

Gegenwartsfragen der deutschen Seeschifffahrt

Vortrag, gehalten am 18. Juni 1935 in der Universität Köln

von G. Koenigs

Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums, Berlin

Eure Magnifizenz, meine Damen und Herren!

Der Aufforderung des Vorsitzenden der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, heute zu Ihnen in Köln zu sprechen, bin ich um so lieber nachgekommen, als ich mich dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln seit Jahren eng verbunden fühle. Ich habe das Thema „Gegenwartsfragen der deutschen Seeschifffahrt“ gewählt, weil die Verhandlungen mit den großen Reedereien in Hamburg und Bremen vielfach in der Öffentlichkeit erörtert, auch in der Presse besprochen sind und so viele Mißverständnisse ausgelöst haben, daß ich es für gut halte, über diese Zusammenhänge einmal ruhig, klar und unparteiisch zu sprechen. Ich bin, wie Sie wissen, Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums und darum gewöhnt, die Fragen der Seeschifffahrt vom Standpunkt des Staates aus zu sehen, und muß Sie deshalb bitten, sich mit mir in das Blickfeld des Staates zu stellen und sich die Frage vorzulegen: Was hat der Staat überhaupt mit der Seeschifffahrt zu tun? Ist die Seeschifffahrt nicht ein Privatgewerbe, das in der Form von Einzelreedereien oder Aktiengesellschaften, als Linienreederei oder als Trampreederei geführt wird? Ich will gleich vorweg sagen, daß ich es für ein Unglück halten würde, wenn die Handelsschifffahrt in Deutschland verstaatlicht würde, und bei den maßgebenden Stellen denkt niemand daran, die privatwirtschaftliche Form der Reedereien anzutasten. Und doch muß der Staat an dem Schicksal des Reedereigewerbes einen lebhaften Anteil nehmen.

Die erste Frage, über die wir uns klar werden müssen, ist die: Worin liegt das staatliche Interesse begründet, daß eine deutsche Handelsschifffahrt besteht?

Ich habe vor mir liegen die Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika, Franklin D. Roosevelt, welche vom 4. März d. J. datiert ist und ohne irgendwelche Einleitung mit den Worten beginnt: „Ich lege dem Kongreß die Frage vor, ob es oder ob es nicht für die Vereinigten Staaten notwendig ist, eine Handelsmarine zu halten.“ Der Präsident bejaht diese Frage und gibt für die positive Beantwortung drei Gründe an. Er sagt: Für mich sind drei Gründe maßgebend, um diese Frage mit einem klaren Ja zu beantworten. Der erste Grund ist der, daß in Friedenszeiten die Subsidiolenpolitik anderer Staaten, Konzentrationen von Schiffahrtsgesellschaften oder sonstige Maßnahmen fremder Staaten zur Schädigung amerikanischer Schiffahrttreibender ausgenutzt werden könnten. Die Aufrechterhaltung eines fairen Wettbewerbs allein erfordert für die amerikanische Flagge Schiffe von ausreichender Tonnage, um einen angemessenen Anteil des amerikanischen Handels zu bedienen. Zweitens, fährt Präsident Roosevelt fort, würde der amerikanische Handel für den Fall, daß ein Krieg ausbricht, an dem die Vereinigten Staaten nicht beteiligt wären, gelähmt — im englischen Text heißt es crippled, d. h. verkrüppelt —, wenn der amerikanischen Volkswirtschaft keine Handelsmarine zur Verfügung stände, die in einem solchen Kriegs-

fälle zwischen dritten Staaten die nötigen Räume für den Handel mit den neutral gebliebenen Staaten stellen könnte. Drittens, so schließt der Präsident seine knappe Beweisführung, würden in dem Falle, daß die Vereinigten Staaten selbst in einen Krieg verwickelt würden, die Handelsschiffe zur Ergänzung der amerikanischen Kriegsmarine notwendig sein und daneben den Handel mit den nicht im Kriege befindlichen Staaten fortsetzen können.

Bringe ich diese drei Gründe auf einen einfachen Nenner, so kann ich sagen, daß ein Staat, der in großem Umfang Handel treibt, welcher darauf angewiesen ist, den Lebensstandard seiner Bevölkerung durch Einfuhr von Rohstoffen und Ausfuhr von Fertigerzeugnissen zu erhalten, eine Handelsmarine notwendig hat, eine Erkenntnis, die unsere Schifffahrtspolitik schon in den Jahrzehnten vor dem Kriege beherrscht hat. Für die Vereinigten Staaten von Amerika ist es nicht überraschend, daß diese Sätze erst im März 1935 ausgesprochen sind. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika hatten in der Zeit von 1850 bis zum Weltkrieg ihre Außenhandelsverflechtung, waren in der Entwicklung einer eigenen Handelsflotte aber nicht nur nicht vorwärts gegangen, sondern zurückgeblieben.

Eine Handelsmarine ist für uns kein Luxus, sondern eine notwendige Funktion des Außenhandels. Ich glaube nicht, daß man sich einen Staat wie Deutschland mit seinem ausgesprochenen Industriecharakter ohne eine gut entwickelte Handelsmarine denken könnte. Stellen Sie sich vor, welche Chancen wir in den letzten beiden Jahren unseren Boykottgegnern gegeben hätten, wenn wir keine so gut entwickelte Handelsmarine besessen haben würden. Wie leicht wäre es für die Boykottgegner gewesen, die Frachtraten für unseren Export und Import heraufzutreiben, oder uns gar ganz von dem Welthandel auszuschließen.

Um Ihnen zu zeigen, welche Schwierigkeiten ein Staat hat, der keine Handelsmarine besitzt, erinnere ich an die Geschichte der Schweiz in den letzten beiden Kriegsjahren. Die Schweiz hatte während des Krieges einen Verladebedarf für Seeschiffe von rund 100 000 t monatlich und sah sich vor steigende Schwierigkeiten gestellt, diese 100 000 t monatlich für die Bedürfnisse ihrer Ernährung und die Rohstoffzufuhr an ihre Schokoladenindustrie sicherzustellen. Durch die Inanspruchnahme des Seeschiffsraumes für die Alliierten, durch den U-Boot-Krieg und die Truppenverschiffungen der Vereinigten Staaten von Amerika wurden die Schwierigkeiten größer. Die Schweiz schickte Vertreter nach London, Paris und Washington und traf schließlich im Sommer 1917 mit der englischen Regierung ein Abkommen, wonach sie monatlich zwar nicht 100 000 t, aber immerhin 55 000 t Schiffsraum bekommen sollte. Sie durfte aber nur Schiffsraum unter spanischer oder schwedischer Flagge und nur unter Mitwirkung eines Maklers nehmen, welcher ihr in London besonders bezeichnet wurde. Als die Schweiz trotz dieser Zusagen den Schiffsraum nicht mehr bekommen konnte, versuchte sie selbständig vorzugehen und sich eigenen Handelsschiffsraum zu sichern. Sie traf im Sommer 1918 mit einem Holländer ein Abkommen, wonach sie Schiffe charterte, um von Argentinien Getreide und von Niederländisch-Indien Kakao, Kaffee und Gummi heranzuschaffen. Da sie dem Reeder keine Kohle besorgen, auch mangels einer Agentenorganisation keine ausreichenden Frachten beschaffen konnte, verabredete sie, daß der Reeder die Ausreise allein finanzieren sollte. Der Erfolg war, daß das Schiff, das im Juni 1918 von Antwerpen abfuhr, erst im Dezember in Buenos Aires eintraf, weil der Reeder zunächst um Gibraltar durch das Mittelmeer fuhr, um sich ausreichende Frachten zu besorgen und auch dann nicht direkt Kurs auf Buenos Aires nahm, sondern zunächst andere südamerikanische Häfen anlief. Als das Schiff dann Anfang 1919 mit Getreide zurückkam, war der

größte Mangel auch in der Schweiz schon behoben und die Frachtrate, welche für die Heimfahrt im Juni 1918 ausbedungen war, längst gefallen. Ähnlich ging es mit dem Schiff, welches für Niederländisch-Indien bestimmt war: Auch dieses Schiff brachte die längst erwarteten Waren erst zu einer Zeit, als der größte Hunger der Völker bereits gestillt war. Die Schweiz hat an diesem Schifffahrtunternehmen ungeheures Geld verloren. Es ist die Tragik eines Landes, das mitten in Europa gelegen und von den Flammen des Krieges umlodert, durch die Flammen hindurchzustößen versuchte und sich doch nicht helfen konnte, weil es keine Handelsschifffahrt hatte und bei seiner binnenländischen Lage wohl auch niemals wird eine Handelsschifffahrt entwickeln können.

Wir haben in Deutschland unmittelbar davor gestanden, das Schicksal der Schweiz zu teilen. Es war in den Januartagen des Jahres 1919, als Erzberger in den Verhandlungen über die Verlängerung des Waffenstillstandes die gesamte deutsche Handelsflotte an die Alliierten auslieferte. Alle Schiffe von mehr als 1600 Brutto-Register-Tonnen und die Hälfte aller Schiffe zwischen 1200 und 1600 Brutto-Register-Tonnen mußten abgeliefert werden. Deutschland besaß kein Schiff mehr, welches einen transatlantischen Dienst hätte aufnehmen können, und dies zu einer Zeit, wo die deutsche Volkswirtschaft am dringendsten der Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen bedurfte. Die Alliierten hatten ihre Forderung mit der sehr human klingenden Formel umkleidet: Die Schiffe müßten in ihre Hand kommen, damit alle hungernden Völker gleichmäßig versorgt werden könnten. Damals haben wir unsere Handelsflotte verloren und der Norddeutsche Lloyd schrieb in seinem Geschäftsbericht, daß er auf den Stand zur Zeit seiner Gründung zurückgeworfen sei und wieder an der Stelle anfangen müsse, wo er 1857 aufzubauen begonnen hätte. Versetzt man sich in Gedanken in jene Zeit zurück, so erkennt man, was es bedeutet, daß die deutsche Handelsschifffahrt so bald wieder aufgebaut wurde. Bis zum Ende der Inflation hatten wir ein Drittel der Vorkriegstonnage in Dienst. Es ist und bleibt eine der wenigen, aber um so größeren Taten der Nachkriegszeit, daß es den deutschen Reedern gelungen ist, teils durch Rückkauf, teils durch Neubau eine Handelsflotte wieder in Dienst zu stellen, welche die dringendsten Bedürfnisse Deutschlands befriedigen und auf dem Weltmeer die deutsche Flagge zeigen konnte. Dieser Erfolg bleibt ein Verdienst der Männer, welche die großen Reedereien zu jener Zeit leiteten, und dieses Verdienst sollte man ihnen nicht vergessen.

Eine Frage, die auch in der Botschaft des Präsidenten Roosevelt aufgeworfen wird, die Frage nämlich, welche Handelsflotte für einen Staat angemessen ist, hat mich dazu geführt, nach einem Maßstab zu suchen, der für die Größe der Handelsflotte bestimmend sein könnte. Ich habe die Ziffern des Außenhandelsvolumens der seefahrenden Staaten der Tonnage gegenübergestellt, welche diese Staaten haben, aber keinerlei Gesetzlichkeit zwischen der Größe des Außenhandels und der Größe der Handelsschifffahrt feststellen können. Ich habe weiter die Tonnage der verschiedenen Länder mit den Bevölkerungszahlen verglichen. Sie werden in einem solchen Vergleich auch Ihrerseits keine befriedigende Antwort auf die gestellte Frage sehen, wenn ich Ihnen sage, daß auf den Kopf der Bevölkerung in Frankreich 0,08, in Italien 0,07, in Deutschland 0,06, in England 0,38 und in Norwegen 1,39 Brutto-Register-Tonnen entfallen, England also an der Bevölkerungsziffer gemessen das Sechsfache und Norwegen mehr als das Zwanzigfache an Seeschiffsraum von uns hat. Das einzige, was man vielleicht aus diesen Ziffern entnehmen könnte, ist, daß sich bei uns die Handelsschifffahrt organisch im Rahmen des Außenhandels entwickelt hat, was sich äußerlich

darin kundtut, daß die deutschen Reedereien überwiegend Liniendienste betreiben, während die Norweger ausgesprochene Trampreeder sind und überall in der Welt umherfahren, um Frachten aufzuspüren und fremden Staaten ihre Dienste anzubieten.

Neben die wirtschaftlichen Gesichtspunkte, welche die Notwendigkeit einer Handelsschifffahrt begründen, treten die ideellen oder, wenn ich so sagen darf, die politischen. Es ist nicht gleichgültig, ob die „Europa“ und „Bremen“ in der Fahrt über den Nordatlantik das Blaue Band haben, oder ob wir mit guten und schnellen, oder mit langsamen Schiffen im Ostasienverkehr vertreten sind. Reichsminister Dr. Goebbels hat auf dem Tag der deutschen Seeschifffahrt in Hamburg das Wort geprägt: „Die Schiffe und ihre Kapitäne, Offiziere und Mannschaften sind die Künster des Volkes, aus dem sie stammen.“ Als ich neulich auf Einladung des Reichsstatthalters von Oldenburg und Bremen die oldenburgischen Häfen bereiste, sah ich einen Dampfer, der in seinen Verbänden eigentlich nur noch durch den Rost zusammengehalten wurde, und ich brauchte mich nach der Flagge des Schiffes nicht mehr umzusehen. Das Schiff ist die Visitenkarte seines Heimatlandes. Ein Deutscher aus Peru beklagte sich bei mir, daß der deutsche Handelsschiffdienst nach der Westküste Südamerikas nicht mehr so gut sei, wie vor dem Kriege. Er verstand, daß man in der Nachkriegszeit zunächst nicht mehr einen so guten Schiffsdienst habe unterhalten können wie in der Vorkriegszeit. Nach den Eindrücken aber, die er jetzt in Deutschland gewonnen habe, glaube er, daß das Dritte Reich es möglich machen müsse, wieder bessere Einheiten nach der Westküste Südamerikas zu entsenden. Die dort lebenden Deutschen verlangten in ihrem Stolz auf ihr Deutschtum, daß die deutsche Flagge durch erstklassige Schiffe vertreten sei. Ich konnte ihm zu seiner Beruhigung mitteilen, daß die beiden großen Reedereien in Hamburg und Bremen schon lange bemüht seien, auch für die Westküste Südamerikas neue Schiffe in Dienst zu stellen. Es sind wichtige und gar nicht zu unterschätzende Imponderabilien, die uns zwingen, die Handelsschifffahrt auf dem höchsten Stand zu halten. Jeder Kapitän, jeder Offizier, jeder Matrose ist ein Vertreter des Deutschtums im Ausland. Je besser das Material, je vorbildlicher der Kapitän und die Mannschaft — und wir können mit Stolz sagen, daß sich unsere Handelsschiffsbesatzungen überall von ausgezeichneter Disziplin zeigen —, um so größer der Erfolg, den die Auslandsdeutschen in dem Kampf um den Anteil am deutschen Handel erringen.

Wenn ich nunmehr zu der Frage komme, was muß und kann der Staat für die Handelsschifffahrt tun, so möchte ich über die normalen Aufgaben, welche der Staat der Handelsschifffahrt gegenüber zu erfüllen hat, im Fluge hinweggehen. Der Staat hat der Handelsflotte den Heimathafen zu stellen und für den seewärtigen Zugang zu sorgen. Die erste Aufgabe ist von den Ländern und Gemeinden, insbesondere von Hamburg, Bremen und Preußen großzügig gelöst worden. Die seewärtigen Zugänge sind 1920 vom Reich übernommen. Hamburg und Bremen hatten damals große Sorge, ob das Reich der Unterelbe und der Unterweser dieselbe Fürsorge angedeihen lassen werde, wie sie selbst sie in einer Jahrhunderte alten Tradition geübt hatten. Die Hansestädte haben inzwischen gesehen, daß das Reich mit seinen großen Mitteln den Unterlauf der Flüsse besser hat ausbauen können, als es ihnen wahrscheinlich selbst möglich gewesen wäre. Lübeck hatte die untere Trave vor der Übergabe an das Reich zurückbehalten, hat aber im vergangenen Jahre gebeten, ihm die untere Trave in gleicher Weise, wie es bei der Elbe, der Weser, der Oder, der Ems und dem Königsberger Seekanal geschehen ist, abzunehmen, ein Beweis, daß nunmehr auch Lübeck die Berück-

sichtigung der lübischen Interessen durch die Reichswasserstraßenverwaltung gewährleistet sieht.

Weiter hat der Staat zu sorgen für die Bezeichnung und die Befeuern der Küstengewässer. Die Reichsseezeichenverwaltung ist weiten Kreisen unbekannt, und doch haben die deutschen Seezeichen-Ingenieure in dem gesamten Raum der Nord- und Ostsee von der französisch-englischen Küste bis in die russischen Gewässer hinein die unbestrittene geistige Führung.

Schließlich hat der Staat dafür einzutreten, daß seine Handelsschiffe in fremden Häfen Eingang finden, Passagiere absetzen und aufnehmen, Ladung löschen und einnehmen können. Wir erfüllen diese Aufgaben in den Handelsverträgen. Ich darf weiter erinnern an die Kollektivverträge über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und die Freibordregelung, die in den Jahren 1929 und 1930 in London geschlossen sind. Die Bedeutung dieser Verträge liegt nicht darin, daß festgestellt wird, wie ein Schiff in seinen Schotten unterteilt sein und ausgerüstet werden muß, oder wie tief es beladen werden darf. Das sind Anforderungen, die wir bereits national entwickelt hatten und auch national hätten weiter entwickeln können. Das Entscheidende ist, daß die deutschen Zeugnisse, welche den deutschen Schiffen über ihre Seefähigkeit ausgestellt werden, auf Grund der Verträge von allen fremden Hafenverwaltungen anerkannt werden müssen. Die Verträge sichern der deutschen Schifffahrt die Freizügigkeit, ohne welche sie ihre Aufgaben nicht erfüllen kann, und entheben die deutschen Reeder dem Zwang, sich hinsichtlich der Seetüchtigkeit und der Einhaltung des Freibords der Kontrolle fremder Häfen zu unterwerfen.

Was ich Ihnen als Gegenwartsfragen im besonderen vortragen möchte, das sind die außerordentlichen Hilfsmaßnahmen, die wir vom Staat aus in den letzten Jahren für die deutsche Seeschifffahrt durchführen mußten.

Für das Jahr 1930 konnten die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd jeder für sich noch 6 % Dividende an ihre Aktionäre verteilen. Diese Beschlüsse wurden in den Aufsichtsratssitzungen und den Generalversammlungen vom Sommer 1931 gefaßt. Ganz kurze Zeit darauf, und zwar im Dezember 1931, traten die beiden Gesellschaften an den Staat heran und baten um Unterstützung, zunächst im Kreditwege, weil sie nicht mehr in der Lage seien, ihren Verpflichtungen aus eigenen Mitteln nachzukommen. Wir haben damals nicht übersehen können, welche Bedeutung diesem Schritt beizulegen war. Wir glaubten an eine vorübergehende Zahlungsschwierigkeit, die im Kreditwege unschwer zu überbrücken wäre, mußten uns aber im Laufe des Jahres 1932 davon überzeugen, daß es sich um außerordentliche strukturelle Wandlungen handelte, welche die Reeder auch bei vorsichtiger kaufmännischer Berechnung nicht hatten voraussehen können. Die Ursachen, weshalb die gesamte deutsche Reederei und nicht nur die großen Gesellschaften, bei welchen uns die Vorgänge zunächst entgegentraten, in Schwierigkeiten kamen, waren doppelte.

Einmal war der Welthandel vom Jahre 1929 bis zum Jahre 1932 auf ein Drittel abgesunken. Der Wert des Welthandels betrug 1929 in Goldmark berechnet 284 Milliarden Reichsmark, ging 1930 um 19 %, 1931 um weitere 28 %, 1932 nochmals um 35 % zurück. Zu gleicher Zeit war die Welttonnage, die 1914 auf 50 Millionen Brutto-Register-Tonnen geschätzt wurde, auf 70 Millionen Brutto-Register-Tonnen gestiegen. Das Absinken des Welthandels bei steigender Tonnage hatte ein Überangebot an Schiffsraum und ein außerordentliches Nachgeben der Frachtraten zur Folge.

Dazu kam ein zweites Moment, das für die Reedereien noch stärker wirkte,

nämlich die Abwertung zunächst der englischen und dann der amerikanischen Währung. In der Seeschifffahrt werden alle Frachten, auch die Raten im deutschen Küstenverkehr in englischen Pfunden quotiert. Das gleiche gilt für die Passagen. Nur die im Nordatlantik geltenden Passageraten werden in USA.-Dollar festgesetzt. So kam es, daß die Reedereien in dem Augenblick, wo das englische Pfund und der USA.-Dollar vom Gold losgelöst wurden, in ihren Einnahmen erheblich zurückgingen, in ihren auf Reichsmark gestellten Ausgaben aber kaum Erleichterungen hatten. Nur für diejenigen Ausgaben, die sie selbst in ausländischen Häfen in fremder Währung bezahlen konnten, hatten sie von der Entwertung des Pfundes und Dollars Vorteile. Die übrigen Ausgaben, insbesondere die Löhne und der Schuldendienst, blieben in Reichsmark bestehen. Eine mittlere Reederei, wie die Hansa-Dampfschifffahrt in Bremen, die im Monat etwa 100 000 englische Pfund an Brutto-Einnahme hatte, verlor mit jeder Mark, um die sich das Pfund von der Goldparität entfernte, 100 000 Reichsmark im Monat. Wir waren gezwungen, den Reedereien einen Ausgleich für die Spanne zwischen der inneren Kaufkraft der Mark und den Wechselkursen zu geben, und haben für alle Reedereien ohne Unterschied, ob sie groß oder klein sind, eine Währungsbeihilfe bereitgestellt. Die Währungsbeihilfe wird nach Brutto-Register-Tonnen und dem Arbeitsbedarf, d. h. nach den Lohnkosten der fahrenden Besatzung, bemessen. Jedes in Fahrt befindliche Schiff erhält für die Brutto-Register-Tonne 3 Pf. und 20 v. H. der tatsächlich gezahlten Heuern. Wir wissen, daß damit der Währungsverlust nicht voll abgegolten ist, müssen aber unter der Spanne zwischen dem amtlichen Kurs und der Goldparität bleiben, weil wir den Reedereien sonst den Anreiz bieten würden, unwirtschaftliche Fahrten zu unternehmen. Die Währungsbeihilfe ist mit einem Rückforderungsrecht belastet, sie braucht aber nur aus dem Gewinn zurückgezahlt zu werden, und auch nur dann, wenn die Reederei in dem Jahre, für welches sie die Beihilfe bekommen hat, einen Gewinn erzielt haben sollte, aus welchem ihr die Rückzahlung billigerweise auferlegt werden kann. Der Fall der Rückzahlung ist bisher noch nicht eingetreten. Trotzdem haben einzelne Reedereien — und zwar zwei Reedereien, welche der Schwerindustrie im Ruhrgebiet nahestehen, und eine Reederei in Hamburg — es abgelehnt, die Währungsbeihilfe in Anspruch zu nehmen, weil sie die mit Staatszuschüssen verbundene Einwirkung des Staates auf ihre Betriebe vermeiden wollen. Ich bedaure es, daß diese Reedereien dadurch in ihren Mitteln für Schiffsneubauten sehr beschränkt sind. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß die Reedereien nicht nur ihre Betriebe fortführen, sondern auch in die Lage gesetzt werden müssen, ihren Schiffspark durch Neubauten auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu halten.

Neben der Währungsfrage, die für alle Reedereien gleichmäßig gelöst werden konnte, war das zweite schwierige Problem die Aufgliederung der großen Konzerne der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd. Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd waren schon vor dem Kriege Reedereien, welche die größte Tonnage in einer Hand vereinigten, und wurden nur durch einen englischen Konzern übertroffen. Nach dem Kriege hatte die Hamburg-Amerika Linie die Austral- und Kosmos-Linie übernommen, die ihrerseits vorher die Stinnes-Reederei aufgekauft hatte. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich die Rolandlinie angegliedert und die Aktienmehrheit der Hansa-Dampfschifffahrt an sich gebracht. Beide zusammen hatten die Aktien der Woermann- und Ostafrikalinien gekauft, der Norddeutsche Lloyd außerdem die Aktienmehrheit der Hamburg-Süd erworben. Die Entwicklung vollzog sich in den Jahren bis 1929, wo das Bankkapital die Reedereien beherrschte und im Handel mit Aktienpaketen die Lösung

der Schifffahrtprobleme sah. So standen wir 1932 vor der Tatsache, daß 70 % der gesamten deutschen Tonnage in den Händen des Hapag-Lloyd-Konzerns zusammengefaßt war. Hapag und Lloyd waren ihrerseits wieder in einer Union vereinigt, die so weit ging, daß die Einnahmen und Ausgaben auf der ganzen Linie geteilt waren. Wir sahen sehr bald, daß dieser große Konzern nicht so krisenfest war wie die mittleren und kleineren Reedereien, und mußten dahin streben, das Gebilde aufzugliedern. Es ist leicht zu begreifen, daß ein einzelner Mann nicht gleichzeitig die Passagen und Frachtenmärkte in Nord- und Südamerika und Afrika, in Ostasien und Australien beherrschen, daß er nicht nebenher auch die Bedürfnisse der Kapitäne, Offiziere und Mannschaft verfolgen und sich um den sehr schwierigen technischen und nautischen Betrieb kümmern kann. Wir mußten die Forderung stellen, daß der vereinigte Konzern aufgeteilt und in übersehbare und durchsichtige Reedereien zerlegt würde. Wir sind dabei sehr vorsichtig vorgegangen und haben zunächst versucht, die europäischen Linien aus Hapag und Lloyd auszulösen.

Die Hamburg-Amerika Linie besaß
die Hamburg-Rhein-Linie G. m. b. H.,
die Hamburg-London-Linie G. m. b. H.,
die Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
die Svenska-Linie,
die Ippen-Linie Reederei AG.

Der Norddeutsche Lloyd besaß
die Argo-Reederei AG.,
die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“,
die Mathies-Reederei AG.

Die Reedereileitungen erklärten sich damit einverstanden, daß ihre europäischen Linien, die mit dem transatlantischen Dienst nur mittelbar zusammenhängen, in andere privatwirtschaftliche Hände überführt wurden, und wir können heute schon feststellen, daß sich diese Linien nicht nur selbst tragen, sondern auch begonnen haben ihre früheren Schulden abzustoßen. Das wirtschaftliche Moment, welches die Großreedereien seinerzeit veranlaßt hatte, die Nord-Ostsee-Schifffahrt an sich zu nehmen, ist durch besondere Verträge sichergestellt. Die Linien waren Zubringer und Abbringer für die transatlantischen Dienste im Raume der Nord- und Ostsee, und die Erwerber führen diese Dienste weiter, aber als selbständige Reeder.

Weiter haben wir Hapag und Lloyd veranlaßt, den Afrikadienst bei sich auszuscheiden. Der Afrikadienst wurde bisher in der Hauptsache von der Woermann-Linie AG. in Hamburg und der Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg betrieben, deren Aktien sich je zur Hälfte in den Portefeuilles von Hapag und Lloyd befanden. Daneben hatten Hapag und Lloyd ebenfalls Schiffe im Afrikadienst laufen, verfügten über diese Schiffe aber nicht selbst, sondern stellten sie ausgerüstet und bemannt den Afrikalinien zur Verfügung, so daß diese den Dienst rund um Afrika teils mit eigenen und teils mit Schiffen der Hapag und des Norddeutschen Lloyd versahen. Die Folge war, daß die beiden Afrikalinien bei den ihnen zur Verfügung gestellten Schiffen von Hapag und Lloyd auf die Auswahl der Schiffe und ihre Besetzung mit Kapitänen und Offizieren keinen Einfluß hatten und sich mit den Maßnahmen abfinden mußten, welche die großen Reedereien für richtig hielten. Wir haben es erreicht, daß Hapag und Lloyd die im Afrikadienst beschäftigten Schiffe den beiden Afrikalinien zu Eigentum übergeben und ihnen damit den Dienst einmal östlich, einmal westlich um Afrika herum zur selbstän-

digen Wahrnehmung überlassen haben. Hapag und Lloyd haben auch die Aktien der beiden Afrikalinien verkauft, so daß die Reedereileitung der Afrikalinien auch innerlich von Hapag und Lloyd unabhängig geworden ist.

Das Dritte, was wir erstrebten, war die Ablösung und Verselbständigung des Hamburg-Südamerika-Dienstes. Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd waren zu etwa 80 v. H. Aktieninhaber der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und betrieben neben der Hamburg-Süd eigene Passage- und Frachtdienste nach Südamerika. Wir hatten uns zum Ziele gesetzt, diese 3 parallelen Dienste zu einem einzigen Dienst zu verschmelzen und sind bei der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd dafür eingetreten, ihre bisher im Südamerikadienst beschäftigten Schiffe der Hamburg-Süd zu überlassen. Es ist uns gelungen, eine Vereinbarung der Beteiligten herbeizuführen, doch trat hier eine besondere Schwierigkeit ein: das war das Verhältnis der beiden Hansestädte Hamburg und Bremen. Bremen erhob Einspruch dagegen, daß die Schiffe, welche bisher vom Norddeutschen Lloyd bewirtschaftet wurden, nach Hamburg überführt würden, und zwar aus begreiflichen Gründen. Ein Schiff bringt mit seiner Ausrüstung und seinem Personal einer Hafenstadt wirtschaftliches Leben. Es wurde deshalb in den Vertrag die Bestimmung aufgenommen, daß die bisher vom Norddeutschen Lloyd bewirtschafteten Schiffe auch weiter in Bremen bereedert, daß insbesondere alle Reparaturen im Wesergebiet ausgeführt werden müßten und daß das Personal in Bremerhaven wohnen bleiben könne. Es ist weiter sowohl im Südamerika- wie auch im Afrikaverkehr Vorsorge dafür getroffen, daß die Abfahrten, die der Norddeutsche Lloyd bisher von der Weser aus gehabt hat, nicht verringert werden. Sowohl die Hamburg-Süd als auch die Afrikalinien, die alle ihren Sitz in Hamburg haben, sind die Verpflichtung eingegangen, die Weserhäfen in derselben Häufigkeit anzulaufen, wie es bisher unter dem Doppelregime von Hapag und Lloyd geschehen war. Die Zusammenfassung des Südamerikadienstes in der Hamburg-Süd ist durchgeführt, und es ist erfreulich festzustellen, daß die Quote, welche bisher die 3 deutschen Linien in dem Pool nach Südamerika gehabt haben, unverkürzt auf die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft übertragen worden ist.

Das Letzte, was im Rahmen der Aufgliederung der beiden großen Konzerne noch geschehen muß, ist die Auslösung des Levantedienstes. Der Levantedienst wird von Schiffen betrieben, welche der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd gehören, und wird geleitet von einer G. m. b. H., die mit einem Gesellschaftskapital von 50000 Reichsmark ausgestattet ist, und welche die ihr von den beiden Muttergesellschaften ausgerüsteten und bemannten Schiffe im Fracht- und Passagedienst nach dem östlichen Mittelmeer betreibt. Es ist beabsichtigt, 2 Aktiengesellschaften zu gründen, 1 Gesellschaft in Hamburg und 1 Gesellschaft in Bremen, welche jede für sich die bisher von Hapag und Lloyd bereederten Schiffe übernehmen sollen. Die beiden Gesellschaften werden die Schiffe dann der bisherigen Betriebsgesellschaft zur Führung des Dienstes überlassen. Das Kapital für die beiden Aktiengesellschaften soll ausschließlich von privaten Wirtschaftskreisen aufgebracht werden. Der Levantedienst ist in den letzten Jahren gut gegangen. Obgleich er nach Palästina, Ägypten und Griechenland geht, wo man sich von dem Judenboykott die schlimmsten Erwartungen versprechen mußte, hat es die Levante verstanden, ihren Anteil an den Frachten gut zu erhalten.

Nachdem die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd auf eine Form zurückgeführt waren, welche sie als Großunternehmungen und nicht mehr

als Trusts, d. h. als einheitlich geleitete Gebilde und nicht als Konglomerate verschiedener Aktiengesellschaften erscheinen ließ, kamen wir zu der Frage des Nordatlantikdienstes. Der Nordatlantikdienst, d. h. die Fahrt der großen Passagier- und Frachtdampfer nach Nordamerika, ist wirtschaftlich nicht rentabel, vor allem deshalb, weil wir in diesem Dienst sehr stark mit den Subventionsmaßnahmen von den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich und Italien zu rechnen haben. Trotz der mangelnden privatwirtschaftlichen Rentabilität muß der Dienst aufrechterhalten werden, weil auf dieser Linie gerade die am meisten repräsentativen Schiffe „Europa“, „Bremen“ und die „Deutschland“-Klasse der Hamburg-Amerika Linie eingesetzt sind. Wenn die Reedereien diesen Dienst aus eigenen Kräften nicht aufrechterhalten können, der Staat die Aufrechterhaltung des Dienstes aber für notwendig hält, muß der Staat die erforderlichen Zuschüsse leisten. Aus technischen Gründen ergibt sich der Wunsch, das vom Staat zu subventionierende Objekt soweit als möglich zu isolieren, damit eine sichere Kontrolle über die Verwendung der Zuschüsse ausgeübt werden kann. Es wird deshalb darum verhandelt, den Nordatlantikdienst von Hapag und Lloyd durch eine oder zwei Betriebsgesellschaften führen zu lassen, welche sich die Erfahrungen und Organisation der großen Reedereien zunutze machen, von den Hauptgesellschaften aber unabhängig sind. Sobald der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd die Last des Nordatlantikdienstes abgenommen wird, nehmen wir an, daß die beiden großen Reedereien in der Lage sein werden, die übrigen Dienste zu betreiben, ohne daß sie einer weiteren Stützung durch die Regierung bedürfen.

Sie sehen die 3 Gesichtspunkte, die uns bei den Hilfsmaßnahmen für die Seeschifffahrt geleitet haben:

1. Ausgleich der Spanne zwischen Reichsmark und Pfund und Dollar;
2. Betriebe zu formen, welche krisenfest sind und Hilfsmaßnahmen des Staates soweit als möglich entbehrlich machen;
3. Entlastung der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd von dem Nordatlantikdienst als einem Dienst, der nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zur Zeit nicht rentabel betrieben werden kann.

Wenn ich Ihnen diese Dinge in einer kurzen halben Stunde vorgetragen habe, so werden Sie vielleicht erstaunt sein zu hören, daß es der Verhandlungen von 2 Jahren bedurft hat, um zu diesem Ergebnis zu kommen. Nicht, daß ich damit sagen wollte, daß sich die Reedereileitungen oder einzelne Persönlichkeiten unter ihnen gegen die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen gestäubt hätten. Es war die Schwierigkeit der Probleme, die zwang, so langsam vorzugehen, wenn nicht unersetzbare Werte zerstört werden sollten. Alle Herren haben bereitwillig mitgearbeitet und waren bemüht, die Verhandlungen zu den bestmöglichen Ergebnissen zu bringen. Besonderen Dank schulden wir außer den leitenden Männern der großen Reedereien selbst dem Führer der Seeschifffahrt, dem Hamburgischen Staatsrat Eßberger, der es mit Takt und Geschick, Sachkunde und Verständnis erreicht hat, daß sich die Beteiligten freiwillig zu den vorgetragenen Vereinbarungen bereitfanden.

Meine Damen und Herren! Ich möchte zum Schluß ganz kurz, wenn ich von der Gegenwart abgehen darf, ein Zukunftsproblem streifen, das mir besonders am Herzen liegt. Es handelt sich um die deutsche Handelsschifffahrt in der Ostsee. Die Ostsee ist in der Nachkriegszeit von den großen Reedereien vernachlässigt worden. Wir haben den Zustand, daß die transatlantische Schifffahrt in Hamburg und Bremen endet. Die Güter, welche für die Ostsee bestimmt sind, oder die Güter, die in der Ostsee aufkommen und nach Übersee

befördert werden sollen, gehen mit den kleineren Ostseedampfern von Bremen und Hamburg in die Ostseehäfen oder werden umgekehrt von der Ostseeschifffahrt nach Hamburg und Bremen zur Umladung auf die transatlantischen Dampfer gebracht. Es ist ein Sammel- und Verteilungsverkehr in Hamburg und Bremen, der wirtschaftlich so günstig ist, wie er nur sein kann. Aber die fremden Länder Schweden, Finnland, Polen und Dänemark beginnen mehr und mehr, sich von diesem Sammel- und Verteilungsverkehr zu lösen. G'dingen, Helsingfors, Stockholm und Kopenhagen entwickeln in steigendem Umfang eine eigene transatlantische Schifffahrt, und wir sehen eine ähnliche Entwicklung, wie wir sie früher einmal zu unseren Gunsten gehabt haben, nunmehr zu unseren Ungunsten vor sich gehen. Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts war London der Platz, welcher die Sammel- und Verteilungsfunktion im Überseeverkehr für Europa ausübte. Als die Hansestädte eigene Überseereedereien gründeten, nahmen sie London den Verkehr ab und organisierten den Sammel- und Verteilungsverkehr für die Ostsee bei sich. Nunmehr machen sich die Ostseeländer selbständig, und G'dingen versucht, für die weiter östlich gelegenen Häfen die Rolle zu übernehmen, die heute noch Hamburg und Bremen spielen. Wir können es den fremden Ländern nicht verargen, wenn sie versuchen, sich selbständig zu machen. Wir sehen, daß G'dingen Linien entwickelt, die nach allen Teilen der Welt gehen, nach Nord- und Südamerika, nach Afrika und Australien und das, obwohl G'dingen nur ein Land hinter sich hat, das 30 Millionen Menschen zählt und wirtschaftlich bestimmt nicht so stark erschlossen ist wie Deutschland.

Wir müssen, wenn wir auf den Verkehr der Ostsee nicht verzichten wollen, unsere Ostseehäfen instandsetzen, an diesem Verkehr teilzunehmen, und können nicht mit Ruhe ansehen, daß die polnischen und skandinavischen Linien versuchen, in unseren Ostseehäfen Güter für ihre transatlantischen Dienste einzunehmen. Ich vertrete deshalb seit langem den Standpunkt, daß wir bestrebt sein müssen, Königsberg zu einem Ausgangspunkt transatlantischer Linien zu machen und zunächst eine Linie von Königsberg nach Nordamerika einzurichten, damit wir einen Stützpunkt schaffen, welcher für die weitere Überseeschifffahrt von und nach der Ostsee ausgebaut werden kann. Wenn ich diesen Gedanken ausspreche, so werden Sie mir glauben, daß ich damit in Hamburg und Bremen wenig Zustimmung finde. Ich fühle mich als Prediger in der Wüste, aber ich bin überzeugt, daß wir unsere Ostpolitik nicht durchführen können, wenn wir nicht Königsberg zum Ausgangshafen einer transatlantischen Schifffahrt machen. Hinter Königsberg liegt Rußland. Es wird der Tag kommen, wo dieses weite und unerschlossene Land dem Welthandel wieder zugänglich wird, und für diesen Zeitpunkt müssen wir Vorsorge treffen, daß Königsberg als der östlichste eisfreie Hafen in den Verkehr mit Rußland eingeschaltet wird und der Handel nicht nur über Wladiwostok oder das Schwarze Meer geht. Wir können diesem Programm im Augenblick keine Verwirklichung geben, weil wir durch andere Aufgaben zu stark belastet sind und die Zeit abwarten müssen, bis die Währungsfragen geklärt sind. Ich bin aber aus dem gleichen Gedanken heraus immer dafür eingetreten, den Seedienst nach Ostpreußen zu fördern und die deutsche Flagge wenigstens in dem Küstenverkehr zwischen Swinemünde und Pillau zu zeigen. Wir haben in diesem Jahre auch einen besonderen Touristendienst nach Helsingfors eingerichtet und wollen den Ostseestaaten zeigen, daß wir unsere Interessen in der Ostsee nicht aufgegeben haben.

Meine Damen und Herren! Ich bin seit 9 Jahren verantwortlich für die staatlichen Maßnahmen gegenüber der Seeschifffahrt und habe diese Fragen

7 Jahre hindurch auch im Reichstag zu vertreten gehabt: besser gesagt, ich hätte sie vertreten müssen, wenn ich Gelegenheit dazu gefunden hätte. In den 7 Jahren ist in den verschiedenen Reichstagsausschüssen nicht ein einziges Mal von irgend-einem Abgeordneten zu der Seeschiffahrtspolitik eine Frage gestellt oder eine Maßnahme beanstandet worden. So gering war unter dem früheren Regime das Interesse für alle Fragen, die mit der Handelsschiffahrt zusammenhingen. Und heute? Der Führer und Reichskanzler nimmt an dem Stapellauf der „Scharnhorst“ teil; er fährt nach Cuxhaven, um die Rettungsmannschaft der „New York“ zu beglückwünschen und ihr als erster die Hand zu drücken; der Führer und Reichskanzler nimmt an der Probefahrt der „Scharnhorst“ teil: Sie werden verstehen, wie dankbar und glücklich ich bin, daß die Bedeutung der Seeschiffahrt von dem Führer und Reichskanzler so klar erkannt ist. Wer an Deutschland glaubt und um eine deutsche Zukunft ringt, muß wissen, daß Deutschland nicht leben kann ohne eine starke, moderne, leistungsfähige Handelsschiffahrt, ja ich möchte sagen ohne die leistungsfähigste Handelsschiffahrt der Welt. Sie ist die Stütze der Kriegsmarine, der Pionier für den Handel und „Der Künder der Nation“.

Heil Hitler!

Buchbesprechungen

Walther Beckert, Reform der Reichsverkehrspolitik! Dortmund 1934. Verlag von Fr. Wilh. Ruhfus. 20 Seiten. DIN A 4 mit 4 Anlageblättern mit graph. Darstellungen. RM 3,—.

Um die vorliegende Schrift hat sich 1934 in der westdeutschen Tagespresse ein lebhafter Meinungsaustausch entwickelt. Kritik und Antikritik verdeutlichten die aus der Schrift sich mehr indirekt ergebende Tatsache, daß ihre Forderungen den Interessen der Binnenschiffahrt entgegenkommen. Die folgende Besprechung der Beckert-schen Ausführungen von verkehrswissenschaftlichem Standpunkt sieht von dem mit ihnen verbundenen interessenpolitischen Einschlag ab und wertet sie rein als auf die Förderung der Gesamtwirtschaft gerichteter Reformvorschlag. Eine solche Würdigung der Schrift legt sich um so mehr nahe, als ihr Verfasser auf knappem Raum volkswirtschaftlich bedeutsame Prinzipfragen der Reichsbahntarifpolitik, die von Zeit zu Zeit sich zu vergegenwärtigen lohnt, aufrollt und durch Aufstellung von Forderungen zu beantworten sucht.

Einleitend stellt Beckert die relativ gute Behauptung der Reichsbahn-Güterverkehrs-Leistungen und -Einnahmen in den Krisenjahren 1931 und 1932 heraus. Daß die tkm-Leistung dieser Jahre gegenüber 1913 nicht so sehr gesunken ist wie die Mengenleistung, trifft zwar zu, doch nicht in dem Maße der von Beckert angegebenen Prozentsätze. Soweit diese die t-Leistung, die Durchschnittseinnahmen pro t und die durchschnittliche Transportweite betreffen, sind sie sämtlich falsch (man vergleiche die Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft). — Die durch Vergleich der Entwicklung des Großhandelsindex, des Lebenshaltungsindex und der Reichsbahnfrachten 1927:1931/32 gewonnene Feststellung, daß „relativ betrachtet das Niveau der Reichsbahnfrachten beträchtlich über dem Stande von 1927 liegt,“ ist nicht abzustreiten. Eine Würdigung der darin zum Ausdruck kommenden Einnahmepolitik der Reichsbahn hat die staatlich bedingten Ausgabenbestimmungsgründe (Reparationsverpflichtungen, politische Pensionslast, Krisenbekämpfungsmaßnahmen, Beamtenbesoldungsgrundsätze) zu berücksichtigen.

Beckerts weitere Argumentation gipfelt in folgenden Präntentionen: