern auch zu solchen neuen Kapitalinvestitionen, die die Konkurrenzfähigkeit erhöhen. Die zahlreichen technischen Verbesserungen der Welt Handelsflotte in der Krisenzeit verbessert die Lage für den einzelnen Reeder, auch wenn die erhöhte Verkehrskapazität der gesamten Tonnage gleichzeitig gesteigert wird, was die Krisenlage der Gesamtschiffahrt also erschwert. Aber so wird es für die kapitalreichen Reeder möglich, noch konkurrieren zu können, während dieselben Frachten für weniger kapitalreiche Reeder, die über weniger gute Schiffe verfügen, nicht lohnend sein würden. Gerade in den umstrittenen Warenklassen wird dadurch die Lage der Linienschiffahrt in der Trampreederei gegenüber gestärkt, von der Stütze durch die Befrachtung der übrigen, hochbezahlten Güter ganz abgesehen.

Eine lange Dauer der Schiffahrtskrise kann jedoch sehr leicht alle Verhältnisse umwerfen. Eine Kapitalinvestition oder Heranziehung von Kredit, die unbedenklich gewesen wäre, hätte es sich um eine schnell vorübergehende Notstandserscheinung gehandelt, wird höchst bedenklich, wenn es sich um eine Reihe von Jahren handelt, die noch größere Verschlechterungen bringen. Die Kredite müssen abgedeckt werden, und oft kann es ohne eine mehr oder weniger vollständige Liquidation nicht gehen. Solche Liquidationen können unter Umständen den bestehenden Kartellen gefährlich sein, manchmal gehen sie aber, was die Schiffahrtskartelle angeht, ohne Schwierigkeiten vor sich, so z. B. als die Pool-Anteile der

¹⁾ The Times, Imperial and Foreign Trade Supplement, London, 18. Februar 1922 und The Financial Times, London, 29. Juni 1922.

liquidierenden Stinnes-Reederei nur auf die erwerbende Reederei übertragen wurden, wurde dies sogar als ein Haupt-Aktivum der liquidierenden Reederei betrachtet¹⁾.

Aber alle Arten der Ratenkriege hat die Schiffahrtskrise uns gebracht und hat hierbei sogar unsere Erfahrung um einige neue Arten bereichert.

An sich bedeutet nun jeder Frachtkrieg eine Störung der Absatzwege des Welt Handels. Wenn also die Frachtkriege besonders zahlreich werden, so bedeutet das ein Störungselement für die ganze Weltwirtschaft, eine neue Erschwerung für die Überwindung der Weltwirtschaftskrise überhaupt.

Manchmal können die Abwehrmaßnahmen der Konferenzen allerdings ganz programmäßig vor sich gehen. So wird für die Fahrt Ceylon—London berichtet, daß im September 1923 die Holland—Amerika-Linie Frachtangebote von 35 sh je 50 Kubikfuß an Stelle der herrschenden Rate von 50 sh machte, aber die angesammelten Rabatte waren so hoch, daß die holländische Linie hiermit keinen Erfolg hatte²⁾.

Als Gegenstück hierzu, als Beispiel für erfolgreiche Schiffahrtskämpfe kann vielleicht der Hamburger Hafen angeführt werden, bei dem eine Reihe von Strukturwandlungen und Konjunktüreinfüssen der Weltwirtschaft sich gleichzeitig geltend machen konnten. Vergleicht man die Zahl der auf außereuropäischen Ländern verkehrenden Linien in Hamburg im Januar 1921 und im Januar 1926, so wird man finden³⁾, daß die Zahl dieser Linien von 80 auf 107 angewachsen ist. Hierbei wurden 1921 von den 80 Linien 62 ganz und 6 weitere anteilig von ausländischen Reedereien betrieben. Im Jahre 1926 wurden von den 107 Linien 44 ganz und 8 weitere anteilig von ausländischen Reedereien betrieben. Wenn die Zahl der Linien sich vermehrt hat, so hat sich die Zahl der hieran beteiligten Reedereien nur wenig erhöht, nämlich von 64 auf 67. Aber von den im Jahre 1926 arbeitenden 67 Reedereien waren nur 39 auch 1921 vertreten, während 28 neu hinzugekommen und 25 seit 1921 ausgeschieden sind.

Da nun eine Reederei meist nicht ohne Kampf eine Linie aufgibt, versteht man schon hieraus, wie umstritten dieser Markt gewesen ist. Daß nun auf diesem umstrittenen Markt, den 25 Reedereien aufgeben mußten, trotzdem 28 Reedereien neu hinzugekommen sind, beleuchtet mit einem Schlaglicht, wie schwer das internationale Konkurrenzverhältnis, das dazu geführt hat, gewesen sein muß.

Zwischen diesen beiden Extremen gibt es eine Reihe von Zwischenstufen. Es werden neue Linien einfach in die bestehenden Konferenzen aufgenommen. So hat die japanische Reederei Nippon Yusen Kaisha 1920 einen Verkehr eröffnet zwischen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und Niederländisch Indien und umgekehrt und wurde einfach in die bestehende Java-Konferenz aufgenommen⁴⁾. Kurz darauf hat die Deutsche Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg einen Verkehr Hamburg—Niederländisch-Indien eröffnet mit demselben Erfolg⁵⁾. Aber manchmal kann eine Mitgliedschaft auch abgelehnt werden, so wurde The Prince Line 1926 in der Japan—Java-Konferenz abgelehnt⁶⁾. Die Konferenz war der Ansicht, daß für mehr Schiffe kein Platz wäre, und da The Prince Line große 7000 t-Schiffe fahren wollte, würden diese nicht

¹⁾ Berliner Tageblatt, 12. Juni 1925, Münchener Neueste Nachrichten, 12. März 1926.

²⁾ The Times, Imperial and Foreign Trade Supplement, London, 10. Oktober 1923.

³⁾ Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 13 von 1921 und Nr. 13 von 1926.

⁴⁾ Nieuwe Rotterdamse Courant, Rotterdam, 28. Juli 1920.

⁵⁾ Nieuwe Rotterdamse Courant, Rotterdam, 6. Oktober 1920.

⁶⁾ The Japan Chronicle, Kobe, 8. Mai 1926.

Dabei erhielt das Byronschiff kaum 100 t Ladung. Nachher mußte allgemeine Herabsetzung der Raten vorgenommen werden.

Hamburg—Levante: Byron Line und Röchling, Menzell & Co. in Hamburg fahren als Außenseiter. Außerdem Konkurrenz von Trieste (vgl. oben S. 237).

Hamburg—Las Palmas, Teneriffa: Röchling, Menzell & Co. fahren als Außenseiter. Für treue Verladner sind Rabatte von 25 % eingeführt.

Gleichzeitig wurden in der Fahrt Hamburg—Indien und Hamburg—Havanna, Mexiko Ratenkämpfe erwartet. Für die Fahrt Hamburg—Indien hatte nämlich Gylson Line die Absicht, auch Hamburg zu besuchen, und für die Fahrt nach Havanna und Mexiko wollen Norge-Mexico Gulf Line, Swedish American Mexico Line und Transatlantic auch Hamburg besuchen.

Aber so schwer die Kämpfe innerhalb der Kartelle und gegen die Außenseiter gewesen sind, so darf doch nicht verkannt werden, daß in der Zeit der Schiffahrtskrise auch ganz neue Initiative in den Fragen der Schiffahrtskartelle entstanden sind, gegenüber Problemen, die in der Vorkriegszeit noch nicht in Angriff genommen waren.

Als geplante Neuerung ist noch zu erwähnen, den Heimwärtsverkehr von Südamerika zu kartellieren¹⁾. Ebenso wie im Nordatlantik hatte man diese Aufgabe bisher für unlösbar gehalten, da es sich meist nur um solche Waren handelt, um die der unorganisierbare Trampverkehr konkurriert²⁾. Aber es werden jetzt doch sehr ernste Verhandlungen geführt, nachdem die Raten so gedrückt waren, daß sich kaum noch Gewinn abwarfen. Es bestanden zwar Konferenzen für die Heimfahrt von Kaffee, Kakao und Tabak, die nach gewissen Schwierigkeiten nach dem Kriege wieder erneuert wurden³⁾. Wenn man in direktem Wettbewerb mit den Trampreedereien an diese bisher für unlösbar gehaltene Aufgabe herantreten will, würde dies eine grundsätzliche Neuerung im Schiffahrtskartellwesen bedeuten, die vielleicht auch weitgehende Konsequenzen haben kann.

Eine geographisch noch umfassendere Neuerung ist das Zusammenwirken großer Konferenzen, eine Art Konferenz der Konferenzen. Dies ist 1924 vorgekommen zwischen The Atlantic-Far East and The Pacific-Westbound Conferences⁴⁾. Durch das Zusammenwirken der beiden Konferenzen mit den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten und Kanadas waren sie im Innern dieser Länder miteinander in Konkurrenz getreten, und diese Konkurrenz sollte nun ausgeglichen werden. Durch Zusammenwirken der größten Reederei- und Eisenbahngesellschaften werden damit die Konkurrenzverhältnisse rund um die Erde geregelt. Auch diese weltumfassende Konferenz der Konferenzen stellt eine grundsätzliche Neuerung der Weltwirtschaft der Nachkriegszeit dar.

Ein anderer Versuch einer Konferenz der Konferenzen blieb allerdings ohne Erfolg⁵⁾. Im Jahre 1925 wurde eine Konferenz beschlossen zwischen den North Atlantic, South Atlantic und Gulf Ports conferences, wobei diese Konferenzen gegenseitig ihre Frachtraten binden wollten, um die Konkurrenz zwischen den Frachtern der benachbarten Gebiete aufzuheben. Nach dem vom Shipping Act vom Jahre 1916 gegebenen Recht hat aber das Shipping Board diese neue Konferenz aufgelöst, wobei der starke nicht-amerikanische Einfluß in der North Atlantic

¹⁾ Frankfurter Zeitung, Frankfurt a. M., 23. Juni 1926; Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 27. Juni 1926; Vossische Zeitung, Berlin, 8. Juli 1926.

²⁾ Giese, Das Seefrachttarifwesen, Berlin 1919, S. 66f., 86.

³⁾ Neue Rotterdamse Courant, Rotterdam, 25. Oktober 1924.

⁴⁾ The Journal of Commerce, New York, 16. September 1924.

⁵⁾ Fairplay, London, 5. Februar 1925.

Conference, der sich damit noch weiter hätte geltend machen können, der Hauptgrund gewesen sein soll¹⁾.

Aber wir sind sicher noch nicht am Schlusse jener weltwirtschaftlichen Neuerungen des Schiffahrtskartellwesens angelangt. Vielmehr stehen Entscheidungen unmittelbar bevor, die für die ganze Weltwirtschaft von entscheidender Bedeutung werden müssen. Der Verkauf der White Star Line bedeutet eine Stärkung der Konzentrationsbewegung in der englischen Schiffahrt. Wenn die verkaufende amerikanische Gesellschaft sich wahrscheinlich vorbehält, von gewisser Konkurrenz auftreten zu werden, so wird England noch stärker als Konkurrent auf dem Kontinent auftreten müssen und also die Lage der kontinentalen Reedereien beeinflussen. Tatsächlich ist, was die deutschen Reedereien angeht, das Verhältnis zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutsche Lloyd, das im Jahre 1913 zu einem Ausgleich gekommen war, schon durch die Konzentrationsvorgänge der Nachkriegszeit beeinflusst worden. Der Norddeutsche Lloyd hat also die Roland-Linie in Bremen und die Hamburg-Bremen Afrika Linie in seine Interessensphäre aufgenommen. Diese Linien bleiben aber selbständig, und unterhalten enge Interessengemeinschaft mit den Hamburger Reedereien und der Hamburg-Amerika-Linie. Andererseits steht die Deutsche Levante Linie der Hamburg-Amerika Linie sehr nahe und unterhält gleichzeitig Interessengemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd²⁾. Aber das Verhältnis zwischen den beiden großen Reedereien, das damit schon beeinflusst worden ist, soll noch enger gestaltet werden, worüber Verhandlungen seit langem schweben. Wie eng dieses Verhältnis gestaltet werden soll, ist noch unsicher. Daß eine Rationalisierung des Fahrplanes durchgeführt wird, damit die Dampfer möglichst volle Ladung erhalten und überflüssige Dampferstellung vermieden wird, dürfte das Mindestprogramm sein. Gerichte waren verbreitet³⁾ über einen deutschen Schiffahrtskartell, eventuell zwei, wobei die beiden großen Reedereien eine Reihe von kleineren aufnehmen würden. Was das Resultat dieser Verhandlungen auch werden möge, so wird die Widerstandskraft der deutschen Reederei bei internationalen Verhandlungen auf diesem Wege gestärkt. Wenn jetzt große Neubildungen auf dem Gebiete der internationalen Schiffahrt wahrscheinlich unmittelbar bevorstehen, so darf also vorausgesehen werden, daß auch früher oder später die Kartellbildung der Schiffahrt, die durch solche Konzentrationsvorgänge vorbereitet werden kann, davon nicht unbeeinflusst bleiben wird, sondern, daß hier wiederum neue Probleme der Schiffahrtskartelle von dem größten Umfange entstehen können.

Es ist selbstverständlich, daß die lebhaft entwickelte Entwicklung der Schiffahrtskartelle allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat, und da die Kartellregelung überhaupt ein oft diskutiertes Problem der Nachkriegspolitik gewesen ist, so sind ähnliche Forderungen auch den Schiffahrtskartellen gegenüber hörbar geworden, obwohl die Internationalität der Verabredungen besondere Schwierigkeiten hierfür bereitet.

In Deutschland ist man schon vor dem Kriege den Schiffahrtskonferenzen

¹⁾ Vor dem Kriege gab es auch eine Fühlungnahme zwischen den Konferenzen, aber doch mit relativ kleineren Aufgaben. So bestand eine Fühlungnahme zwischen den Konferenzen auf Kalkutta und Rangoon und mit etwas größeren Aufgaben zwischen den verschiedenen Konferenzen auf Südamerika. Vgl. Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I, The Report (Cmd. 4665), London 1920, S. 12.

²⁾ Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 20. März 1926.

³⁾ Norges Handels- og Sjøfartstidende, Oslo, 13. Juni 1926.

gegenüber recht günstig eingestellt gewesen¹⁾. In Deutschland nach dem Kriege waren auch andere Schifffahrtsprobleme viel wichtiger als eine Regelung der Schifffahrtskartelle. Eine Möglichkeit zu solcher Regelung hat allerdings die Kartellgesetzgebung in Deutschland nach dem Kriege gebracht²⁾. Aber die günstige Einstellung gegenüber den Schifffahrtskonferenzen hat sich kaum geändert.

Eine Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes verdient in diesem Zusammenhang angeführt zu werden, worin festgestellt wird³⁾:

„Das System der zurückgestellten Rabatte ist an sich nicht sittenwidrig, doch ist im Einzelfall nachzuprüfen, ob etwa bestimmte Arten der Handhabung und Anwendung gegen die guten Sitten verstoßen.“

Im freien Wettbewerb hat der Gewerbetreibende keinen Anspruch darauf, in seiner freien Entscheidung über seine gewerbliche Tätigkeit nicht gestört zu werden.

Die Erringung einer Monopolstellung enthält an sich keinen unerlaubten Eingriff in den Betrieb eines Mitbewerbers.“

Als Beispiele von solchen Fällen, wo die Handhabung der zurückgestellten Rabatte gegen die guten Sitten verstoßen würde, wird erwähnt, daß z. B. Rabatte verloren gehen bei Anwendung von Speditoren, die auch mit anderen Linien Waren verschicken, und der Exporteur ohne Fahrlosigkeit davon ausgeht, daß der Spediteur dies nicht tut, und der Spediteur dies doch in einem Einzelfall getan hat, oder durch Täuschung oder Vertragsbruch dies tut usw. — in solchen Fällen ist Zurückbehaltung der Rabatte gegen die guten Sitten verstoßend⁴⁾.

In England wurde im Jahre 1920 ein Imperial Shipping Committee ernannt, als dessen erste Aufgabe erwähnt wurde⁵⁾:

„To enquire into complaints from persons and bodies interested with regard to ocean freights, facilities and conditions in the inter-Imperial trade or questions of a similar nature referred to them by any of the nominating authorities, and to report their conclusions to the Government concern.“

Die erste Aufgabe dieses Komitees wurde es, die Frachten in der Neu-Seeland-Route zu untersuchen, und das Komitee faßt seine Untersuchungen folgendermaßen zusammen⁶⁾:

„Our general conclusion is that under existing conditions the current freights charged by the Lines trading with New Zealand are not unreasonable.“

Aber noch wichtiger ist die Stellungnahme des Komitees zu dem System der zurückgestellten Rabatte, das nun auch gutgeheißen wird⁷⁾:

„Hence we find that it is necessary for the Conferences to have some assurance of continuous support from shippers such as will constitute an effective

¹⁾ Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt, München und Leipzig 1914, S. 277; Giese a. a. O. S. 275, 295.

²⁾ Reinbeck, Kartellverordnung und Seeschifffahrtsverbände, Kartellrundschau, 1925, S. 397 f. Über zurückgestellte Rabatte bes. S. 407 f.

³⁾ Hanseatische Gerichtszeitung (Hauptblatt), Handelsrechtliche Fälle, XLVI, Jahrg. 1935, Nr. 12/13 vom 27. März 1925 und Nr. 14 vom 3. April 1925.

⁴⁾ Vgl. auch M. Deckinger, Die rechtliche Behandlung des Rabattversprechens, Probleme der Weltwirtschaft, herausgegeben von P. Harms, Jena 1915, S. 58 f.

⁵⁾ Interim Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System (Cmd. 1486), London 1921, S. 3.

⁶⁾ Report of the Imperial Shipping Committee on Rates of Freight in the New Zealand Trade (Cmd. 1564), London 1921, S. 10.

⁷⁾ Report of the Imperial Shipping Committee on Deferred Rebate System (Cmd. 1802), London 1923, S. 17.

method of preventing intermittent and irresponsible competition for berth cargo by outside ships.“

Aber das Komitee will zur Auswahl neben den zurückgestellten Rabatten noch ein anderes System empfehlen, das im Verkehr mit Südafrika zur Anwendung gekommen ist. Die einzelnen Vershiffer verpflichten sich, nur die Konferenzlinien zu benutzen, während diese sich verpflichten, regelmäßige Verbindungen in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen und das Frachtniveau stabil zu halten. Wichtig ist, daß für Verhandlungen über die einzelnen Frachten Gelegenheit geschaffen wird, und zwar zwischen der South African Trade Association und der South African Shipping Conference. Bestimmungen werden getroffen für den Schutz der Raten gegen Outsiders. Der Vertrag wird auf ein Jahr geschlossen und ist nach sechs Monaten kündbar. Der Vorteil dieses Systems besteht darin, daß die Befrachter Nettoraten bezahlen und die Rabatte sich nicht in den Händen der Reeder befinden, wodurch die Vershiffer fortwährend weiter gebunden werden. Das Komitee empfiehlt den Vershiffern ähnliche Assoziationen zu bilden, um solche Verträge schließen zu können¹⁾.

Als aber die Argentine und Uruguay Section der Handelskammern London in Zusammenwirken mit the Manchester, Dundee and Potteries interests versuchte, ihre Interessen gegen die River Plate Steamship Conference geltend zu machen, bekam sie die Antwort, daß die entsprechenden Empfehlungen des Imperial Shipping Committee freundschaftliche Besprechungen zwischen Befrachtern und Reedern zu veranstalten „related only to trade routes within the Empire“. Was die zurückgestellten Rabatte angeht, so erklärte der Vorsitzende der Konferenz, der etwa 50 Jahre in der La Plata Route tätig gewesen war, daß er einer der Pioniere des Systems sei und „he was convinced that it was advantageous to both shipowners and shippers“. — Die Handelskammer fand das Resultat ihres Versuches „unsatisfactory“ und stellte fest, daß die Unterhaltung „gave rise to some comment“²⁾.

In den Vereinigten Staaten sind die zurückgestellten Rabatte, wie schon erwähnt, gesetzlich verboten worden. Sog. Kampfschiffe sind ebenfalls verboten. Nach dem Shipping Act von 1916 Section 15 sind alle Linien, die in Konferenzen vertreten sind, verpflichtet, detaillierte Angaben über die Verhandlungen bei den Sitzungen der Konferenzen bei dem Shipping Board einzureichen, das diese Übereinkommen gutzuheißen hat.

Die Gutheißen wurde bisher vor allem verweigert, wenn die Übereinkommen eine Diskrimination der amerikanischen Schiffe enthielten³⁾. Am Schluß des Jahres 1924/25 waren 79 solche Konferenzverträge angemeldet worden⁴⁾.

Damit ist die Möglichkeit gegeben, die Tätigkeit der Konferenzen genau zu überwachen. Die praktische Tätigkeit des Shipping Board war dagegen, wie ebenfalls erwähnt, durchaus konferenzfreundlich.

Die Überwachung geht aber noch weiter. Es ist die Reedereigesellschaften verboten, ihren Einfluß auf Versicherungsgesellschaften dahin geltend zu machen, daß sie günstiger Versicherungsbedingungen als die Konkurrenten erhalten. (Sect. 16.) Die Reeder dürfen nicht Waren von einem Vershiffer abweisen oder

¹⁾ Ähnlich schon Report of the Royal Commission on Shipping Rings a. a. O. I, S. 59, 86, II (Cmd. 4669), S. 76 f.

²⁾ The London Chamber of Commerce, Fortysecond annual report of the Council. Transactions of the year 1923, London 1924, S. 63 f.

³⁾ Eighth Annual Report of the United Shipping Board, Washington 1924, S. 16.

⁴⁾ Ninth Annual Report of the United Shipping Board, Washington 1925, S. 47.

ihm schlechter behandeln, weil er Waren mit anderen Gesellschaften hat befördern lassen (Sect. 14). Die Reedereigesellschaften dürfen auch nicht einzelnen Verschliffen günstigere Bedingungen stellen (Sect. 14). Diese Bestimmung wurde sogar so gedeutet, daß, trotzdem nachgewiesen wurde, daß für eine Befrachtung, bei der der Empfänger die Fracht zu zahlen hatte, die Unkosten relativ höher waren, doch dieselben Raten berechnet werden mußten wie bei gewöhnlichen Sendungen¹⁾. Wenn eine Gesellschaft die Raten herabsetzt, um einen Konkurrenten zu bekämpfen, so dürfen die Raten nicht wieder erhöht werden, wenn nicht das Shipping Board die Erhöhung aus anderen Gründen als der Beseitigung der Konkurrenz guthießt.

In den englischen Kolonien sind mehrere Versuche gemacht worden, die Macht der Konferenzen zu brechen. Die Entwicklung in den einzelnen Kolonien ist hierbei sehr verschieden gewesen.

In Australien hat man im Oktober 1916, zur Zeit des Tonnagemangels, eine Staatsreederei begründet, die den Konferenzen nicht beigetreten ist, sondern versucht hat, die Frachtraten zu drücken²⁾. Durch steuerliche Vergünstigungen konnte zunächst ein Gewinn ausgewiesen werden, aber die Reederei hat unter den Zusammenstößen mit der Arbeiterpartei zu leiden gehabt.

In New Zealand hatte die Regierung die erwähnte Untersuchung des Imperial Shipping Committee veranlaßt. Vorangegangen war ein Parlamentsausschuß in Neu Seeland, in dessen Bericht es heißt³⁾:

„Among the most important features of the evidence obtained was the information given to the Committee regarding the methods adopted by shipping companies, or combines in preventing opposing independent lines securing outward cargo from Great Britain, among which methods the granting of freight rebates constituted an important feature. In order to combat this, the Committee recommends that legislation based on that contained in the United States Shipping Act, 1916, be introduced.“

Außerdem hat die Neu-Seeländische Regierung versucht, in Zusammenhang mit den Postverträgen die Frachten für Passagiere und Güter von und nach Neu Seeland zu regulieren.

In Südafrika sind die Schiffahrtskonferenzen wiederholt im Parlament besprochen worden. Eine gesetzliche Regelung wurde von der Regierung vorgeschlagen nach der erwähnten, berührt gewordenen Ladung von galvanisiertem Eisen und den darauf folgenden Frachtherabsetzungen der Konferenzlinien. Der Gesetzentwurf der Regierung war sehr drastisch: Frachten, die herabgesetzt werden, sollen nicht ohne Erlaubnis der Regierung innerhalb von 12 Monaten wieder erhöht werden dürfen⁴⁾. Damit wollte man vorübergehende Herabsetzungen, um einzelne Verschliffe zu bestrafen, unmöglich machen. Der Entwurf ist vom Parlament noch nicht angenommen worden.

In Kanada hat man wegen des Tonnagemangels im Frühjahr 1918 mit dem Bau einer Staatsflotte begonnen⁵⁾, der Canadian Government Merchant Marine.

¹⁾ Seventh Annual Report of the United Shipping Board, Washington 1923, erwähnt S. 21 eine Verschiffung von Zigarettenpapier von Bordeaux und Havre nach New York, worüber bei dem Shipping Board Klage geführt wurde mit dem erwähnten Resultat.

²⁾ The Financial Times, London, 31. März 1921; Commerce Reports, Washington, 24. September 1923.

³⁾ Report of the Imperial Shipping Committee on Rates of Freights in the New Zealand Trade a. a. O. S. 16.

⁴⁾ Cape Times, Kapstadt, 3. Mai 1926, S. Juni 1926.

⁵⁾ The Times, Imperial and Foreign Trade Supplement, London, 10. Dezember 1921.

Der Beschluß wurde einheitlich von allen Parteien getaßt und durchgeführt in Zusammenarbeit mit der Canadian National Railway. Wie die meisten Staatsreedereien, ist auch diese mit Verlust gegangen. Großes Aufsehen erregte im Jahre 1925 ein Report eines Mr. Preston im kanadischen Parlament, der die Tätigkeit der nordatlantischen Konferenz sehr scharf angriff und positive Vorschläge machte, um die Macht dieser Konferenz zu brechen. Es war wohl die schärfste Kritik, der die Konferenzen bisher ausgesetzt wurden, und sie schien zuerst von der kanadischen Regierung auch gestützt zu werden. Es wurde vorgeschlagen, eine Linie mit staatsubventionierten Schiffen als Konkurrenz gegen die Konferenz einzusetzen. Der Report enthielt aber eine solche Fülle von unrichtigen Behauptungen, daß Mr. Preston es der Konferenz recht leicht gemacht hatte, diese zahlreichen Irrtümer nachzuweisen. Die Frage wird jetzt auch von dem Imperial Shipping Committee untersucht¹⁾.

Als letztes Problem bleibt die wirtschaftliche Folge der Schiffahrtskartelle zu untersuchen. Wiederholt konnte auf die relativ günstigere organisatorische Stellung hingewiesen werden. Dies statistisch zu beweisen, d. h. vor allem nachzuweisen, wie stark jener Einfluß gewesen ist, ist eine Aufgabe, zu deren Lösung uns nur sehr unvollkommene Mittel zur Verfügung stehen²⁾.

Privatwirtschaftlich müßte die Kartellpolitik in der Krisenzeit eine relativ höhere Rentabilität der Linienreedereien zur Folge haben. Wir untersuchen zunächst die Dividendenstatistik des Fairplay, worin Lastdampfer und Passagierdampferreedereien unterschieden werden, was annähernd, aber keineswegs vollständig, mit Tramp- und Linienreedereien zusammenfallen mag. Um die Nachkriegskonjunktur zu beurteilen, müssen zum Vergleich zuerst die Zahlen aus der Vorkriegskonjunktur angeführt werden:

Dividenden englischer Reedereien (nach Fairplay).

	Lastdampfer	Passagierdampfer	Passagierdampfer mehr (+) bzw. weniger (-)
1908	3,48	4,36	+ 1,08
1909	1,89	4,10	+ 2,21
1910	2,90	4,85	+ 2,55
1911	3,73	6,06	+ 2,33
1912	6,82	7,73	+ 0,97
1913	12,56	10,37	- 2,19

In schlechten Schiffahrtsjahren ist die Rentabilität der Linienreedereien besser, in guten Schiffahrtsjahren schlechter als die der Trampreedereien. Hier kann die Nachkriegsentwicklung einigermaßen beurteilt werden.

	Lastdampfer	Passagierdampfer	Passagierdampfer mehr (+) bzw. weniger (-)
1930	11,48	13,18	+ 1,70
1921	8,13	8,98	+ 0,85
1922	5,79	7,39	+ 1,60
1923	4,81	7,07	+ 2,26
1924	3,08	5,50	+ 2,42
1925	3,86	5,86	+ 2,30

¹⁾ Report on the Work of the Imperial Shipping Committee, London 1926 (Cmd. 2706), S. 11 f.

²⁾ Vgl. ähnlich vor dem Kriege Report of the Royal Commission of Shipping Rings a. a. O. I, S. 64.

Die steigende Tendenz des Unterschiedes in den schlechten Schiffahrtsjahren kann wieder beobachtet werden. Die Differenzen sind nicht größer geworden, als vor dem Kriege üblich war, was daran hindeuten könnte, daß die Linienreedereien ihre Monopolstellung nicht überspannt haben. Indessen müssen mehrere Fragezeichen zu der Statistik hinzugefügt werden. In der zweiten Kategorie von Reederien sind erhebliche Nicht-Schiffahrtsgewinne mit enthalten. Es ist unsicher, wie sie die Gesamtgewinne beeinflussen haben, jedenfalls bestehen hierüber keine Angaben. Besonders muß ferner auf die Abschreibungspolitik der Gesellschaften hingewiesen werden. Bei der ersten Kategorie von Gesellschaften kann nachgewiesen werden, daß so geringfügige Abschreibungen vorgenommen wurden, daß bei normalen 5% Abschreibungen überhaupt keine Dividenden hätten verteilt werden können¹⁾. Die Grundlage des Vergleiches ist deshalb höchst unsicher. Haben die Passagierschiffreedereien ordnungsmäßige Abschreibungen vorgenommen — wovüber keine gesamen Angaben vorliegen, obwohl es in vielen Fällen geschehen ist —, und konnten sie trotzdem diese Dividenden verteilen, so wäre diese Rentabilität trotz der Schiffahrtskrise höchst bemerkenswert. Aber wie gesagt, allzu sicher können diese Resultate nicht sein.

Eine andere Möglichkeit, die Wirkungen der Kartelle zu beurteilen, bieten die Frachten. Trampfrachten und Linienfrachten zu vergleichen, ist sehr schwer, aber wir haben folgenden Versuch gemacht. In der oben erwähnten Antwort der North Atlantic Conference auf die Angriffe von Mr. Preston fügt die Konferenz eine Tabelle von 21 Waren an, um zu zeigen, wie stark die Konferenz die Frachtraten 1920—25 herabgesetzt haben. Die Tabelle enthält eine Reihe von verschiedenen, z. T. sehr wichtigen Waren: billige Möbel, Magnesit, Papier, Kartoffeln, Holz, Holzmasse, Stahldraht, Äpfel, Eier, Konserven usw. Wir nehmen an, daß die Waren so ausgewählt waren, daß die Frachtherabsetzungen relativ stark hervortreten, da dies zu beweisen ja die Absicht der Antwort war. Wenn wir diese von der Konferenz selbst ausgewählten Frachtnotierungen nun als Grundlage einer Indexberechnung machen, so werden also die Frachtherabsetzungen nicht in einem der Konferenz ungünstigen Lichte als zu klein erscheinen. Wir setzen die Notierungen von 1920=100 und berechnen ein ungewogenes, geometrisches Mittel, da dies die Methode ist, wonach der Trampfrachindex der British Chamber of Shipping berechnet wird, womit wir diesen Linienfrachindex dann vergleichen wollen. Wir führen ferner den Engrosindex des Board of Trade an, um die Frachtherabsetzungen mit der Geldwertentwicklung vergleichen zu können:

	Linienfracht- index	Trampfracht- index	Engrospreis- index
1920	100	100	100
1921	86,1	37,6	61,7
1922	57,7	29,7	52,6
1923	45,4	28,4	51,8
1924	53,6	29,6	53,7
1925	46,8	25,3	54,0

Das Resultat unseres Versuches darf überraschend genannt werden, da die Linienfrachten sich danach auf etwa doppelter, relativer Höhe, verglichen mit den Trampfrachten, bewegen. Ja, die Linienfrachten sind hiernach nur wenig mehr

¹⁾ Im Jahre 1925 überstiegen die gesamten Gewinne der Lastdampferreedereien die notwendigen normalen Abschreibungen von 5% mit 0,175 Mill. £ bei einem Buchwert der Tonnage von 49,344 Mill. £.

gesunken als die Warenpreise, was anders ausgedrückt bedeutet, daß, im selben Geldwert gerechnet, die Linienfrachten nur wenig unter das Niveau von 1920 herabgesetzt worden sind. Es können Mängel der Statistik vorliegen, obwohl ihre Entstehungsart recht stark für sie spricht; es könnte sogar geltend gemacht werden, daß sie zu günstig sei, d. h. die Frachtherabsetzungen der Linien untypisch stark erscheinen lassen. Die Statistik zeigt aber dann die organisatorische Bedeutung der Kartellbildung in der Krisenzeit¹⁾. Dies bedeutet aber trotzdem keineswegs, daß die Linienreedereien von der Schiffahrtskrise nicht betroffen werden. Die Menge der beförderten Waren, die Zahl der beförderten Passagiere²⁾ und die Entwicklung der Arbeitslöhne, der Steuern, die auferlegte Tonnage usw. entscheiden außerdem über den Gewinn. Wie der Gewinn naher reduziert wird durch die Abschreibungen, wurde vorhin erwähnt, und in der Krisenzeit müßte über die normale Abschreibung hinaus noch eine außerordentliche hinzukommen.

Aber wenn die Linienfrachten relativ hoch gehalten werden, lockt das relativ viel Tonnage heran, so daß für die einzelne Reederei verhältnismäßig weniger Ladung zur Verfügung steht. Die Konkurrenz, bessere Tonnage zur Verfügung zu stellen, besteht unter den kartellierten Linienreedereien immer noch. Aber in ihrer Gesamtheit noch leistungsfähigere Tonnage wird damit dem Warenangebot gegenübergestellt, und die Lage für die Linienreedereien im ganzen damit nicht verbessert.

Das alles kann erklären, daß die Dividenden trotz der Kartellbildung und trotz der relativ hohen Frachtraten sinken mußten. Aber was das Frachtniveau angeht, so brauchten, wenigstens nach dem von dieser wichtigsten Konferenz selbst veröffentlichten Material zu urteilen, die Linienreedereien nicht wesentlich stärker herunterzugehen als der allgemeinen Preisbildung entsprach, d. h. die Wirkung der speziellen Schiffahrtskrise (über die allgemeine Wirtschaftskrise hinaus) konnte auf diesem Teilgebiet im wesentlichen ausgeschaltet werden.

¹⁾ Vgl. ähnlich vor dem Kriege in Report of the Royal Commission on Shipping Rings a. a. O. I, S. 79: "...it is our opinion, that the monopoly obtained by Conferences, using the rebate system, has in certain cases enabled Conferences to place rates on a higher level than they would but for the system have been able to do, or at least to arrest a possible fall in rates." Ähnlich im Minoritätsbericht a. a. O. I, S. 110. Vgl. auch Marshall, Industry and Trade, London 1919, S. 441.

²⁾ Nach den Angaben von Macrosty, Statistics on British Shipping, Journal of the Royal Statistical Society, London 1926, Vol. LXXXIX, S. 501 sind die Passagierarten 1925 nicht wesentlich unter das Niveau von 1920 gesunken, in mehreren Fällen, u. a. die Hauptroute England—Vereinigten Staaten in 1., 2. und 3. Klasse, gestiegen.

Entwicklung und Aufbau des österreichischen Eisenbahn-Gütertarifwesens.

Von Dipl. Kaufmann Leopold Mayer, Dozent der Hochschule für Welthandel in Wien.

Inhalt.

- I. Historisch-wirtschaftliche Übersicht.
- II. Grundzüge des österreichischen Eisenbahn-Gütertarifwesens.
 1. Allgemeiner Aufbau.
 2. Wirtschaftliche Struktur.
 - a) Die horizontale Gliederung.
 - b) Die vertikale Gliederung.
 - c) Die handelspolitische Ausgestaltung.
- III. Tarifstatistik.

I. Historisch-wirtschaftliche Übersicht.

Die wirtschaftliche Situation Österreichs hat durch die politischen Ereignisse des Jahres 1918 eine grundlegende Veränderung erfahren. Zu den Maßnahmen der Wiederherstellung des ökonomischen Gleichgewichtes gehören neben der Neugestaltung der Handelsverträge, der Einführung eines neuen Zolltarifes, der Regelung des Währungswesens und der Umstellung der Einzelwirtschaften auch die Reorganisation der Staatsbahnen und die Neuordnung der Eisenbahngütertarife. Das Eisenbahnnetz der österreichischen Reichshälfte der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie hatte zu Ende 1913 eine Streckenlänge von 23 420 km, wovon 19 417 km = 82,9 % durch den Staat betrieben wurden¹⁾. Zu Ende 1924 betrug die Gesamtlänge der neuösterreichischen Eisenbahnen 6639 km, davon 5813 km = 87,6 % im Betrieb der österreichischen Bundesbahnen²⁾. Der Rückgang in der Streckenlänge auf mehr als ein Viertel steht annähernd im Verhältnis zum Rückgang des Flächeninhaltes des Landes auf mehr als ein Viertel und der Bevölkerung auf weniger als ein Viertel, die Betriebsführung hat jedoch unter der Zerreißung des einheitlichen Netzes wesentlich gelitten³⁾. Der hervortretende Gebirgscharakter des Landes verursacht erhöhten Bau- und Betriebsaufwand (Überwachung und Instandhaltung der Strecken, größerer Kohlenverbrauch infolge der Steigungen und der dadurch verminderten Fahrgeschwindigkeit, Behinderung des Lokalverkehrs usw.), überdies waren seinerzeit für die bauliche Anlage eines größeren Teiles des Eisenbahnnetzes weit mehr strategische als wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend, wodurch sich die Betriebsführung gleichfalls verteuert. Die Betriebsführung leidet auch daran, daß von den von Wien aus nach Nordwesten, Norden und Osten führenden Linien bei Neuösterreich nur Stümpfe verblieben sind. Zu den Behinderungen in der Betriebsführung und der Steigerung der Betriebsausgaben kommt schließlich noch ein Rückgang in den Betriebseinnahmen durch den

¹⁾ Vgl. Kompaß, Finanzielles Jahrbuch, 1916, Bd. II.

²⁾ Vgl. Kompaß, 1926, Band Österreich.

³⁾ Vgl. den Bericht von Sir William Acworth über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen, Wien 1923, S. I—II. Nach diesem (S. 123) betrug der Frachtenverkehr zur Zeit der Berichterstattung auf den neuösterreichischen Eisenbahnlinien ungefähr 80% im Verhältnis zur Vorkriegsleistung. Über den Personenverkehr fehlt eine Statistik.

Wegfall von Gebieten des dichtesten Verkehrs (Tschechoslowakei) und der freien Zufahrtsstraße zur Adria. Wesentliche Nachteile ergaben sich bis Mitte 1923 auch aus den Bestimmungen des Vertrages von St. Germain, wie noch später ausgeführt wird. An Vorteilen stehen den erwähnten Nachteilen gegenüber: der dem Fremden- und damit dem Personenverkehr förderliche landschaftliche Charakter Österreichs und der Umstand, daß die wichtigsten Durchgangslinien von West- nach Osteuropa, zwischen Norden und der Adria zum großen Teile über österreichisches Gebiet führen. Tariftechnisch ist die ausgeprägte Westostrichtung Österreichs und das Überwiegen der kurzen Strecken im Verkehrsnetz bedeutsam.

Der Bundesbahnbetrieb schloß in den ersten Jahren des Bestandes der österreichischen Republik infolge verschiedener Ursachen wie: Währungsverfall, Brachliegens der wirtschaftlichen Tätigkeit, Absperrungspolitik der Nachbarstaaten, unrationeller Personalarbeitswirtschaft, betriebstechnischer und betriebswirtschaftlicher Mangel, Behinderung der Tarifpolitik durch den Friedensvertrag usw. mit einem ständig wachsenden Defizit, das nach dem Bundesvorschlages für 1923 die Höhe von 1911,3 Milliarden Kronen⁴⁾ = 71,7 % des budgetären Gesamtdéfizits von 2664 Milliarden Kronen erreichte⁵⁾. Die ersten Versuche zur Beseitigung des Betriebsabganges wurden 1921 von der sogenannten „Ersparungskommission“ unternommen, welche in den Jahren 1921 und 1922 Untersuchungen über die Ursache des Defizits anstellte und Vorschläge zur Reorganisation der Bundesbahnverwaltung erstellte. Diese Bemühungen wurden in der ersten Hälfte 1923 fortgesetzt, hierbei wurde zur Expertise u. a. auch der englische Eisenbahnamtmann Sir William Acworth, Generalkommissär des Völkerbundes, beigezogen, der am 9. August in Anmerkung 3 zitierten Bericht erstattete. Die österreichische Regierung hatte im Rahmen der Genfer Protokolle Nr. I—III vom 4. Oktober 1922⁶⁾ und auf Grund des § 2 des österreichischen Wiederaufbaugesetzes vom 27. September 1922⁷⁾ die Verpflichtung übernommen, gewisse Verwaltungszweige, darunter auch die Bundesbahnen, getrennt von der Hoheitsverwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Die rechtliche Grundlage für die Umwandlung der Bundesbahnen in einen eigenen Wirtschaftskörper bilden das Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz)⁸⁾ und die Verordnung der Bundesregierung vom 19. Juli 1923 (enthaltend das Statut der österreichischen Bundesbahnen⁹⁾). Die Übergabe der Verwaltung am 1. Oktober 1923¹⁰⁾. zufolge Artikel 10 des Abkommens vom 3. Oktober 1923¹¹⁾ und der Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 15. Dezember 1923¹²⁾ ging mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1924 der Betrieb

⁴⁾ D. i. 191 150 000 (öster. S.).

⁵⁾ Vgl. Sarter-Wittke, Die Eisenbahnreform in Deutschland und Österreich, Berlin 1924, S. 27 ff. Nach dem offiziellen Geschäftsberichte der österreichischen Bundesbahnen betrug der Abgang im letzten Quartal 1923 23 500 000 S. und für das ganze Jahr 1924 134 000 S. Für 1925 liegt ein Rechnungsschluß zur Zeit nicht vor. Vgl. auch Dr. Alfred Buschman, Die Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Österreich, Wien 1925.

⁶⁾ BGBl. Nr. 842 ex 1922.

⁷⁾ BGBl. Nr. 843 ex 1922.

⁸⁾ BGBl. Nr. 407 ex 1923.

⁹⁾ BGBl. Nr. 453 ex 1923.

¹⁰⁾ Bundesbahn-Übergabe-Verordnung vom 28. September 1923, BGBl. Nr. 530 ex 1923.

¹¹⁾ BGBl. Nr. 546 ex 1923.

¹²⁾ BGBl. Nr. 625 ex 1923.