

nende Zusammenarbeit gewährleistet. Neben der Notwendigkeit des einheitlichen Einsatzes der Nahverkehrsmittel in außerordentlichen Zeiten darf aber nicht vergessen werden, daß in normalen Zeiten die Hauptaufgabe dieser Verkehrsträger sich auf das Gebiet des innerstädtischen Nahverkehrs erstreckt. Die bisherigen Erfahrungen haben die Notwendigkeit gezeigt, die Nahverkehrsunternehmen stark zu erhalten. Es wird nach wie vor von ihnen verlangt werden, daß sie sich selbst tragen und nicht etwa mit erforderlichen Zubußen Bevölkerungskreise belasten, die an der Durchführung ihrer Verkehrsaufgaben unbeteiligt sind. Die notwendige enge Bindung an den Kreis ihrer Benutzer verbietet den Zusammenschluß zu einem regionalen Großunternehmen, das nicht mehr in der Lage sein würde, die örtlichen Verkehrsbedürfnisse richtig zu erkennen und deren Befriedigung sicherzustellen. Ausgehend von dem Grundsatz, daß in unserem Staat der Starke den Schwachen bei der Erfüllung seiner im allgemeinen Interesse liegenden Aufgaben zu stützen hat, erscheinen Zusammenschlüsse benachbarter Bahnen in der folgerichtigen Entwicklung zu liegen. In Aussicht genommen ist der Zusammenschluß der Nahverkehrsunternehmen des engeren Ruhrgebiets in fünf Verkehrsscheiben mit den Mittelpunkten Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund und ein die Vestischen Straßenbahnen umfassendes Gebiet. Zwischen den fünf Scheiben selbst muß eine enge Zusammenarbeit stattfinden, wie ja auch der sich über das Gebiet verschiedener Verkehrsunternehmen erstreckende Gemeinschaftsverkehr aus den gegebenen Erfordernissen entstanden ist.

Zu der Frage, ob und inwieweit sich ein Zusammengehen mit dem anderen großen Nahverkehrsträger, der Reichsbahn, in eben diesem Nahverkehr ermöglichen läßt, kann noch keine abschließende Stellung genommen werden. Die hier bestehenden Schwierigkeiten liegen im wesentlichen darin, daß die Reichsbahn erheblich niedrigere Tarifsätze hat als die Nahverkehrsunternehmen. Während die Reichsbahn den Ausgleich für ihre unter Selbstkosten liegenden Tarife im Personenverkehr durch die Überschüsse aus dem Güterverkehr findet, besteht für die Nahverkehrsunternehmen eine solche Möglichkeit nicht. Sie müssen ihren Personentarif so aufbauen, daß zum mindesten die Selbstkosten gedeckt werden. Andererseits ist die Verteilung des Nahverkehrs auf Reichsbahn und Nahverkehrsmittel bedingt durch den verschiedenen Charakter der Verkehrsbedienung bei diesen beiden Verkehrsträgern. Die Tatsache, daß vier Fünftel des Nahverkehrs auf die Nahverkehrsunternehmen und nur ein Fünftel auf die Reichsbahn entfallen, trotz des Tarifunterschiedes der für sich betrachtet das Gegenteil zur Folge haben müßte, findet ihre einfache Begründung darin, daß für eine große Zahl von Fahrgästen die Benutzung der billigen Reichsbahn wegen Fehlens einer passenden Reichsbahnlinie und durch die langen Anmarschwege erschwert, wenn nicht unmöglich wird. Die Feingliedrigkeit des Straßenbahnnetzes und seine weitere Verästelung durch Omnibus- und Obuslinien wird seine Anziehungskraft nie verlieren.

Andererseits sind die Beziehungen zwischen dem Bezirks- und Fernverkehr und dem Nahverkehr in unserem Verkehrsgebiet außerordentlich enge, weil ein Teil des Aufgabenkreises des Nahverkehrs darin besteht, Zubringer und Verteiler des Fernverkehrs zu sein. Diese Wechselbeziehungen zwischen beiden Verkehrsarten bedingen eine beiderseitige Abhängigkeit in der Form, daß der ankommende Fernverkehr den Nahverkehrsmitteln zur Verteilung zufließt und daß andererseits die Nahverkehrsmittel den Zubringerverkehr zu den Reichsbahnhöfen übernehmen.

Die vorhandenen Verkehrsträger haben aber nicht allein der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse unter den zeitlich obwaltenden Verhältnissen zu dienen, sondern es gehört zweifellos zu ihrem Aufgabenkreis, die in der Zukunft zu erwartenden Verkehrsprobleme im beiderseitigen Benehmen zu einer den Lebensinteressen des Ruhrgebiets entsprechenden Lösung zu bringen.

Zukunftsfragen der Schifffahrtspolitik.

Von Dr. Paul Schulz-Kiesow, a. o. Prof. an der Hansischen Universität Hamburg.

I

Die Zukunft der internationalen Schifffahrtskonferenzen.

1. Staat und Konferenzen in der Vergangenheit.

Von jeher befand sich die deutsche Seeschifffahrt im Wettbewerb mit allen übrigen Schifffahrtsländern. Es ist kürzlich der Meinung Ausdruck gegeben worden, daß die deutsche Handelsschifffahrt im Bereich mehr oder weniger hemmungsloser Konkurrenz arbeitet, d. h. auf einem Gebiet tätig ist, das keinen ordnenden Gesetzgeber hat¹. Dieser Auffassung, daß die Seeschifffahrt der staatlichen Wirtschaftslenkung nicht unterliegt, kann aber nur bedingt zugestimmt werden. Seit langem geht zum mindesten die Linienreederei der ganzen Welt unweigerlich den Weg der Nationalisierung in irgendeiner Form, der Eingliederung in die höhere staatliche oder völkische Gemeinschaft.

„Der letzte Bereich für den privaten wirtschaftlichen Wagemut, sei es einzelner Unternehmer oder einzelner Staaten, wie Norwegen und Griechenland, bleibt die Trampschifffahrt. Doch wird es sich auch hier nur um einen Übergang handeln, und es zeigen sich bereits Ansätze, auch diese letzten romantischen Reste eines alten Freibeutertums irgendwie einzuordnen in das neue Weltbild“².

Ausgerechnet England hat in seinem Handelsvertrag mit der UdSSR vom 16. Februar 1934 und in seinen Handelsverträgen mit Litauen und Lettland, welche am 13. August 1934 bzw. am 12. Oktober 1934 in Kraft traten, dokumentiert, „daß der Seetransport nicht mehr Gegenstand des freien Wettbewerbs sein soll, sondern daß andere Bestimmungsgründe dafür entscheidend sind, welche Flagge den Seetransport eines bestimmten Landes durchführen wird“³). In der Tat sicherte sich England durch diese Handelsverträge entweder den ausschließlichen Transport oder einen großen Teil der Beförderung seines Außenhandels mit diesen Ländern. Allerdings erstreckten sich solche englischen Maßnahmen und diejenigen anderer Länder überwiegend nicht auf Güter der Linienschifffahrt, sondern auf solche der Trampschifffahrt. Immerhin setzte England Anfang 1935 in einem Handelsvertrag mit Polen durch, daß die Linienschifffahrt zwischen Gdingen einerseits und London und Hull andererseits lediglich der damaligen Polnisch-Britischen-Schifffahrtsgesellschaft und der englischen Reederei United Baltic Corporation vorbehalten blieb.

Ein wirklich freier Wettbewerb hat in der internationalen Linienschifffahrt praktisch niemals bestanden. Dies geht schon daraus hervor, daß die Entstehung der Schifffahrtskonferenzen mit derjenigen der Linienschifffahrt zeitlich fast zusammen fiel. Allerdings hat der Staat bei der Verbandsbildung der Linienschifffahrt niemals Pate gestanden. Wie bei den Industriekartellen begannen aber verschiedene Staaten frühzeitig ihr Augenmerk auch auf die Schifffahrtskonferenzen zu richten. Während man im Mutterland im großen und ganzen niemals Anstoß an den Konferenzen genommen hat, war die Einstellung der englischen Kolonien sowie der Dominien gegenüber dem Konferenzsystem häufig eine feindselige. Besonderen Anstoß erregten in Übersee die sogenannten „deferred rebates“, d. h. die aufgeschobenen oder zurückgestellten Rabatte, welche 1878 von der Kalkutta-Konferenz erstmalig angewandt worden waren. 1909 wurden von der Royal

¹ Wülfing von Ditten, „Großdeutsche Seeschifffahrt“, Großdeutscher Verkehr, Jg. 1941 Heft 4, S. 111.

² Ferdinand Fried, „Wende der Weltwirtschaft“, Leipzig 1939, S. 68.

³ Max Drews, „Gegensätzliche Tendenzen in der Schifffahrtspolitik“, Wirtschaftsdienst Heft 28, vom 28. 6. 1935.

Commission on Shipping Rings bereits 78 Rabattsysteme festgestellt. Seit 1909 ist die Anwendung des Treurabattsystems in Südafrika ungesetzlich. Auch in Australien führte die feindselige Einstellung gegenüber den Schiffahrtskonferenzen vor dem Weltkrieg zum gesetzlichen Verbot der Treurabatte.

Nach Giese erging in den Straits Settlements ein Gesetz, „Freight and Steamship Ordinance“, das diejenigen Reedereien, die Kartellen angehörten, mit einer besonderen Steuer von 20 v. H. des Betrages ihrer Frachten von und nach der Kolonie belastete. Der Zweck dieses Gesetzes war, die bestehenden Kartelle, denen man in den Straits eine Schädigung der Interessen der Kolonie zur Last legte, zur Auflösung zu nötigen¹. Die betreffenden Reedereien erklärten sich daraufhin außerstande, weiterhin feste Frachtsätze und bestimmte Abfahrtszeiten zu gewährleisten. Unter diesen Umständen sah man sich auf Betreiben der Kaufmannschaft von Singapore, die die Einführung des Gesetzes betrieben hatte, genötigt, das Gesetz bereits wenige Wochen nach seiner Einführung zunächst zeitweilig und im folgenden Jahr endgültig aufzugeben².

Nachdem zahlreiche Klagen über angebliche Praktiken der Schiffahrtskonferenzen den amerikanischen Kongreß bereits 1912 veranlaßten, eingehende Untersuchungen über die Konferenzen anzustellen, brachte das Schiffahrtsgesetz vom 7. September 1916 die Anerkennung der Schiffahrtskonferenzen durch die amerikanische Regierung. Dieses Gesetz stellte aber zugleich die im Verkehr mit den Vereinigten Staaten befindlichen internationalen Schiffahrtskonferenzen unter die Aufsicht des Staates, der zu diesem Zwecke ein Schiffahrtsamt errichtete. Sämtliche Konferenzverträge und Konferenzabmachungen waren in Abschrift beim Schiffahrtsamt zu hinterlegen. Die Anwendung des Treurabattsystems, der Einsatz von Kampfschiffen gegen Außenseiter, Maßnahmen gegen ungetreue Verlader und eine unterschiedliche Behandlung der Verlader wurde gesetzlich verboten. Ebenso wurde die Öffentlichkeit der Konferenztarife vorgeschrieben. Das Schiffahrtsgesetz von 1920 brachte eine Verstärkung des Einflusses des Staates gegenüber den Konferenzen. Beide Gesetze bezweckten nicht so sehr den Schutz der Konferenzen als vielmehr die Verhinderung etwaiger Mißbräuche der Schiffahrtskartelle. Ähnlich wie in bezug auf die Industriekartelle in Deutschland die Epoche einseitig negativer Kartell- und Polizeiaufsichtsgesetzgebung seit dem 15. Juli 1933 dadurch abgelöst wurde, daß unter gleichzeitiger Verschärfung der Kartellaufsicht die Kartelle unter bestimmten Voraussetzungen unter den Schutz des Staates gestellt wurden, so setzten sich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika seit 1933 Bestrebungen durch, die die feste Verankerung des Schutzgedankens für die Konferenzen im Gesetz zum Gegenstand hatten. Einzelheiten hierüber finden sich in meiner Schrift „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ Jena 1937. Darüber hinaus wurde erfolgreich versucht, mit Hilfe der Schiffahrtsgesetzgebung gegenüber den Konferenzen Amerikas Seegeltung zu stärken. Ganz bewußt begannen die Amerikaner darauf zu dringen, daß die Ratenpolitik der Konferenzen die amerikanische Ausfuhr fördert und die Einfuhr solcher Produkte hemmt, die mit den Erzeugnissen der nationalen Industrie oder der nationalen Landwirtschaft und des Bergbaues konkurrieren.

Seit dem Weltkrieg begann man sich auch in den britischen Dominions mehr und mehr zum Konferenzsystem zu bekennen. Während aus den Berichten des durch königlichen Erlaß vom Jahr 1906 eingesetzten englischen Untersuchungsausschusses, die 1909 unter dem Titel „Report of the Royal Commission on Shipping Rings“ veröffentlicht wurden, hervorgeht, daß zwar die Mehrheit der Mitglieder die Konferenzen bejahte, zugleich aber eine starke Minderheit an den Konferenzen scharfe Kritik übte, ergab der Balfour-Bericht eine wesentliche Sinnesänderung auf Seiten der Handelskreise im Vergleich zu der

¹ Kurt Giese, „Das Seefrachttarifwesen“, Berlin 1919, S. 95.

² Kurt Giese, a. a. O. S. 128.

Zeit vor zwanzig Jahren, als die Frage der Schiffahrtsringe von einer Königlichen Kommission untersucht wurde¹. In einer Rede vor dem Unterhaus erklärte der damalige englische Schiffahrtsminister Runciman Anfang Dezember 1934, daß die Schiffahrtskonferenzen nicht nur zum Segen der Schiffahrt arbeiteten, sondern zugleich für den Handel von großem Nutzen sind. Diese Auffassung stand in erfreulichem Gegensatz zu derjenigen, welche die kanadische Regierung noch in den Jahren 1924 und 1925 zu dem Konferenzproblem eingenommen hatte. Auf Grund eines einseitigen Berichtes ihres Sachverständigen Preston beschloß sie 1925 den Kampf gegen die Konferenzen. Wenn auch das Parlament diesen Kampf verhinderte, so beschloß es doch eine sehr scharfe Kontrolle der Konferenzlinien. Es wurde den Konferenzen die Veröffentlichungspflicht für alle Ratenfestsetzungen und -vereinbarungen auferlegt.

Die feindselige Einstellung besonders der Farmer, die sich über das schnelle Ansteigen der Maisfrachten der Konferenzen von Südafrika nach Europa beschwerten, veranlaßte die südafrikanische Regierung, die Errichtung eines Schiffahrtsamtes zu erwägen, das die Kontrolle über die Seefrachten von und nach der Südafrikanischen Union übernehmen sollte. Um die Mitglieder der südafrikanischen Schiffahrtskonferenzen zu zwingen, sich den Wünschen des geplanten Schiffahrtsamtes zu fügen, verlangte der damalige Eisenbahn- und Hafenminister C. W. Malan die Ermächtigung, gegen die Konferenzlinien einzuschreiten, wenn ihre Frachten zu hoch seien. Insbesondere beantragte er das Recht, in solchen Fällen für die Mitglieder der Konferenzen bzw. für die mit ihren Schiffen transportierten Waren Zuschläge zu den Hafengebühren und den Eisenbahnfrachten zu erheben und Geldstrafen zu verhängen. 1927 kam es im Verkehr mit Südafrika zu einem schweren Ratenkampf, der mehr als 15 Monate andauerte. Die Regierung der Südafrikanischen Union stellte sich damals einseitig auf den Standpunkt des neuen Außenseiters, der der Südafrika-Konferenz 1927 in der British and Continental South African Line erstand. Sehr bald sah man aber in Südafrika ein, daß der Ratenkampf unheilvolle Folgen auch für die südafrikanische Wirtschaft auslöste. Infolge des Frachtensturzes erlitten die südafrikanischen Importeure bei ihrer loko-Ware große Verluste. Noch ernster war der Umstand zu beurteilen, daß die junge nationale südafrikanische Industrie, welche sich bisher, abgesehen von den hohen Zöllen, eines großen natürlichen Frachtenschutzes erfreut hatte, durch den riesigen Frachtensturz der Vorteile des Transportschutzes verlustig ging. Unter diesen Umständen lenkte die südafrikanische Regierung ein und schloß im Februar 1928 mit der Konferenz ein Abkommen, das für zehn Jahre bestimmte Höchstfrachten festsetzte. Anfang 1929 errichtete die südafrikanische Regierung ein Schiffahrtsamt, das dem Eisenbahn- und Hafenministerium untersteht. Mit Hilfe dieser Einrichtung wollte man das Schwergewicht der südafrikanischen Frachtenangelegenheiten von Europa nach Südafrika verlegen, gleichzeitig aber mit der Konferenz in Freundschaft zusammen arbeiten. Dem neuen Amt waren sämtliche Konferenzraten und alle Abänderungen mitzuteilen. Es weigerte sich, Ratenermäßigungen für europäische Exportgüter zuzustimmen, wenn hierdurch die Konkurrenzfähigkeit der gleichen Güter der nationalen Industrie Südafrikas beeinträchtigt wurde. Dagegen forderte es Frachtermäßigungen auf solche Importgüter, die noch nicht in Südafrika hergestellt wurden. Schließlich begünstigte das Schiffahrtsamt niedrige Frachtraten für die Ausfuhr südafrikanischer Produkte. Sehr zustatten kam dem Schiffahrtsamt das Zolltarifgesetz der südafrikanischen Union von 1925, das unter Section 15 die Regierung ermächtigt, Fracht-Dumping-Zölle anzuwenden. Es ist jedenfalls kein Zweifel darüber, daß das südafrikanische Schiffahrtsamt es verstanden hat,

¹ Der britische Enquete-Ausschuß für Industrie und Handel (Balfourkomitee), Teil B, Der Schlußbericht. Deutsche Übertragung des Enquete-Ausschusses Berlin 1929, S. 85.

die südafrikanische Schiffahrtskonferenz in den Dienst der Handelspolitik der Südafrikanischen Union zu stellen.

Auf Grund dieser und anderer in meiner Schrift „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ aufgeführten Beispiele wies ich bereits 1937 darauf hin, daß, wenn die europäischen Schiffahrtsländer sich nicht ähnliche Instrumente der Beaufsichtigung der Konferenzen schaffen, sie den geschilderten Maßnahmen Amerikas und anderer überseeischer Länder völlig hilflos gegenüberstünden. Aus diesem Grunde forderte ich, daß Deutschland die Konferenzen unter den Schutz und die Aufsicht des Staates stellt.

In der genannten Schrift habe ich auch mit allem Nachdruck betont, daß es auf die Dauer ein unhaltbarer Zustand ist, daß die Konferenzen ständig um ihren Besitzstand kämpfen müssen.

„Es muß alles daran gesetzt werden, daß die ersten beiden Gruppen der Außenseiter, die Makler- und Spediteurreedereien einerseits und die sich sporadisch im Liniengeschäft betätigenden Trampreedereien andererseits aus der regelmäßigen Linienschifffahrt verschwinden. Die Geschichte der Konferenzen lehrt, daß kein Kraut gegen die Konkurrenz solcher Außenseiter gewachsen ist¹.“

Insbesondere müßte es möglich sein, die Trampschifffahrt zu veranlassen, grundsätzlich darauf zu verzichten, sich gelegentlich und sporadisch in der Linienschifffahrt zu betätigen. Für uns ist ein Trampreeeder ein Frachtführer, der auf einer Reise Ladung befördert, die durch einzigen Verloader geliefert ist, oder ein Frachtführer, der unter einer einzigen Charterpartie oder Frachtkontrakt fährt. Bemerkenswerterweise bestimmte das 1935 erlassene englische Trampschifffahrts-Subventionsgesetz, daß die Subvention nur für eine Reise, während der die ganze Ladung als Charterpartie befördert wurde, zu zahlen sei. Darüber hinaus verpflichtete das Gesetz die britische Trampschifffahrt, mit den internationalen Verbänden der übrigen Trampschifffahrt und denjenigen der Linienschifffahrt zusammen zu arbeiten. Daraufhin kam es zur Errichtung des „British Tramp Shipping Administrative Committee“, in dem auch zwei Vertreter der englischen Linienschifffahrt Sitz und Stimme hatten. Diese Organisation schloß mit den Trampreedern der übrigen Schiffahrtsländer zahlreiche Mindestratenabkommen. Wenn diese in jeder Beziehung funktionierten, so ist dies der engen Zusammenarbeit zwischen Tramp- und Linienschifffahrt zu verdanken. Es ist zu hoffen und zu wünschen, daß, wenn es nach Beendigung dieses Krieges zu einem weiteren Ausbau der Mindestratenabkommen in der Trampschifffahrt kommt, die Zusammenarbeit zwischen Tramp- und Linienschifffahrt in der Form erweitert wird, daß Verträge abgeschlossen werden, welche die Linienschifffahrt vor der sporadischen Konkurrenz von Trampreedern im Liniengeschäft schützen.

„Als Ideal müßte angestrebt werden, daß auf Grund von internationalen Abmachungen die Trampschifffahrt weder als selbständiges Unternehmen, noch in der Form der Vercharterung ihrer Schiffe an Operateure und Schiffsmakler- und Spediteurreedereien sich vorübergehend in der Linienschifffahrt betätigt. Dann erst wäre das Außenseiterproblem restlos gelöst. Die Konferenzen würden zum Wohl der gesamten Schifffahrt und zum Nutzen der Verloader einwandfrei arbeiten².“

2. Vorteile und Mängel der Konferenzen.

Sowohl in meiner wiederholt genannten Schrift „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ wie auch in meiner Arbeit „Das kartellierte Meer“³ habe ich den Nachweis zu führen gesucht, daß Konferenzen sowohl vom Standpunkt der Schifffahrt wie des Handels unentbehrlich sind. Sicherlich war die Verbandsbildung in der internationalen Linienschifffahrt vor Ausbruch des Weltkrieges wesentlich straffer als in den letzten Jahren, ganz zu schweigen von den ersten Nachkriegsjahren, in denen erst der Wiederaufbau der Konferenzen erfolgen mußte. Zunächst überwogen nach Beendigung des Weltkrieges die losen Konferenzen. Nachdem ihnen die volle Gleichberechtigung zugesichert war, traten die deutschen Reedereien alsbald wieder in die internationalen Konferenzen ein. Böger hat im Januar 1931 in seinem Artikel „Die Beziehungen der deutschen Schifffahrt zum Hinterland und zur internationalen Reederei“ es mit Recht als ein großes Glück bezeichnet, „daß wir sehr bald nach dem Kriege den Anschluß an die Konferenzen, d. h. an die Weltschifffahrt, gefunden haben. Wir hätten ohne sie den Wiederaufbau nicht annähernd der Zeit und dem Umfang durchführen können, als es tatsächlich geschehen ist¹.“ Wie souverän und gleichberechtigt die Stellung der deutschen Reedereien gegenüber der ausländischen Seeschifffahrt nach dem Kriege war, beleuchtet die Tatsache, daß sie zunächst gar nicht daran dachten, Poolvereinbarungen mit ausländischen Linien zu schließen. Erst nachdem der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte einigermaßen abgeschlossen war, verstanden sich die deutschen Reedereien dazu, wieder Mitglieder von Konferenzen zu werden, die poolmäßig organisiert waren.

Die Schiffahrtskonferenzen waren nach dem Weltkrieg großen Schwierigkeiten ausgesetzt. An sich funktionieren Konferenzen nur in Zeiten normaler Wirtschaftsentwicklung reibungslos. Seit dem Weltkrieg war eine früher nicht gekannte Labilität der Weltmärkte zu beobachten. Der Verkehrswert aller Waren unterlag dauernden Veränderungen. Anorganische, d. h. außerhalb der Wirtschaft liegende Momente, beunruhigten die Märkte. Es sei nur auf den Währungsfaktor hingewiesen. Die sofortige Anpassung der Frachtraten an die konjunkturellen und strukturellen Veränderungen erwies sich häufig als unmöglich. Eine Belastung des Konferenzapparates stellten insbesondere die zahlreichen, neu in das Liniengeschäft eingedrungenen Trampreedereien dar, durch die sich die Zahl der in den Konferenzen zusammengeschlossenen Linien in den meisten Fällen verdoppelte. Auf diese Weise vergrößerte sich der Konferenzapparat und wurde schwerfällig. Immer neue Subventionen verschoben ständig das Kräfteverhältnis innerhalb der Konferenzen. Von großem Nachteil waren die erheblichen qualitativen Unterschiede der Tonnage der einzelnen Konferenzmitglieder. Trotz aller dieser Schwierigkeiten blieben aber die Konferenzen bestehen. Besonders seit 1931 war eine allseitige Stärkung des Konferenzgedankens festzustellen. Die Schiffahrtsverbände haben sich in der Tat zu einem internationalen Mittel der Marktordnung entwickelt, ohne das die Linienschifffahrt nicht mehr bestehen kann.

Die deutschen Reedereien haben von jeher den Standpunkt vertreten, daß der Zusammenschluß der Linienschifffahrt zu internationalen Konferenzen das einzige Mittel ist, das Gebäude der Linienschifffahrt überhaupt zu erhalten und das Chaos zu vermeiden. Wie sehr die Linienschifffahrt und die Verloader auf Konferenzen angewiesen sind, habe ich in meinen beiden Schriften ausführlich dargelegt. Die Gegenwart kennt kaum eine Schiffsroute, auf welcher sich die Reedereien nicht zu einer Konferenz zusammengeschlossen haben. Nicht weniger als 90% der gesamten Linienfrachtonnage sind Konferenzen angeschlossen. Die Konferenzen haben den kleinen und mittleren Firmen des Exporthandels die Voraussetzung ihrer Existenz gegeben und der deutschen Fertigwarenindustrie die Teilnahme am Überseeexport ermöglicht. Die kleinen Verloader sind durch die Schiffahrtsverbände überhaupt erst geschaffen worden.

Die positive Einstellung Deutschlands zu den Schiffahrtskonferenzen ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß es von jeher die Politik dieser Verbände war, die konkurrierenden Exporte, die verschiedene Länder verladen, gleich zu behandeln. Obwohl

¹ Schulz-Kiesow, „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ Jena 1937, S. 193.

² Schulz-Kiesow, a. a. O. S. 196.

³ Veröffentlichungen der Gesellschaft der Kaufleute im Hansischen Hochschulring, Hamburg 1933.

¹ Hapag-Nachrichten für Verloader, Jan. 1931 S. 14 u. 16.

die englischen Konkurrenzhäfen drei- bis vierhundert Seemeilen näher zu allen überseeischen Märkten liegen als Hamburg und Bremen, sind die Frachten der Konferenzen von allen Basishäfen Englands und des europäischen Kontinents von jeher grundsätzlich gleich gewesen. Die Konferenzen bieten die Gewähr für gleichmäßige Behandlung aller Ablader. Die deutsche Exportwirtschaft ist an der Aufrechterhaltung und Sicherstellung des Prinzips der Rategleichheit aller konkurrierenden Länder außerordentlich interessiert. Dieses Prinzip der Gleichheit der Frachten von möglichst vielen Häfen ist ebenso wichtig wie das Prinzip der Gleichheit der Frachten für alle Verlader.

Mit allem Nachdruck muß darauf hingewiesen werden, daß die deutschen Reedereien in den internationalen Schiffahrtskonferenzen von jeher sowohl formell wie materiell völlig gleichberechtigt waren. An Hand der Abstimmungsverhältnisse läßt sich nachweisen, daß eine Majorisierung der deutschen Linienreedereien völlig unmöglich ist. Durch die allgemein übliche Aufteilung der Konferenzen nach Hafengruppen war es immer möglich, die nationalen Belange der einzelnen Länder zu wahren.

So sehr man in Deutschland stets am Prinzip der Konferenzen grundsätzlich festgehalten hat, so bewußt arbeiteten gerade die deutschen Linienreedereien an der Überwindung noch zu beobachtender Mängel der Konferenzen. Die Frage der Existenzberechtigung der Schiffahrtskonferenzen steht außerhalb jeder Diskussion. Bei der in den letzten Jahren vor Ausbruch dieses Krieges zu beobachtenden Auseinandersetzung ging es lediglich um den notwendigen Ausgleich zwischen den verschiedenen Mitgliedern der Schiffahrtskonferenzen.

Welche verheerenden Folgen die im Gefolge der Auflösung von Schiffahrtskonferenzen einsetzenden Ratenkriege für die Schifffahrt hätten, geht daraus hervor, daß die Frachtausfälle einer führenden deutschen Überseereederei in einer bestimmten Verkehrsrelation während eines einhalbjährigen Ratenkampfes etwa 15 Millionen RM. betragen würden, die nach Wiederzusammenschluß der betreffenden Konferenz wieder einzuholen, viele Jahre erfordern würde. Noch schwerer wären aber die Verluste der Verladerschaft. Die Erfahrungen aller Ratenkriege der Vergangenheit haben gelehrt, daß in solchen Zeiten die Läger der deutschen Firmen in Übersee entwertet werden und die eigentlichen Nutznießer sporadisch auftauchende Spekulanten sind. Mit allem Nachdruck ist darauf hinzuweisen, daß die deutsche Stückgutausfuhr das Vorhandensein der Linienschifffahrt voraussetzt, deren Existenz wiederum vom Vorhandensein der Konferenzen abhängt. Wenn man bedenkt, daß die reinen Betriebskosten ohne Berücksichtigung von Abschreibungen und Zinsen für die Rundreise eines hochwertigen kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffes der Hamburg-Amerika-Linie im Kuba-Mexiko-Dienst kurz vor Ausbruch dieses Krieges 420 000 RM. betragen haben, so wird man verstehen, daß sich der Betrieb der Linienschifffahrt wegen ihrer hohen Anlage- und Betriebskosten nur unter dem Schutz von Konferenzen durchführen läßt. Der deutsche Verloader verlangt mit Recht regelmäßige Abfahrten mit gutem Schiffsmaterial. Die deutsche Linienschifffahrt darf nicht wie Außenseiterreedereien in Zeiten rückläufiger Konjunktur Fahrzeuge auflegen. Sie fühlt sich verpflichtet, nicht nur das gutzahlende Stückgut, sondern auch schlechtzahlendes Gut regelmäßig abzunehmen. Dank des Bestehens der Konferenzen sind die deutschen Verlader in der Lage, auf lange Sicht zu kalkulieren und zu disponieren. Ein Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellung seitens der Schiffahrtskonferenzen ist niemals festgestellt worden.

Das nationalsozialistische Deutschland bekennt sich sowohl für seine Schifffahrt als auch für seine Häfen zum Prinzip eines sauberen, geregelten Wettbewerbs auf der Basis offenkundiger Wettbewerbsbedingungen. Eine solche Form der Marktordnung bilden die Schiffahrtskonferenzen, die immer beweglicher zu gestalten, das vornehmste Ziel der deutschen Linienschifffahrt ist.

Nach Überwindung der letzten Weltwirtschaftskrise begannen die Konferenzen wesentlich elastischer zu arbeiten als in den vorhergehenden Jahren. Gerade der tätigen Mitarbeit der deutschen Reedereien in allen großen Konferenzen ist es zu verdanken, daß in den letzten Jahren vor Ausbruch dieses Krieges die Vorwürfe, daß die Konferenzen schwerfällig arbeiteten, mehr und mehr verstummen. In welchem großem Umfang von einer straffen Durchrationalisierung aller Schiffahrtskonferenzen bereits 1937 gesprochen werden konnte, davon zeugen die vielen in unserer Schrift „Das kartellierte Meer“ aufgeführten Beispiele.

Es muß aber zugegeben werden, daß es bereits 1938 wieder zu ernststen Auseinandersetzungen unter den Mitgliedern verschiedener Konferenzen kam. Wenn auch alle Schiffahrtskonferenzen „Kinder der Not“ sind, so tauchten doch regelmäßig zu Beginn des wirtschaftlichen Niederganges bei den Schiffahrtskartellen große Schwierigkeiten auf. Dagegen herrscht unter den Konferenzmitgliedern in Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs völlige Einmütigkeit. Daß diese Behauptung richtig ist, zeigte sich, als nach den sieben mageren Jahren sieben fette Monate für die internationale Seeschifffahrt eintraten. Die internationale Linienschifffahrt hatte 1937 derart viel zu tun, daß ihre Tonnage nicht ausreichte, um die ihr übertragenen Ladungen auszuführen, so daß sie gezwungen war, zusätzliche Tonnage auf dem Trampschiffmarkt zu verlustbringenden Raten zu chartern. In solchen Zeiten gibt es keinen Hader innerhalb der Seeschifffahrt. In dem Augenblick aber, als im Frühjahr 1938 auch das Ladungsangebot für die Linienschifffahrt zurückging, begannen sofort wieder Auseinandersetzungen unter den Mitgliedern mehrerer Konferenzen. So sehr die deutschen Linienreedereien grundsätzlich dem Konferenzsystem zustimmten, so waren doch andererseits ihre Leiter nicht so konferenzfromm, daß sie auf Neuregelungen dort verzichteten, wo sie aus guten Gründen erforderlich waren.

Wie bei allen Kartellen höherer Ordnung liegt auch in den Schiffahrts-pools eine gewisse Hemmung für die Aufwärtsentwicklung von Reedereien über den allgemeinen Durchschnitt hinaus vor. Es kommt unbedingt darauf an, zwecks Aufrechterhaltung des Leistungsprinzips in der Seeschifffahrt Bestimmungen in die Poolverträge einzuarbeiten, die demjenigen Konferenzmitglied, das auf Grund eines fairen Wettbewerbes der Konferenz neuen Verkehr zuführt, automatisch eine Quotenerhöhung sichern. Erfreulicherweise war vor Ausbruch dieses Krieges dieser Forderung bei verschiedenen Konferenzen bereits Rechnung getragen.

Es läßt sich nicht leugnen, daß bis zum Ausbruch dieses Krieges bei fast allen Konferenzen immer noch gewisse Mängel zu beobachten waren. Hauptschuld an diesen Mängeln trug der Umstand, daß es niemals Konferenzen ohne Außenseiter gegeben hat. Sicherlich sorgten die Außenseiter dafür, daß die Konferenzen ihre Macht nicht mißbrauchten.

„So sehr wir die Anwendung des Leistungsprinzips auch in der Seeschifffahrt vertreten, so ist doch der Preis, den die Linienschifffahrt und die gesamte Verladerschaft den Außenseitern für ihre Funktion der automatischen Verhinderung monopolistischer Mißbräuche seitens der Konferenz zahlt, so unverhältnismäßig hoch, daß andere und wirksamere Mittel gefunden werden müssen, um Kartellmißbrauch auch in der Seeschifffahrt unmöglich zu machen. Es müssen aber nicht nur die Verlader gegen Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen seitens der Seeschifffahrt geschützt werden. Von mindestens gleicher Wichtigkeit ist der Schutz der Konferenzen vor improvisierten Liniendiensten einzelner Trampreeeder und spekulativ veranlagter Schiffmakler oder Spediteure. Zugleich haben die Schiffahrtskonferenzen Anspruch darauf, daß die Verlader ihnen gegenüber unbedingte Treue halten.“¹

Der Verfasser hat bereits 1937 in seiner Schrift „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ gefordert, daß die in den Konferenzen zusammengefaßte Linienschifffahrt unter den

¹ „Freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ Jena 1937, S. 197/198.

Schutz des Staates gestellt wird. Allerdings ist der Schutz der Konferenzen durch den Staat davon abhängig, daß die Konferenzen sich zugleich der Aufsicht durch den Staat unterwerfen. Auf diese Weise muß sowohl der Wettbewerb innerhalb der Konferenzen wie außerhalb der Schifffahrtskartelle geregelt werden. Das Mittel zu dieser Regelung ist die Konzession. Nur wer die Konzession besitzt, darf sich als Reeder im Liniengeschäft betätigen. Der Konzessionszwang bedeutet keine Unterbindung des Leistungswettbewerbs.

Fast alle Konferenzabreden enthalten strenge Bestimmungen gegen das Unterwasserschießen. Nichtsdestoweniger haben sich diese Maßnahmen keineswegs immer als völlig wirksam erwiesen. Erst auf dem Wege über die staatliche Aufsicht, die sich als Instrument eines Schifffahrtsamtes bedient, welches sich in Deutschland auf die tätige Mitarbeit der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt stützt, besteht die Möglichkeit, das Unterwasserschießen restlos zu beseitigen. Wer die gemeinsam festgesetzten Spielregeln nicht einhält, wird bestraft und verliert eventuell die Konzession, sich in der Linienschifffahrt zu betätigen.

Die weitere Aufgabe eines Schifffahrtsamtes wäre der Schutz der konzessionierten Liniereeder durch die Verlager. Die Frage, ob nach Durchführung unserer schifffahrtsgesetzlichen Vorschläge noch Raum für legitime Außenseiter ist, ist schwer zu beantworten. Soviel steht aber fest, daß alle Aufsichtsbestimmungen auch für diese Gruppe der Liniereeder zu gelten haben. Es steht ihnen jederzeit der Eintritt in die Konferenzen frei. Darüber hinaus ist es aber notwendig, daß auf dem Wege von Verhandlungen Abkommen zwischen den einzelnen Konferenzen und ihren geduldeten Außenseitern getroffen werden, die die Zahl der Expeditionen beider Gruppen regeln und den Frachtratenunterschied festsetzen.

Man sieht also, daß es außenpolitische wie auch rein wirtschaftliche Erwägungen waren, die uns veranlaßten, bereits 1937 zu fordern, daß die Schifffahrtskonferenzen unter die Aufsicht und den Schutz des Staates gestellt werden. Die Verwirklichung der von uns geforderten staatlichen Schutz- und Aufsichtsmaßnahmen gegenüber den Konferenzen war allerdings davon abhängig, daß Länder, deren Häfen auf ein gemeinsames Hinterland angewiesen sind, in dieser Hinsicht gemeinsam vorgehen. Eine Beschränkung der Unterwerfung lediglich solcher Konferenzen, deren Mitglieder auf deutsche Seehäfen fahren, unter die deutsche Aufsichtsgesetzgebung hätte leicht zu einer Abwanderung deutschen Export- und Importgutes auf die ausländischen Rheinmündungshäfen führen können. Angesichts der Zersplitterung der europäischen Linienschifffahrt und des schweren Wettbewerbs unter den europäischen Seehäfen war es völlig unmöglich, die europäischen Schifffahrtsländer zu veranlassen, sich ähnliche Instrumente der Beaufsichtigung der Konferenzen zu schaffen wie sie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Südafrika bestanden. Die Hemmungen Deutschlands in dieser Hinsicht waren um so größer, als die deutschen Liniereeder sich niemals darauf beschränkt haben, lediglich deutsches Gut zu fahren, sondern auch im Transitgeschäft eine bedeutsame Rolle spielten. Wenn Deutschland als einziges europäisches Land die Schifffahrtskonferenzen unter den Schutz und die Aufsicht des Staates gestellt hätte, hätten die Direktlinien der nordischen Schifffahrtsländer eine weitere Stärkung erfahren.

Es fehlten somit bis zum Ausbruch dieses Krieges alle Möglichkeiten, die Länder des europäischen Kontinents auf eine einheitliche Schifffahrtspolitik auszurichten und auf diese Weise die letzten Mängel der Schifffahrtskonferenzen zu beseitigen und den großen Gefahren zu begegnen, die Europa durch die Ausnutzung der Konferenzen zu politischen Zwecken durch die Vereinigten Staaten von Nordamerika drohten. Dies war um so gefährlicher, als um die gleiche Zeit die englische Regierung sich bemühte, die englische Handelsschifffahrt in den Dienst der nationalen Handelspolitik zu stellen,

zu welchem Zweck sie auf eine engere Zusammenarbeit der englischen Reedereien drängte. Längst war in England, auch was die Schifffahrtspolitik anbelangte, eine Abkehr vom wirtschaftlichen Liberalismus zu beobachten. Bezeichnenderweise erklärte Anfang 1936 die sprichwörtlich liberale englische Schifffahrtszeitschrift „The Syren and Shipping“ „daß wir heute nicht mehr im Zeitalter der Pioniere und Individualisten leben, sondern unter dem Zwang der Kompromisse und der Konferenzen“¹. Es war damit zu rechnen, daß die englische Regierung, die schon vorher die Zahlung von Subventionen an die englischen Trampreeder von deren Zusammenarbeit nicht nur mit ausländischen Trampreedern, sondern auch mit den Verbänden der internationalen Linienschifffahrt abhängig gemacht hatte, sich entschloß, auch Einfluß auf die auf England fahrenden Schifffahrtskonferenzen zu nehmen.

Es ist eine unbestrittene Tatsache, daß die von Deutschland bereits vor dem Kriege erstrebte und erreichte Führerstellung in der Seeschifffahrt der Kontinenthäfen von Hamburg bis Antwerpen seine Rechtfertigung darin findet, daß es sich auch beim seewärtigen Güterverkehr der beiden ausländischen Rheinmündungshäfen zu fast 50% um deutsches oder für Deutschland bestimmtes Gut handelt. Mit 27 bzw. 23% nahm die deutsche Flagge in Antwerpen und Rotterdam den ersten Platz ein. Bei diesem Schiffsverkehr handelte es sich in erster Linie um überseeischen Linienvkehr. So nahm es nicht wunder, daß die deutschen Liniereedereien nicht nur im Verkehr ab Hamburg und Bremen, sondern auch in demjenigen ab Rotterdam und Antwerpen durchweg die führende Stellung einnahmen. Soweit die Kontinentalkonferenzen poolmäßig organisiert waren, stand die deutsche Linienschifffahrt mit ihren Quoten im Kontinentverkehr mit Übersee unbestritten an erster Stelle. Die Führerstellung, die die deutsche Linienschifffahrt in der Fahrt von den Kontinenthäfen Hamburg bis einschließlich Antwerpen nach allen Verkehrsrelationen einnahm, gab die Gewähr, daß die Interessen des deutschen Außenhandels ebenso sehr wie diejenigen der am Außenhandel über diese Häfen interessierten Länder gewahrt wurden.

Die deutsche Handelsflotte war, gemessen an den Bedürfnissen des deutschen Außenhandels, viel zu klein. Bei einem Anteil Groß-Deutschlands am Welthandel von 9,4% betrug der Anteil der deutschen Seeschifffahrt an der Welthandelsflotte nur 6,3%. Angesichts der Straffheit der Staatsführung und der Diszipliniertheit seiner Wirtschaft besaß aber Deutschland genügend Machtmittel, um seine Schifffahrt auch im Fall des Auseinanderbrechens von Konferenzen zu schützen. Aus diesem Gefühl der Stärke heraus und in dem Bewußtsein ihrer Verantwortung gegenüber dem deutschen Außenhandel und der Weltwirtschaft, an deren Gedeihen Deutschland lebhaft interessiert ist, erklärt sich das Bekenntnis sowohl der Schifffahrt wie der verantwortlichen deutschen Stellen zu den Konferenzen.

Und dennoch war Deutschland in der Vergangenheit nicht in der Lage, auf die internationale Schifffahrtspolitik entscheidenden Einfluß zu nehmen. Die führende Rolle spielte vielmehr England. Die Folge war, daß den deutschen Reedern nichts anderes übrig blieb, als sich den Eigenheiten und Besonderheiten des internationalen Schifffahrtsgeschäftes anzupassen. Ebenso bestand für Deutschland keine Aussicht, die Schifffahrtspolitik der Länder des europäischen Kontinents auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Das war schon wegen der Zersplitterung der europäischen Handelsschifffahrt völlig unmöglich. Einem solchen Unterfangen Deutschlands standen aber vor dem Kriege auch politische und weltanschauliche Gründe entgegen. Frankreich befand sich im Schlepptau Englands. Dasselbe galt mehr oder weniger von den nordischen Schifffahrtsländern. Geschickterweise gestattete Großbritannien den norwegischen

¹ Zitiert in der Deutschen Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ Nr. 11 v. 14. 3. 1936.

Reedereien, die englischen Häfen in ihre Liniendienste einzubeziehen. Sicherlich bestand auch für die deutschen Linienreedereien kein Verbot, Liniendienste in der Auslandsfahrt zwischen englischen und fremden Häfen einzurichten. Auch das Konferenzsystem verhinderte diese Möglichkeit nicht. Wenn nichtsdestoweniger die deutsche Überseeschifffahrt hierauf freiwillig verzichtete, so deshalb, weil selbst dann englische Verlader nicht daran gedacht hätten, deutschen Schiffen in ihrem Verkehr ab englischen Häfen Ladung zur Verfügung zu stellen, wenn die deutschen Reedereien bereit gewesen wären, ihnen 10 sh Fracht per Tonne weniger zu berechnen als die englische Linienschifffahrt. Aus der Tatsache, daß norwegische Linienreeder auch in englischen Häfen stets genügend Ladung vorfanden, geht eindeutig hervor, daß nicht nur die englische Seeschifffahrt, sondern auch die englischen Verlader den norwegischen Linienreedereien eine Haltung entgegenbrachten, die Deutschland niemals gefunden hätte. Die Folge war, daß die norwegische Seeschifffahrt die englische Führung auch in den internationalen Schiffahrtskonferenzen anerkannte.

Die englischen Reedereien betrachteten die ausländischen Rheinmündungshäfen als wichtige Arbeitsplätze. Auch in den deutschen Seehäfen war immer noch eine große Anzahl ausländischer Schiffe anzutreffen, die selbst in Verkehrsrelationen, die von der deutschen Schifffahrt mit erstklassigem Schiffsmaterial befahren wurden, große Ladungsmengen abholten und löschten. Die Folgeerscheinungen des Weltkrieges waren immer noch nicht ganz überwunden. Der wichtigste Grund für diese beschämende Tatsache war aber darin zu sehen, daß der deutsche Verlader sich der in allen übrigen Ländern so selbstverständlichen Solidarität mit der nationalen Schifffahrt nicht genügend bewußt war. Es fehlte bei uns der Schifffahrt in ihrem ungleichen Kampf mit der teilweise hochsubventionierten und durch die Abkehr ihrer Länder vom Goldstandard so sehr bevorzugten fremden Flagge die Hilfsstellung des gesamten Binnenlandes.

Diese Tatsachen sind es gewesen, die die Verwirklichung unserer Forderung, die auf die Häfen des europäischen Kontinents fahrenden internationalen Schiffahrtskonferenzen unter den Schutz und die Aufsicht des Staates zu stellen, verhinderten. Die Länder des europäischen Kontinents standen daher den schiffahrtspolitischen Maßnahmen der Vereinigten Staaten von Nordamerika völlig hilflos gegenüber. Ebenso war es unmöglich, die letzten Mängel der Schiffahrtskonferenzen zu beseitigen. Dies war um so bedauerlicher, als man auch außerhalb Deutschlands mehr und mehr erkannte, daß ohne die von uns verlangte Reform der Schiffahrtskonferenzen das einwandfreie Arbeiten, wenn nicht gar der Bestand aller internationalen Schiffahrtsverbände gefährdet war. So kam anlässlich des Konfliktes in der Nordatlantikkonferenz die ausgesprochen liberale Schiffahrtszeitschrift „The Scandinavian Shipping Gazette“ in ihrer Nummer 45 vom 6. 11. 1935 S. 1434 zu folgender Erkenntnis:

„Angesichts der Tatsache, daß so oft Streitigkeiten und Unzufriedenheiten unter den Mitgliedern der verschiedenen Konferenzen entstehen, würde die Lösung dieser Schwierigkeiten erleichtert werden, wenn ein permanentes Zentral-Kontrollamt geschaffen würde, als Behörde oder Gerichtshof, an welche Stelle sich Konferenzmitglieder zur Schlichtung von Streitigkeiten wenden könnten.“

3. Die kommende Neuordnung der Konferenzen.

Während das Friedensdiktat von Versailles die Zerrüttung der Weltwirtschaft auslöste, wird die der siegreichen Beendigung dieses Krieges folgende Neuordnung Europas unter Führung Deutschlands und Italiens die Wurzeln zu einer neuen Blüte der Weltwirtschaft legen. Von der Stabilität der neuen Weltwirtschaft werden die Konferenzen außerordentlich profitieren. Wie in allen Bereichen der Wirtschaft wird sich auch die Neuordnung des europäischen Kontinents durch Deutschland auf die internationalen

Schiffahrtskonferenzen auswirken. Auf dem Kontinent wird Europa Herr im eigenen Hause sein. Bei aller Anerkennung der Notwendigkeit der Existenz internationaler Schiffahrtsverbände wird Deutschland nicht darauf verzichten, den Konferenzen einen neuen Inhalt zu geben.

Die deutsche Linienschifffahrt hat von jeher staatliche Maßnahmen, die die Verlader zwingen, sich bei ihren Transporten lediglich deutscher Schiffe zu bedienen, entschieden abgelehnt. Wohl aber forderte sie von jeher eine größere Disziplin der deutschen Verlader, die in anderen Ländern längst eine Selbstverständlichkeit ist.

„Die deutschen Reeder haben niemals einen Ausschließlichkeitsanspruch auf die deutsche Fahrt erhoben und werden dies auch späterhin nicht tun. Sie haben niemals die Konkurrenz der loyalen Ausländer gescheut und sind auch in der Zukunft bereit, dem befreundeten Ausland die Gelegenheit zu geben, sich in der Beförderung deutscher Güter zu beschäftigen, solange Deutschland das gleiche Recht hat, umgekehrt am ausländischen Verkehr teilzunehmen“¹.

Deutschland denkt nicht daran, die Herrschaft auf dem Meer anzustreben. Es wünscht vielmehr eine friedliche Zusammenarbeit aller Schiffahrtsvölker. In der kommenden europäischen Großraumwirtschaft werden aber Deutschland und Italien auch auf dem Gebiet der Schiffahrtspolitik die Führung übernehmen. Wülfing v. Ditten umreißt wie folgt die deutsche Einstellung zu den künftigen Aufgaben der internationalen Handelsschifffahrt:

„Die Aufgaben, die unserem Volk nach dem Kriege bevorstehen, werden so gewaltig sein, daß auch in der Zukunft die Seeschiffe anderer Länder für deutsche Rechnung beschäftigt werden müssen. Es ist allerdings nicht gleichgültig, wie die Handelsflotten der anderen Länder die Stoßkraft einsetzen, die ihnen aus der Beförderung deutschen Handelsgutes erwächst. Ein Mißbrauch dieser Stoßkraft im Wettbewerb gegenüber der deutschen Schifffahrt kann nicht hingenommen werden. . . Schiffahrtspolitisch besteht also nicht die Aufgabe, im mittelalterlichen Sinn zu „herrschen“, sondern im neuen Sinn zu „führen“².

Nach Beendigung dieses Krieges wird die Neuordnung der Weltwirtschaft im Zeichen einer verstärkten Bildung großer Wirtschaftsräume stehen. In Ostasien bildet sich um Japan ein gewaltiger Wirtschaftsraum. Ein dritter Block gruppiert sich um die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Sollten diese Tendenzen sich verwirklichen, so ist von freien Schiffahrtsmärkten kaum noch die Rede. Eine einzige Ausnahme dürften dann nur noch die Länder Südamerikas bilden, an deren politischer und wirtschaftlicher Selbständigkeit Deutschland, Italien und Japan ein großes Interesse haben.

Die Schiffahrtspolitik der neuen Großräume wird, falls deren Verwirklichung Tatsache werden sollte, der internationalen Schifffahrt ein völlig neues Gepräge geben. Der Gedanke der Nationalisierung der Seeschifffahrt würde zweifellos eine ungemene Verstärkung erfahren.

Der nationalsozialistische Staat hat sich von Anfang an als Gegner der Verstaatlichung der Seeschifffahrt bekannt. Hier kommt es auf die private Unternehmerinitiative ganz besonders an. Aus diesem Grunde hat es die deutsche Staatsführung bewußt vermieden, in den inneren Betrieb der Reedereien einzugreifen. Wenn somit auch die Seeschifffahrt ein privates Gewerbe ist und in aller Zukunft bleiben wird, so unterliegt sie doch mit der gesamten deutschen Wirtschaft der staatlichen Lenkung. Die Schifffahrt muß sich damit abfinden, daß die Verkehrspolitik eines der vornehmsten und wirksamsten Mittel der staatlichen Wirtschaftslenkung ist. Es wird nicht leicht sein, hier die Synthese zwischen Freiheit und Bindung zu finden.

Die Staatsführung wird sich nicht darauf beschränken, die Schiffahrtsunterneh-

¹ Staatsrat E B b e r g e r, „Zum Geleit“, Deutsche Schiffahrtszeitschrift „Hansa“, Nr. 1 vom 4. 1. 1941 S. 7.

² „Großdeutsche Seeschifffahrt“, Großdeutscher Verkehr Nr. 4, Februar 1941, S. 114.

mungen in der Führung ihrer Dienste zu überwachen und, wenn es not tut, ihnen finanziell beizustehen. Mehr noch als in der Vergangenheit wird es für den Staat angesichts der schrumpfenden Welttonnage notwendig sein, nach Beendigung dieses Krieges auf die Liniendienste der Schifffahrt Einfluß zu nehmen. Es ist keine Rede davon, daß es jedem Reeder freisteht, ohne Rücksicht auf bereits bestehende alteingefahrene Linien Schifffahrtsdienste nach Belieben einzurichten. Die deutsche Schifffahrt ist sich auch darüber im klaren, daß sie „sich in der Pflege bestimmter Verschiffungsgebiete und in der Bevorzugung bestimmter Ladung den Bedürfnissen der die Gesamtheit verkörpernden Staatsführung anpassen muß“¹.

Schon vor Ausbruch dieses Krieges war in all den Ländern, deren übergroße Handelsflotte gezwungen war, sich überwiegend im Güterverkehr zwischen ausländischen Häfen zu betätigen, eine starke Nervosität hinsichtlich der Zukunft ihrer Schifffahrt zu beobachten. Niemand in Deutschland wünscht, daß etwa die Flaggen der nordischen Länder von den Meeren verschwinden. Soweit aber Reedereien solcher Länder, die sich bei ihren Transporten nicht auf einen starken Binnenmarkt stützen können, den Wunsch haben, in größerem Maße deutsche Güter zu befördern, müssen sie sich der deutschen schifffahrtspolitischen Führung unterstellen. Diese Führung würde sich nicht nur auf die Beaufsichtigung der Gestaltung ihres Liniennetzes erstrecken. Vielmehr hätten die Reedereien dieser Länder auch ihr Stimmrecht auf den internationalen Schifffahrtstreffen im Einklang mit den betreffenden deutschen Reedereien auszuüben, unter deren Führung ja die kontinentalen Gruppen der internationalen Konferenzen ohnehin stehen werden. Bewegliche Poolabmachungen innerhalb dieser wichtigen Untergruppen der internationalen Konferenzen würden die Interessen der nordischen Reedereien und anderer europäischer Schifffahrtsunternehmungen mit gleicher Struktur sichern.

Es ist heute noch nicht die Zeit, im einzelnen zu untersuchen, in welcher Form sich der Führungsanspruch Deutschlands und Italiens in der Schifffahrtspolitik der künftigen europäischen Großraumwirtschaft vollziehen wird. Weder Deutschland noch Italien denken daran, die Volkswirtschaften der übrigen Glieder der europäischen Schicksalsgemeinschaft zu beherrschen und die Seefahrt dieser Völker zu unterdrücken. Fest steht jedenfalls, daß die Handelsschifffahrt sämtlicher Völker der europäischen Großraumwirtschaft gegenüber der Schifffahrt der anderen Großräume und gegenüber den künftigen internationalen Konferenzen als geschlossene Einheit auftreten wird.

Die zunehmende Bildung von Großräumen wird zweifellos zu einer endgültigen Ordnung der internationalen Linienschifffahrt führen. Das Mittel dieser Ordnung wären die Schifffahrtstreffen, die ihrerseits aber einem gewaltigen Strukturwandel unterworfen sein werden.

Die zu erwartende Schaffung von Großwirtschaftsräumen wird im Zeichen vollbeschäftigter Nationalwirtschaften stehen, wodurch ein gesunder internationaler Warenaustausch zwischen den Wirtschaftsräumen zu erwarten ist. Damit wird sich aber nicht nur wie in der Vergangenheit die Wirtschaft Deutschlands, sondern die gesamte Weltwirtschaft vom Konjunkturhythmus freimachen. Dann aber entfällt für die einzelnen Nationalwirtschaften der Zwang, durch Abwertung ihrer Währungen, Bezuschussung der Ausfuhr, Subventionierung ihrer Seeschifffahrt und durch andere Manipulationen den Folgen der allgemeinen Krise zu entgehen, ohne zu bedenken, daß hierdurch die Zerrüttung der Weltwirtschaft noch größer würde.

„Vor diesem Kriege waren in keinem europäischen Land die wirtschaftlichen Aussichten für die Zukunft gefestigt, der Kaufmann wie der Reeder waren nie vor unangenehmen

¹ Staatsrat E B b e r g e r, a. a. O. S. 7.

Überraschungen sicher, die ihm durch Währungsabwertungen, staatliche Subventionen an die Konkurrenz usw. bereitet wurden. Es gilt nun, von allen diesen Dingen freizukommen und in allen Ländern diejenigen politischen und wirtschaftlichen Grundlagen zu schaffen, die einwandfreie und klare Kalkulationen für den Reeder und den Kaufmann ermöglichen¹.“

Die kommende Großraumwirtschaft wird in der Tat den Verzicht auf Währungsmaßnahmen, staatliche Beihilfen, Frachtzuschüsse usw. ermöglichen. Mit Recht hat Wülfing von Ditten darauf hingewiesen, daß erst, wenn für die einzelnen Sparten die Notwendigkeit entfällt, sich selbst oder dem Steuersäckel etwas vorzutauschen, sei es für die Seeschifffahrt, sei es für den Außenhandel, die Voraussetzungen für einen ungehinderten internationalen Gütertausch geschaffen sein werden². Die Ersetzung der heutigen Planwirtschaft durch die staatliche Wirtschaftslenkung auch im Sektor des Außenhandels wird der Seeschifffahrt aller Länder die Voraussetzung schaffen, sich in der Form des geregelten Leistungswettbewerbes frei zu betätigen und ihre unternehmerischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Die hierdurch zu erwartende Stabilität der Verhältnisse aller Weltmärkte ebenso wie der internationalen Linienschifffahrt ermöglicht erst den internationalen Konferenzen ein reibungsloses Arbeiten.

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß das Funktionieren der internationalen Schifffahrtstreffen durch die große Zunahme der Zahl der Liniereedereien seit dem Weltkrieg außerordentlich gefährdet wurde. Auf diese Weise vergrößerte sich der Konferenzapparat und wurde zugleich schwerfällig. Im Fall der zunehmenden Aufteilung der Welt in wenige Großräume muß die Schifffahrt der kleinen Schifffahrtsnationen, die sich überwiegend oder ganz in der Vergangenheit im Verkehr zwischen ausländischen Seehäfen betätigt hat, damit rechnen, aus der Beteiligung an der Beförderung des Außenhandels zwischen den künftigen Großräumen völlig ausgeschaltet zu werden. Dieser Gefahr werden sie nur dadurch entgehen, daß sich die Liniereeder dieser Länder der schifffahrtspolitischen Führung eines bestimmten Großraumes unterstellen. Dieses wird dadurch zum Ausdruck kommen, daß sie ihr Stimmrecht auf den internationalen Schifffahrtstreffen auf die Reedereigruppen des betreffenden Großraumes übertragen. Die Folge wird sein, daß die Zahl der Mitglieder aller Konferenzen sehr stark zusammenschrumpft. Erst dann wird es möglich sein, die im Gefolge der Zersplitterung der Linienschifffahrt immer noch bestehenden letzten Mängel der Konferenzen endgültig zu beseitigen. So wird die Gewährung heimlicher Rückvergütungen der Vergangenheit angehören. Hierunter haben gerade die deutschen Liniereedereien in der Vergangenheit sehr gelitten. Während sie sich von jeher streng an alle Konferenzbestimmungen hielten, vermochte sich ein Teil der ausländischen Konferenzmitglieder, bei denen es sich durchweg um Angehörige der kleinen Schifffahrtsnationen handelte, von der aus der Vorkriegszeit mit herübergenommenen Unsitte, innerhalb der verabredeten Konferenzraten unter Wasser zu schießen, nicht völlig freizumachen. Auf diesen Umstand lenkte auch Wülfing von Ditten wie folgt die Aufmerksamkeit:

„Nach Beendigung dieses Krieges werden aber viele unangenehme Einzelercheinungen endgültig überwunden werden müssen, die bei der Zersplitterung der europäischen Handelsschifffahrt, wie sie bisher bestand, immer wieder aufleben konnten. Es ist bekannt, daß die deutschen Reedereien sonderbarerweise oft etwas teurer waren, als gewisse ausländische Reedereien; sie hielten sich nämlich an die Konferenzabreden³.“

Von einer Schwerfälligkeit der Konferenzen wird keine Rede mehr sein können, wenn die Zahl der Partner durch die geschilderte Gruppenbildung auf wenige Mitglieder zusammenschrumpft.

Kommt es nach Beendigung dieses Krieges zu einer Neuordnung der Weltwirtschaft

¹ Wülfing von Ditten, a. a. O. S. 112.

² Wülfing von Ditten, a. a. O. S. 113.

³ Wülfing von Ditten, a. a. O. S. 111/112.

in Gestalt von wenigen Großräumen, so ist für den Außenseiter in der Linienschiffahrt kein Raum mehr. Es ist mit aller Sicherheit zu erwarten, daß alle Großräume die Betätigung in der Linienschiffahrt von dem Erwerb einer Konzession abhängig machen werden, die von der Verpflichtung, sich konferenzmäßig zu binden, abhängig sein wird. Die Trampschiffahrt wird grundsätzlich darauf verzichten müssen, der Linienschiffahrt im Stückgutgeschäft Konkurrenz zu bereiten. Die Kartellierung der Trampschiffahrt wird weitere Fortschritte machen und die Zusammenarbeit zwischen Fracht- und Linieneedereien durch enge Abreden zwischen den Linienkonferenzen und den Verbänden der internationalen Trampschiffahrt eine weitere Stärkung erfahren.

Die endgültige Befreiung der Konferenzen vom Druck der Außenseiterkonkurrenz erst wird es möglich machen, die alte Forderung nach Öffentlichkeit der Konferenztarife zu verwirklichen. Der Einwand, daß die Konferenztarife andauernd geändert werden müssen, gilt nur für die Vergangenheit. In einer stabilen Weltwirtschaft wird es nicht mehr vorkommen, daß fast in jedem Jahr ein Neudruck der Konferenztarife erforderlich ist. In dem Umfang, wie die Notwendigkeit der Dumpingausfuhr entfällt, sind auch die Konferenzen der Sorge, Sonderwünschen der Verlater durch immer neue Gewährung von Spezialraten entgegenzukommen, weitgehend enthoben. Im übrigen könnten Raten für ausgehandelte und frachtempfindliche Güter offen bleiben. Die öffentliche Bekanntgabe der Tarife erleichtert nicht nur dem Kaufmann die Kalkulation, sondern ist ein allgemeines volkswirtschaftliches Bedürfnis.

Nach dem Kriege wird auch die alte Forderung auf Angleichung der Tarifformen, Klarheit, Einfachheit und Übersichtlichkeit der Tarife ihrer Verwirklichung entgegen gehen. Kommt es zur Bildung von Großräumen, so wird eine auf die ganze Welt angewandte einheitliche Gütereinteilung im Seefrachttarifwesen im Bereich der Möglichkeit liegen. Zum mindesten wird in der europäischen Großraumwirtschaft der einheitliche Klassentarif für bestimmte Hafengruppen in Frage kommen. Die Erfahrung lehrt, daß die Verlater Gewichtsraten den Vorzug geben, da sie ihre Geschäfte meist in der Gewichtseinheit tätigen. Es wäre daher zu erwägen, ob nicht für die Konferenzen die Möglichkeit besteht, die Maßraten endgültig durch Gewichtsraten zu ersetzen. Was die unter deutscher Führung stehenden Konferenzen anbelangt, so wird für die von ihnen bedienten Hafengruppen im ausgehenden Geschäft eine Angleichung der Güterbezeichnungen der Tarife an die Güterklassifikation des deutschen Reichsbahn-Gütertarifs zu empfehlen sein.

Im Interesse der Verwirklichung der von uns geforderten Reformen der Konferenzen wird es notwendig sein, daß sämtliche Großräume diese unter den Schutz und die Aufsicht des Staates stellen. Aufgabe der kommenden Schiffahrtsgesetzgebung ist es, den internationalen Wettbewerb der Seeschiffahrt zu ordnen. Die Zeit ist endgültig vorbei, wo auf den Meeren hemmungslose Konkurrenz bestand. Es werden auch die freien Meere der Wirtschaftslenkung durch den Staat unterliegen. Die Staatsführung aller Großräume wird sich aber darauf beschränken können, über das Mittel der Konferenzen innerhalb der internationalen Seeschiffahrt den geregelten Leistungswettbewerb zu ermöglichen. Erst dann werden die Konferenzen die Aufgabe, der Linienschiffahrt gemeinsame Spielregeln und gleiche saubere Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, voll erfüllen.

Wenn erst alle Konferenzen unter den Schutz und die Aufsicht des Staates gestellt sein werden, wird nicht mehr wie in der Vergangenheit durch schiffahrtsgesetzliche Maßnahmen einzelner Länder das Leistungsprinzip in der Seeschiffahrt verletzt werden können. Konnten die Amerikaner in der Vergangenheit die Ratenpolitik der Konferenzen einseitig in den Dienst des amerikanischen Außenhandels stellen, und mit Hilfe ihrer Schiffahrtsgesetzgebung der amerikanischen Flagge einen immer größeren

Anteil am amerikanischen seewärtigen Güterverkehr sichern, so wird die kommende europäische Großraumwirtschaft solchen Maßnahmen Amerikas nicht mehr wehrlos gegenüber stehen. Alle Großräume der Weltwirtschaft werden ähnliche Instrumente der Beaufsichtigung der Konferenzen schaffen, wie sie der Schiffahrtspolitik der Vereinigten Staaten von Nordamerika seit langem zur Verfügung stehen.

Erst wenn alle Länder den Schutzgedanken für die Konferenzen im Gesetz fest verankern, wird die zuerst in Amerika aufgetretene Gefahr der Ersetzung der Ratenregulierung der Konferenzen durch ein System staatlicher Regulierung über eine Behörde endgültig gebannt sein. In demselben Augenblick, wo allen übrigen Großräumen Schiffahrtsämter zur Verfügung stehen werden, die sich die Beaufsichtigung und den Schutz der auf ihre Häfen fahrenden in internationalen Konferenzen zusammengefaßten Linienschiffahrt zur Aufgabe machen, wird es den Amerikanern unmöglich sein, mit Hilfe der von einer staatlichen Behörde gelenkten Ratenfestsetzung der Konferenzen die Ausfuhr amerikanischer Waren nach umstrittenen Auslandsmärkten künstlich zu fördern und die Ausfuhr europäischer Länder nach Amerika zu hemmen. Es läßt sich nicht leugnen, daß der starke Einfluß des Schiffahrtsamtes in den Konferenzen zeitweise zu einer einseitigen Ratenpolitik zugunsten der amerikanischen Ausfuhr nach Afrika und Südamerika zu Lasten der europäischen Ausfuhr geführt hat. Verfügt Europa über die gleich scharfe Waffe, so werden solche Bestrebungen der Vereinigten Staaten von Nordamerika der Vergangenheit angehören. Es wird auch nicht mehr möglich sein, daß überseeische Länder wie die Südafrikanische Union mit Hilfe von Schiffahrtsämtern die Schiffahrtskonferenzen zu einem einseitigen Instrument ihrer Wirtschaftspolitik machen. Unter diesen Umständen kann sich das deutsche Schiffahrtsamt auf die Beaufsichtigung der Konferenzen beschränken. Unbeschadet der Einbeziehung auch der Schiffahrt in die Wirtschaftslenkung des Staates werden sich die deutschen Reedereien, getragen von der Verpflichtung gegenüber der Staatsführung und dem ganzen Volk, in Freiheit betätigen können.

II

Vorfrachtorganisation und Durchfrachtverkehre in Vergangenheit und Zukunft.

1. Die unterschiedliche Struktur der deutschen und der norwegischen Überseelinien-schiffahrt.

Eine der ersten Aufgaben der nationalsozialistischen Staatsführung war es, dem persönlichen Element auch in der Seeschiffahrt zum Siege zu verhelfen und eine organische Verbindung zwischen den Verladern und den Reedereien, zwischen den Reedern und ihren Gefolgschaften herzustellen. Diesem Zweck diente die planmäßig durchgeführte Zentralisation in der Seeschiffahrt.

„Sie erfolgte nicht durch einseitigen Staatsakt, sondern durch freiwillige Vereinbarung der Reeder, die nach zweijähriger Arbeit unter Leitung des Führers der Seeschiffahrt, Staatsrat Eßberger, und unter tatkräftiger Mitwirkung des Reichsverkehrsministeriums zustande kam¹⁾.“

Neben der Universalreederei gibt es wieder selbständige Spezialreedereien in Deutschland.

Die 1936 abgeschlossene Reorganisation und Auflockerung der deutschen Großschiffahrt galt der Wiederherstellung einer größeren Beweglichkeit und war vom schiffahrtspolitischen Standpunkt nur zu begrüßen. Von den neuen Spezialreedereien nahmen die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Deutsche Levante-

¹⁾ „Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt“, Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, Heft 9, Jena 1940, S. 178.

Linie Hamburg A. G., die Atlas Levante-Linie A. G. sowie die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ eine überaus erfreuliche Entwicklung. Bei aller Anerkennung der hervorragenden Leitung dieser Reedereien darf aber nicht übersehen werden, daß der glückhafte Aufschwung dieser Redereien in allererster Linie der Lenkung des deutschen Außenhandels zu verdanken ist. Es war in der Tat für diese Spezialreedereien ein glücklicher Umstand, daß im Gefolge des Neuen Planes eine starke Verlagerung des deutschen Außenhandels gerade nach den Ländern erfolgte, die sie bearbeiteten. Niemand kann leugnen, daß das Persönliche in der Seeschiffahrt und die Unternehmerinitiative durch die staatliche Lenkung des Außenhandels an Bedeutung verloren haben. In einer solchen Zeit hat an sich die Universalreederei größere Chancen als die Spezialreederei, da erstere immer die Möglichkeit hätte, die im Gefolge der Außenhandelslenkung entstehenden Ausfälle in bestimmten Verkehrsrelationen durch Gewinne im Fahrtgeschäft nach Gebieten wieder gut zu machen, die Nutznießer der deutschen Handelspolitik sind bzw. waren. Was wäre wohl aus der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft geworden, wenn der deutsche Außenhandel nach den Ländern der Ostküste Südamerikas seit 1933 statt unaufhörlich zu wachsen, einem starken Schrumpfungsprozeß unterlegen hätte, was unvermeidbar gewesen wäre, wenn die deutsche Handelspolitik andere überseeische Länder bevorzugt hätte.

Die deutsche Linienschiffahrt stützt sich zur Hauptsache auf den unendlich stabilen deutschen Binnenmarkt. Während sich in Deutschland der Aufschwung mit unverminderter Kraft fortsetzte, waren seit 1938 im Ausland mehr und mehr Rückgangerscheinungen festzustellen. In der Tat war der deutsche Außenhandel sehr viel krisenfester als derjenige liberalistischer und kapitalistischer Länder, wie auch der wirtschaftliche Aufschwung der autoritären Staaten dem Welthandel einen starken Rückhalt gab. Hieraus zog sicherlich die deutsche Linienschiffahrt größten Nutzen. So lange aber der deutsche Außenhandel nur als Ganzes, nicht aber in seiner Verteilung auf die einzelnen Länder stabil verlief, liefen die Spezialreedereien ein großes Risiko. Dieses Risiko trat nur deshalb nicht in Erscheinung, weil die Fahrtrelationen der Spezialreedereien ständig von der deutschen Handelspolitik bevorzugt wurden. Die deutsche Linienschiffahrt ist sicherlich seit der Machtergreifung der nationalsozialistischen Bewegung von dem Druck der Konjunkturschwankungen innerhalb der Weltwirtschaft weitgehend befreit worden. Dafür unterlag sie aber in den Jahren 1933—1939 einem völlig neuen Risiko, nämlich den Auswirkungen der Lenkung des deutschen Außenhandels. Von diesem Risiko wird sie erst der sieghafte Ausgang dieses Krieges befreien. Wenn nach einer Reihe von Übergangsjahren auch im Außenhandel wieder normale Verhältnisse herrschen werden, wird auch die deutsche Linienschiffahrt eine stabile Grundlage finden und sich endgültig auf diese ausrichten können.

Seit dem Weltkrieg haben die kleineren Schiffahrtsländer einen gewaltigen Aufschwung genommen. So haben die Handelsflotten der nordischen Länder seit 1930 eine starke Vergrößerung erfahren. Die norwegische Tonnage war bis zum Ausbruch dieses Krieges gegenüber 1914 um 93% gewachsen. Charakteristisch für die Schiffahrt der nordischen Länder ist ihre gewaltige Bedeutung in der reinen Auslandsfahrt. Von der norwegischen Handelsflotte betätigen sich 80—90% der Gesamttonnage im Verkehr zwischen fremden Ländern. Wenn man von Finnland absieht, so ist der hohe Grad der Motorisierung der Handelsflotten für die nordischen Länder kennzeichnend. Norwegen besitzt die modernste Handelsflotte der Welt. Die Schiffahrt ist der wichtigste Faktor des norwegischen Wirtschaftslebens.

Das unaufhaltsame Wachsen der norwegischen Schiffahrtstonnage gibt dem Außenstehenden manches unlösbare Rätsel auf. Wenn auch die Norweger ausgezeichnete Seeleute sind, so ist es doch in erster Linie die tief im Nationalcharakter wurzelnde Nei-

gung zum wirtschaftlichen Wagnis gewesen, die in Norwegen eine Tonnage entstehen ließ, deren Kapazität weit über das nationale Handelsvolumen hinaus geht. Dies ist um so beachtlicher, als der norwegische Staat der Schiffahrt keine Subventionen zahlt. Der norwegischen Schiffahrt ist sicherlich die hunderzwanzigjährige Friedenszeit ebenso sehr zugute gekommen, wie die großen Gewinne während des Weltkrieges und der ersten Jahre nach dem Krieg. Und doch erklärt dies allein nicht den märchenhaften Aufschwung der norwegischen Schiffahrt.

Das starke Anwachsen der Heuern und die durchgreifenden Sozialreformen seit 1919 sind es gewesen, auf die der Übergang Norwegens von überalterten zu modernen Schiffen zurückzuführen ist. Die norwegische Schiffahrt ist seit dem Weltkrieg ständigen Strukturwandlungen unterworfen gewesen. Charakteristisch für die norwegische Vorkriegstonnage war die große Zahl der kleinen Schiffe. Seit 1914 ist die Zahl der Schiffe zwischen 50 und 2000 BRT. stark zurückgegangen. Wir stoßen hier auf eine typische Eigenschaft der norwegischen Reeder, nämlich auf ihre unglaubliche Anpassungsfähigkeit an die jeweiligen Verhältnisse in der internationalen Seeschiffahrt. Vor dem Weltkrieg bestand Norwegens Handelsflotte zum allergrößten Teil aus Trampschiffen. Seit dem Weltkrieg ist aber in Norwegen eine weitgehende Umstellung von der Trampschiffahrt auf die Linienschiffahrt festzustellen. Der starke Wettbewerb zwang die norwegische Schiffahrt von jeher zur Spezialisierung. Diese kommt besonders in der gewaltigen norwegischen Tankschiffahrt zum Ausdruck.

Einen großen Aufschwung nahm seit dem Weltkrieg die norwegische direkte Überseeelinien-schiffahrt. Fast alle nordischen Überseeelinien beschränken sich nicht darauf, von einem Heimathafen auszugehen und, wie die deutschen oder englischen Überseeelinien, nur ein bis zwei nordwesteuropäische Häfen anzulaufen, sondern erfassen im ausgehenden Verkehr sämtliche Haupthäfen der Ostseeländer und darüber hinaus noch die deutschen, holländischen, belgischen und englischen großen Überseehäfen. Hierin liegt die Stärke, zugleich aber auch die Schwäche der Überseeelinien-schiffahrt der nordischen Länder.

Die norwegische Seeschiffahrt war stets auf die Fremdkapitalbeschaffung im Ausland angewiesen. Ebenso wichtig wie diese war für die norwegischen Reeder die Selbstfinanzierung, deren großer Umfang eine Folge hoher Unternehmerfähigkeiten ebenso sehr wie der schlichten Lebensgewohnheiten der norwegischen Reeder ist. Aus Unterlagen, die dem Verfasser zur Verfügung stehen, geht hervor, daß die vor dem Weltkrieg bereits bestehenden norwegischen Reedereien damals stets nur über kleine Fahrzeuge verfügten. Die im Weltkrieg erzielten Gewinne wurden in der Regel zum Bau von Tankschiffen verwandt. Die mit ihnen erzielten Überschüsse ermöglichten die Errichtung regelmäßiger Schiffahrtslinien, ohne daß dabei auf die Tankschiffahrt völlig verzichtet wurde. Bei den meisten seit 1927 neu gegründeten norwegischen Reedereien läßt sich nachweisen, daß der Grundstock des heutigen Vermögens dadurch gebildet wurde, daß die Besitzer in den Jahren der Hochkonjunktur 1927—1929 nach vorhergehendem Abschluß von zehnjährigen Charterverträgen Tankschiffe in Bau gaben. Aus den Gewinnen der Tankschiffahrt wurden Spezialfrachtschiffe gebaut, die in der Linienschiffahrt eingesetzt wurden.

Wenn es somit auch richtig ist, daß viele norwegische Reeder Kriegsgewinnen und der geschickten Ausnutzung einer einmaligen Konjunktur in der internationalen Tankschiffahrt ihre heutige Bedeutung verdanken, so muß doch zugegeben werden, daß auch diejenigen norwegischen Reeder, die sich seitdem in der reinen Frachtlinien-schiffahrt betätigten, sich den Schiffahrtsunternehmungen der übrigen Länder als überlegen erwiesen. Sicherlich ist den norwegischen Linienreedereien der Umstand zugute gekommen, daß sie dank der geschilderten Gewinne in der Lage waren, mit modernstem Schiffs-

material zu arbeiten, dessen Anlagekosten weitgehend abgeschrieben waren. Hieraus allein kann aber die Überlegenheit der norwegischen Reeder gegenüber den deutschen Schiffahrtsunternehmungen nicht erklärt werden. Auch der Hinweis auf den Währungsfaktor kann nicht zur Begründung des Leistungsvorsprunges der norwegischen Seeschifffahrt dienen, ganz abgesehen davon, daß die Währungsbeihilfen, die die deutschen Reeder vom Reich erhielten, nicht entfernt ausreichen, die Vorteile einzuholen, die die norwegischen Reeder aus den Anschluß ihrer Währung an das englische Pfund zogen. So sehr gerade von deutscher Seite die hervorragenden Unternehmereigenschaften der Reeder aller nordischen Länder von jeher anerkannt worden sind, so entschieden wenden wir uns gegen die Auffassung, daß die Leiter der deutschen Großschifffahrt weniger tüchtig sind, als etwa diejenigen der großen norwegischen Privatreedereien.

Die jüngste Entwicklung der norwegischen Seeschifffahrt ist ebenso sehr durch die geographische Dezentralisierung wie durch die Verteilung der Schiffahrtsinteressen unter eine ständig wachsende Zahl von Schiffahrtsgesellschaften gekennzeichnet. Norwegische Schiffahrtsgesellschaften, deren Schiffsraum 100 000 BRT. übersteigt, können an den Fingern einer Hand gezählt werden. Die starke Dezentralisation und das Fehlen von Konzernen in der norwegischen Seeschifffahrt erklärt indessen nicht die größere Rentabilität der norwegischen Reeder gegenüber den deutschen Schiffahrtsunternehmungen. Die Überseelinien-schifffahrt kann nur in der Form des Großbetriebes durchgeführt werden. Seit der geschilderten Reorganisation der deutschen Großschifffahrt entsprechen die Betriebsgrößen der deutschen Überseereedereien den natürlichen Bedürfnissen der Überseelinien-schifffahrt.

Alle norwegischen Linienreedereien zeichnen sich durch straffste Organisation auf dem Lande aus. So muß die Zahl der kaufmännischen Angestellten der drittgrößten norwegischen Reederei Knutsen in Haugesund von 20 Personen bei einer Tonnage von 133 492 RBT. als ungewöhnlich klein bezeichnet werden. Auch für die größte norwegische Reederei Wilh. Wilhelmsen, deren gewaltige Flotte von 325 000 BRT völlig schuldenfrei und in der reinen Linienschifffahrt tätig ist, ist die geringe Zahl der Landangestellten charakteristisch. 1935 wurde die eigentliche Büroarbeit in Oslo und Tønsberg von nur 133 Angestellten bewältigt. Die Reederei beförderte 1935 2 043 248 t Güter. Hiervon stammten aus dem Verkehr von und nach Norwegen nur 278 360 t.

Man würde den deutschen Reedereien, wie der Hapag oder dem Norddeutschen Lloyd, ein großes Unrecht zufügen, wenn man ihnen aus der Tatsache des unverhältnismäßig viel größeren Büropersonals den Vorwurf großer Bürokratie und Schwerfälligkeit machen wollte. Schon die Güterstruktur dieser größten norwegischen Reederei läßt sich mit derjenigen der deutschen Linienschifffahrt in gar keiner Weise vergleichen. Im Ausfuhrgeschäft der nordischen Länder überwiegen wenige Massengüter, während die Stückgutausfuhr nur gering ist. Unter diesen Umständen sichern die Ostseeländer den nordischen Direktlinien nur das Basisgut, so daß die Reedereien zur Vervollständigung ihrer Ladung auf die deutschen Nordseehäfen, die Rheinmündungshäfen und die englischen Seehäfen angewiesen sind. Aber auch in diesen Seehäfen nehmen die nordischen Überseelinien überwiegend Schwergut auf. Es ist kein Zweifel darüber, daß die ausgehende Ladung der deutschen Linienreedereien unendlich viel hochwertiger ist als diejenige der nordischen Konkurrenzlinien. Die unterschiedliche Struktur der Ladung bedingt aber auf Seiten der deutschen Reedereien ein sehr viel größeres Landpersonal als bei den nordischen Schiffahrtsunternehmungen. Der große Unterschied zwischen der Organisation der deutschen und der norwegischen überseeischen Linienschifffahrt ist aber darin zu erblicken, daß die Norweger sich im ausgehenden Geschäft lediglich auf die Aquisitionstätigkeit ihrer Schiffsmakler und Agenten, sowie der Spediteure in den Seehäfen stützen. Dagegen erfordert die Hochwertigkeit der ausgehenden Ladung bei

den deutschen Überseereedereien den Aufbau einer großzügigen Vorrachtorganisation sowohl in den Seehäfen wie im gesamten Hinterland.

Die Durchschnittserlöse je Tonne Fracht sind sicherlich bei den großen deutschen Überseelinien beträchtlich höher als bei denjenigen der nordischen Schiffahrtsländer. Dafür übertreffen aber auch die Durchschnittsaufwendungen der deutschen Linienreeder diejenigen der norwegischen Schiffahrtsunternehmungen um ein Beträchtliches. Es ist nicht zu bestreiten, daß jede Reederei an möglichst großen Ladungsmengen gut zahlender Fracht interessiert ist. Es muß aber scharf geschieden werden zwischen Stückgut, das in großen Partien aufgegeben wird, und zwischen den zahllosen hochwertigen und eilwertigen kleinen und kleinsten Sendungen der deutschen Exportindustrie. Ähnlich wie das Stückgutgeschäft der Deutschen Reichsbahn trotz der hierbei erzielten hohen Frachteinnahme je Tonne in keiner Weise die Selbstkosten deckt, so setzen die deutschen Linienreedereien bei den kleinen und kleinsten Sendungen der deutschen Exportindustrie in der Regel zu. Die großen deutschen Überseelinienreedereien haben es aber von jeher als ihre Pflicht empfunden, sich in den Dienst gerade der hochwertigen deutschen Fertigwarenausfuhr zu stellen. Zu diesem Zweck waren sie nicht nur gezwungen, Schiffe einzustellen, die sich durch einen hohen Grad von technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, Promptheit, Sicherheit und Schnelligkeit auszeichnen, sondern mußten zugleich eine kostspielige und kunstvolle Organisation der Abfertigung und Sicherung der Ladung einrichten.

Diesen Pflichten unterlagen niemals die Reedereien der nordischen Schiffahrtsländer. Indem sie sich von jeher im ausgehenden Geschäft auf die Beförderung von Basisgütern und solchen hochwertigen Waren, die in relativ großen Partien zur Aufgabe gelangen, beschränkten, fanden sie per Saldo eine bessere Rentabilitätsgrundlage als die deutschen Überseelinienreedereien, und waren gleichzeitig in der Lage, ihr Frachtgeschäft mit einer Mindestzahl von Landpersonal durchzuführen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den sogenannten geduldeten Außenseitern der Konferenzen. Der deutschen Exportwirtschaft ist aber weder mit den Liniendiensten der nordischen Länder noch mit denjenigen legitimer Außenseiter von Konferenzen gedient. In völliger Verkenntnis der geschilderten Zusammenhänge kam es aber in der deutschen Öffentlichkeit zu einer Legendenbildung, von der die legitimen Außenseiter und die Schiffahrt der nordischen Staaten und derjenigen Hollands außerordentlich profitierten. Man machte der deutschen Großschifffahrt den Vorwurf der Überorganisation, der Schwerfälligkeit und des Bürokratismus und lobte die Tüchtigkeit und die unternehmerischen Fähigkeiten der ausländischen Reeder.

2. Die Vorrachtorganisation der deutschen Großschifffahrt und die Betätigung der Überseereederei und der Spediteure im Durchfrachtgeschäft.

Die heutige Organisation der Frachtwerbung der deutschen Großschifffahrt, die weitgehend auch den Spezialreedereien zur Verfügung steht, verdankt ihre Entstehung dem besonders in den ersten Nachkriegsjahren sehr fühlbaren Druck der Konkurrenz ausländischer Schiffahrtslinien, die sich im Gefolge der Ablieferung aller über 1600 BRT großen Schiffe an die Entente eines großen Teils der deutschen Ladung bemächtigt hatten. Nachdem den deutschen Reedereien wieder in zunehmendem Maße eigene Tonnage zur Verfügung stand, stießen sie auf eine starke Konkurrenz ausländischer Schiffahrtsunternehmen in ihren Heimathäfen. Der Zwang zur Schaffung einer Vorrachtorganisation, die die Ladungssicherung bezweckt, war um so größer, weil das deutsche Binnenland sich seiner Pflicht, zugunsten der deutschen Schiffahrt eine Hilfstellung einzunehmen, nicht genügend bewußt war. Die für das deutsche Exportgeschäft

nach Übersee so verhängnisvolle Zunahme des direkten Exports veranlaßte die deutschen Reedereien, mit ihrer Frachtwerbung stärker in das Binnenland zu gehen. So lange auf den hansischen Exporthandel 80% der seewärtigen Ausfuhr deutscher Industriewaren nach Übersee über die beiden deutschen Nordseehäfen entfielen, genügte es, daß sich die Linienreeder zur Sicherung ihrer Ladung der in den Seehäfen ansässigen Schiffsmakler und Agenten bedienten. Nachdem die Industrie mehr und mehr den Exporthandel ausschaltete, war die deutsche Seeschifffahrt auf den Spediteur, besonders denjenigen des Binnenlandes angewiesen.

Dies sind die Gründe gewesen, die die deutsche Großschifffahrt zwangen, die Fracht an ihren Ursprungsorten zu erfassen. Im Gegensatz zu den ausländischen und kleineren deutschen Linienreedereien, welche es vorzogen, binnenländische Spediteure mit ihrer Vertretung zu beauftragen, begannen die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd anfangs (1922) noch zögernd, später aber in schneller Folge eigene Frachtkontore an zahlreichen Plätzen des Binnenlandes und des angrenzenden Auslandes zu errichten. Das Schwergewicht der Tätigkeit der Frachtkontore der beiden deutschen Universalreedereien liegt auf dem Gebiet der Werbung. Sie stellen eine direkte Verbindung zwischen den Verladern und den Reedereien dar. Ihre wichtigste Aufgabe ist es, immer wieder die Fühlung zwischen den binnenländischen Spediteuren und Abladern aufzunehmen. Sie werben in enger Zusammenarbeit mit den Spediteuren im Binnenland um vermehrte Benutzung der deutschen Schiffe, die dank ihrer hohen Qualität in der Tat den Vorzug vor den fremden Flaggen verdienen.

Aus Furcht vor Ausschaltung liefen die binnenländischen Spediteure zunächst Sturm gegen die Schiffsfrachtkontore der hansischen Linienreedereien. Die Schiffsfrachtkontore haben aber nicht den Zweck, mit den binnenländischen Spediteuren zu konkurrieren. Die Reeder haben kein Interesse daran, die Spediteure zu verärgern. Die Spediteure sind vielmehr als Vertrauensleute der binnenländischen Verladern auch für die deutschen Linienreedereien die Pioniere und die Zubringer ihrer Ladung. Die Frachtkontore wollen nur Auskunftstellen für die direkt exportierende Industrie in allen Transportfragen nach Übersee sein. Wenn allerdings Ablader die Mitwirkung der Spediteure ablehnen, so müssen die Frachtkontore, um nicht die Verschiffung fremden Konkurrenzlinien zu überlassen, Speditionsaufträge buchen.

An sich haben Frachtkontore und Spediteure ganz verschiedene Aufgaben. Die Spediteure sollen der binnenländischen Industrie die günstigste Verschiffungsmöglichkeit auffindig machen. Die Schiffsfrachtkontore machen es sich zur Pflicht, die Güterbewegung im Binnenland zu beobachten und die Spediteure bzw. die örtlichen Spediteurvereinigungen anzuhalten, immer neue Sammelgutverkehre nach den deutschen Nordseehäfen zu organisieren.

Die Schiffsfrachtkontore der deutschen Linienreedereien gewähren der direkt exportierenden Industrie dadurch eine wertvolle Hilfsstellung, daß sie ihnen die Vorfrachten kalkulieren. Darüber hinaus nennen sie ihnen aber Durchfrachten vom Fabrikhof bis zum überseeischen Empfangshafen. Zusammen mit den Fracht- und Speditionsabteilungen der deutschen Übersee-Linienreedereien ermöglichen die Schiffsfrachtkontore den deutschen Überseeinlinien eine kunstvolle Vorfrachtorganisation im Interesse der Landungssicherung, die von ausländischen Reedereien in dieser Form niemals erreicht wurde. Bemerkenswert sei noch, daß die Frachtkontore der beiden deutschen Universalreedereien zugleich verschiedene Spezialreedereien und zahlreiche Tourreedereien vertreten.

Bekanntlich betrachten die deutschen Überseereedereien die Rheinmündungshäfen als wichtige Arbeitsplätze. Hier stießen sie auf die sehr ernsthafte Konkurrenz holländischer Überseeinlinien, welche teilweise über eigene Güterbootreedereien auf dem Rhein

verfügen. So errichtete die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V., Amsterdam (K. N. S. M.) 1910 als Tochtergesellschaft die Nieuwe Rijnvaart Maatschappij (N. R. M.), Amsterdam, deren Dienste sich im Laufe der Jahre auch sämtliche Amsterdamer Seereedereien bedienten. Die N. R. M. unterhält mit ihren zahlreichen Dampfgüterbooten auf dem Rhein einen ausgedehnten Sammelladungsverkehr nach sämtlichen von der K. N. S. M. und den übrigen Amsterdamer Reedereien bedienten Relationen via Amsterdam. Die K. N. S. M. hat niemals auf die Rentabilität der N. R. M. Wert gelegt. In Antwerpen behauptete man, daß dank dieser Verflechtung von See- und Binnenschifffahrt Transporte bevorzugt nach Amsterdam gingen, während Antwerpen auf die normalen Rheinfrachten angewiesen sei. Sehr nachteilig wurde in Antwerpen der Umstand empfunden, daß dort eine kostenfreie Längsseite-Lieferung jeglicher Menge möglich ist, während in Antwerpen die kostenlose Längsseite-Lieferung an die Bedingung geknüpft ist, daß die Rheinschiffe Partien von mindestens 50 Tonnen auf die Seedampfer umschlagen oder von diesen übernehmen. In Rotterdam betragen die Mindestmengen für kostenloses Längsseitsladen im allgemeinen 20 Tonnen. Diese Verhältnisse gaben dem Sammelladungsgeschäft der auf die Rheinmündungshäfen fahrenden Güterbootreedereien einen starken Antrieb. Sämtliche Seereedereien bemühten sich, auf dem Wege über vertragliche Abreden Güterbootreedereien zu veranlassen, Sammelverkehre zu errichten, deren Aufgabe es ist, durch Zusammenfassung kleinerer und größerer Ladungsmengen ihren Verladern billige Rheinfrachten und möglichst kostenfreie Längsseitsübernahme in Antwerpen zu ermöglichen.

Von den deutschen Seereedereien begann sich frühzeitig die Hamburg-Amerika-Linie für den Sammeldienst auf dem Rhein zu interessieren. Leider stand ihr zunächst keine deutsche Güterbootreederei zur Verfügung. Sie sah sich daher gezwungen, als Partner die belgische Rheinreederei Plouvier & Cie. zu gewinnen. Im Frühjahr 1931 überführte die Hamburg-Amerika-Linie ihren Sammeldienst auf die zu diesem Zweck von J. Randaxhe-Bally und anderen Antwerpener Schiffsmaklern errichteten Rhein-Antwerpen Transport G. m. b. H. (Rantrans) mit eigenem Büro in Mannheim. Der Süddeutsche Dienst, der den Verkehr auf dem Oberrhein zwischen Kehl und Mannheim von und nach Antwerpen unterhält, wurde zunächst nur durch Güterboote der belgischen Rheinreederei Plouvier & Cie. durchgeführt. In den letzten Jahren wurden aber auch Güterboote der Mannheimer Lagerhausgesellschaft-Rhenus Transportgesellschaft m. b. H. (Fendelkonzern) für Ladung vom Oberrhein mitbenutzt. Träger des Basler Dienstes, der ab Basel, Kehl, Karlsruhe und Uerdingen direkt bis Antwerpen geht, ist die Basler-Rhein-Schiffahrts-A. G. (BRAG), welche über eine beträchtliche Güterboottonnage verfügt. Einen großen Aufschwung nahm der im Gefolge der Neckarkanalisation aufgenommene Neckar-Dienst. Dieser Dienst geht nach Heilbronn mit Schiffen der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft/Rhenus (Fendelkonzern) nach Antwerpen. Die Güter gelangen nach Heilbronn entweder mit Autos der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft oder per Bahn. Als letzter Dienst ist der Niederrhein-Dienst zu nennen. Hier arbeitet die Rantrans lediglich mit Güterbooten des Fendelkonzerns. Welch große Bedeutung das Sammelladungsgeschäft der Hamburg-Amerika-Linie auf dem Rhein hat, geht daraus hervor, daß auf den Sammeldienst der Rantrans, Niederrhein-Sammeldienst, 1926 bereits 25 000 t entfielen.

Es sei noch bemerkt, daß die Hamburg-Amerika-Linie zugunsten ihres Ostasienverkehrs über Rotterdam eine ähnliche Sammelladungsorganisation auf dem Rhein zusammen mit ihrer Vertreterin für Ostasien, der Firma Lenders & Co., aufgebaut hat. Sie stützt sich hierbei auf Güterbootsschiffe der N. V. „Vola“ Transport Maatschappij, Rotterdam. Ähnlich wie die Schiffsfrachtkontore der Hamburg-Amerika-Linie betätigt sich auch die Rantrans für verschiedene deutsche Spezialreedereien und Tour-

reedereien. Der Norddeutsche Lloyd hat zusammen mit der Rhenus Transportgesellschaft m. b. H. gleichfalls, wenn auch später als die Hamburg-Amerika-Linie, das Sammeladungsgeschäft auf dem Rhein organisiert, das aber nicht die Bedeutung des Sammeladungsgeschäftes der Hamburg-Amerika-Linie erreicht hat.

Die K. N. S. M. betreibt neben dem Sammeladungsverkehr seit 1899 auf dem Rhein einen umfangreichen Durchfrachtverkehr von und nach der Levante und anderen europäischen Verkehrsrelationen. Da die überseeischen Schifffahrtskonferenzen im allgemeinen ihren Mitgliedern die Unterhaltung von Durchfrachtverkehren von und nach Inlandsplätzen untersagen, ist es zu Durchfrachtverkehren auf dem Rhein zugunsten überseeischer Verkehrsrelationen bislang nicht gekommen. Als einzige Ausnahme sind die Durchfrachtenverkehre der K. N. S. M. und der Deutschen Levantelinie G. m. b. H. nach den Ländern des östlichen Mittelmeeres zu nennen.

Die Vorracht-Organisation der deutschen Überseereedereien erstreckt sich aber nicht nur auf das binneneuropäische Hinterland, sondern zugleich auf die Ostseeländer. Wenn auch die meisten Güter, die einem großen Seehafen zufließen, auf der Eisenbahn, Fahrzeugen der Binnenschifffahrt und Lastkraftwagen ins Binnenland weiter befördert werden, so sucht doch ein nicht unerheblicher Teil der Güter seewärts einkommend den großen Hafen nur auf, um ihn in einem anderen Seeschiff wieder zu verlassen. Diesem Zubringer- und Verteilungsverkehr verdankte Hamburg vor dem Weltkriege seine gewaltige Bedeutung als Vorhafen der Ostsee. Die Zubringer- und Verteilerfunktion wird von den relativ kleinen Seeschiffen sogenannter Toureedereien ausgeübt. Im Interesse der Ladungssicherung in Bremen gliederte sich der Norddeutsche Lloyd seit 1925 zahlreiche bis dahin selbständige Zubringerreedereien an, während sich die Hamburg-Amerika-Linie auf diesem Gebiet große Zurückhaltung auferlegte. Vom Standpunkt der Schifffahrtspolitik muß der Übergang von europäischen Zubringerlinien auf die deutsche Großschifffahrt entschieden abgelehnt werden. Besonders in der Ostseeschifffahrt ist die Linienreederei der Trampschifffahrt verwandt. Die in der Nord- und Ostseeschifffahrt tätigen Linienreedereien sind nur dann in der Lage, Erträge zu erzielen, wenn ihre Selbständigkeit erhalten bleibt. Der Erfolg einer Zubringerlinie hängt von der Fähigkeit des Unternehmers, geschickt und schnell zu disponieren, entscheidend ab¹. Es war daher nur zu begrüßen, daß im Rahmen der Reorganisation der deutschen Großschifffahrt die auf Hamburg und Bremen fahrenden Zubringerlinien seit 1934 wieder ihre volle Selbständigkeit erlangten.

Seitdem sich ein freundschaftliches Abkommen mit den Zubringerlinien den deutschen Überseereedereien in Hamburg und Bremen die Zuführung von für nach Übersee bestimmten Gütern aller Ostseehäfen und die schnelle Verteilung von nach den Ostseeländern bestimmten Importgütern aus Übersee. Im Interesse dieses Geschäftes pflegen die deutschen Überseereedereien zahlreiche Durchfrachtverkehre mit Durchtarifen und Durchkonnossementen. Die Durchfrachten setzen sich zusammen aus der eigentlichen Seefracht ab bzw. von Hamburg/Bremen und dem sogenannten range-Zuschlag für die Zubringer- bzw. Verteilerbeförderung. Die letztere mag ab und zu geringer als die tatsächliche Fracht gewesen sein, die an die Zubringerlinien gezahlt wurde. Im Interesse der Bekämpfung der direkten Überseelinien, besonders der nordischen Reedereien, waren die auf Hamburg und Bremen fahrenden Überseereedereien zuweilen gezwungen, den überschießenden Teil bei der Überseefracht zuzusetzen.

Die Spitze der geschilderten Vorrachtorganisation stellt bei den beiden deutschen Universalreedereien — Hamburg-Amerika-Linie-Norddeutscher Lloyd — die Abteilung „Inlandverkehr“ dar. Ihre Aufgabe ist es, die allgemeinen Wettbewerbsverhältnisse und

¹ Siehe hierzu Schulz-Kiesow, „Die Konzentration der Zubringerlinien“ Wirtschaftsdienst, Heft 11, v. 14. 3. 1930.

die Veränderungen aller Vorrachten ständig zu beobachten. In engster Zusammenarbeit mit den geschilderten Trägern der Ladungssicherung im Binnenland betätigen sie sich in der persönlichen Werbung sowohl im Seehafen wie im Binnenland. Die leitenden Herren der deutschen Großreedereien unterhalten eine ständige persönliche Fühlung nicht nur mit ihren Schiffsfrachtenkontoren, sondern suchen zugleich regelmäßig die großen Verlager und Spediteure im Binnenland auf.

Insgesamt handelt es sich bei der geschilderten Vorrachtorganisation der deutschen Überseereedereien um einen zweifellos kostspieligen Werbeapparat. In der Tat mußten die deutschen Großreedereien in der Vergangenheit zugunsten der Ladungssicherung ein umfangreiches Personal unterhalten und große sachliche Aufwendungen machen. Die nordischen Überseereedereien, welche Hamburg und Bremen und die Rheinmündungshäfen regelmäßig anlaufen, haben bewußt verzichtet, eine ähnliche Vorrachtorganisation im Hinterland dieser Häfen aufzubauen.

3. Die zu erwartende stärkere Verflechtung der Seeschifffahrt mit allen übrigen Verkehrsmitteln und den Spediteuren in Gestalt von echten Durchfrachtverkehren und die Möglichkeiten des Abbaues der Vorrachtorganisation der deutschen Großschifffahrt.

Es erhebt sich nunmehr die Frage, wie sich die kommende Neuordnung Europas auf die Vorrachtorganisation der deutschen Überseereedereien auswirken wird. Fest steht zunächst, daß dem destruktiven Wettbewerb der kontinentalen Seehäfen untereinander ein Ende bereitet werden wird, wenn auch kein Zweifel darüber besteht, daß auch im Fall einer künftigen Neuorientierung der Seehafentarifpolitik der Deutschen Reichsbahn die bisherige Vorzugsbehandlung der deutschen Nordseehäfen gegenüber den Rheinmündungshäfen aufrecht erhalten bleiben wird. Nach Beendigung dieses Krieges wird das Problem der Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel endgültig gelöst werden. Ebenso ist eine zunehmende organisatorische Verflechtung zwischen allen Verkehrsmitteln über das Mittel durchgehender Tarife zu erwarten¹. Die großen kontinentalen Seehäfen werden zu einer Abstimmung aller Gebühren untereinander schreiten. Die deutsche Seeschifffahrt wird künftig wesentlich stärker als in der Vergangenheit mit der Unterstützung der deutschen Ablader rechnen können. Sicherlich haben in der Vergangenheit in den Wettbewerbsgebieten gewisse Spediteure aus dem destruktiven Wettbewerb der Seehäfen, der Schifffahrtsunternehmungen und der Verkehrswege Vorteile gezogen. Wenn auch Differentialrenten solcher Art endgültig versiegen werden, so wird doch das normale Geschäft aller Spediteure nach der siegreichen Beendigung dieses Krieges einen großen Aufschwung nehmen. Insonderheit gilt dies von ihrem Sammeladungsgeschäft, das von jeher das Hauptbetätigungsfeld aller Spediteure gewesen ist.

Der volkswirtschaftliche Nutzen des Sammeladungsgeschäftes der Spediteure wird heute allgemein anerkannt. Angesichts des hochwertigen Charakters der deutschen Industrieausfuhr über Hamburg und Bremen nach Übersee ist es für die deutsche Seeschifffahrt von höchster Bedeutung, daß im Binnenland eine leistungsfähige Sammeladungsspedition es der exportierenden mittleren und kleinen Industrie ermöglicht, die mit Ausnahme des Stückgutausfuhrtarifes auf die Beförderung von Wagenladungen abgestellten Seehafentarife auszunutzen. Wenn der Sammeladungsverkehr der Deutschen Reichsbahn für die seewärtige Ausfuhr über die beiden deutschen Nordseehäfen

¹ Siehe hierzu Schulz-Kiesow, „Die durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife“. Ein Beitrag zur Frage der organisatorischen Verflechtung von Eisenbahn und Seeschifffahrt. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen Heft 12. Jena 1941.

Hamburg und Bremen einen gewaltigen Aufschwung genommen hat, so ist dies einerseits der großen Spanne zwischen den Frachtsätzen des Seehafen-Ausfuhrstückgut-tarif und denjenigen aller übrigen, lediglich bei Aufgabe in Wagenladungen in Frage kommenden Seehafentarifen und der Konzentration und kunstvollen Organisation der Empfangs- und Verteilungseinrichtungen in den Seehäfen andererseits zu verdanken. Von gleich großer Bedeutung in dieser Hinsicht war die Zusammenfassung des gesamten Sammelladungsverkehrs sowohl der Deutschen Reichsbahn als auch des Lastkraftwagens der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei, welche den Spediteuren auf dem Boden der Selbstverwaltung eine straffe Rationalisierung und einen wirkungsvollen Einsatz ermöglicht hat.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß sowohl die Überseelinienreedereien wie die Spediteure zugunsten der deutschen Verladere Durchfrachtverkehre gepflegt haben. In der Tat wurden frühzeitig von der deutschen Überseespedition Transporte zu festen Übernahmeätzen besorgt. Zum mindesten seit den siebziger Jahren begannen die Spediteure den Verladern sämtliche Zwischenspesen einschließlich Gesamtfrachten aufzugeben. Die Durchtarife der Seeschifffahrt sind ebenso alt wie die Linienschifffahrt. Im Interesse der Ladungssicherung erstrebten die großen Überseereedereien frühzeitig eine organisatorische Verflechtung mit den europäischen und überseeischen Zubringer- und Verteilerlinien auf dem Wege über die Errichtung von Durchfrachtverkehren. Ebenso bemühten sich alle großen Überseereedereien, dem allgemeinen und starken Verlangen der binnenländischen Ablader nach Durchraten entgegenzukommen, indem sie von allen wichtigen binnenländischen Plätzen durch ihre dort eigenst bestellten Vertragspediteure oder durch eigene Frachtkontore direkte Durchraten nach den von ihnen angelaufenen überseeischen Plätzen erstellten. Im Interesse der Ladungssicherung ist, wie wir gesehen haben, die überseeische Linienschifffahrt frühzeitig dazu übergegangen, auch Durchfrachtverkehre auf dem Wege über durchgehende Seeschifffahrts-Binnenschifffahrtstarife einzuführen.

Die Entstehung des Durchtarifes ist aufs engste mit der Entstehung des Durchkonossements verknüpft. Was Durchtarife anbelangt, die nur für die Seeschifffahrt gelten, ist seit vielen Jahren das Durchfrachtkonossement das ausschließliche Begleitpapier. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den durchgehenden Binnenschifffahrts-Seeschifffahrtstarifen. Die Durchfrachten, welche die Spediteure und die Überseereedereien den binnenländischen Verladern zur Verfügung stellen, beruhen im allgemeinen nur auf dem Zusammenstoß der im gebrochenen Verkehr geltenden Sätze der Eisenbahn und der Seeschifffahrt sowie der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt. Hinzu kommt, daß bei den Durchfrachtverkehren der Spediteure und denjenigen der Seeschifffahrt, die die Kombination der Bahn- und Seefracht bezwecken, kein einheitliches Frachtpapier angewandt wird.

Neben den geschilderten Durchfrachtverkehren, die von den beteiligten Verkehrsunternehmen aus rein betriebswirtschaftlichen Erwägungen, insonderheit aus Wettbewerbsgründen, eingeführt wurden, kam es in Deutschland 1890 bzw. 1895 zur Schaffung durchgehender Eisenbahn-Seefrachttarife, die volkswirtschaftlichen Erwägungen ihre Entstehung verdankten¹. Sie unterschieden sich weiter von den vorgenannten Durchtarifen dadurch, daß die beteiligten Verkehrsträger zugunsten dieser Durchfrachtverkehre Frachtanteile und Umschlagsätze zur Verfügung stellten, die wesentlich niedriger waren, als die Frachten und die Umschlagskosten, welche den Verladern bei Benutzung des gebrochenen Verkehrs zur Verfügung standen. In der bereits zitierten, im Auftrage des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrs-

¹ Schulz-Kiesow, „Die durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife“.

ministerium gefertigten Schrift „Die durchgehenden Eisenbahn Seefrachttarife“ hat der Verfasser die beiden vor dem Weltkrieg in Deutschland angewandten kombinierten durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife, den „Deutschen Levanteverkehr über Hamburg und Bremen seewärts“ und den „Deutschen Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg“ dargestellt. In seinen weiteren Untersuchungen beschäftigte sich der Verfasser mit den durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarifen der Nachkriegszeit. Schließlich versuchte er die Vor- und Nachteile, die Bedeutung und die Zukunft der durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife herauszuarbeiten. Es ist durchaus möglich, daß die durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife nach Beendigung dieses Krieges auch in Deutschland wieder eine größere Bedeutung erlangen werden. Zum mindesten rechnen wir mit der Einführung eines deutschen Levante-Tarifs und eines deutschen Afrika-Tarifs nach der siegreichen Beendigung dieses Krieges. Die zunehmende Aufteilung der Weltwirtschaft in wenige Großräume wird die Verbreitung und Anwendbarkeit durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife sicherlich außerordentlich fördern.

Wenn vor dem Weltkrieg die Anwendung der durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife in Deutschland auf die Länder des östlichen Mittelmeeres sowie auf Ost- und Südafrika beschränkt blieb, so ist dies in erster Linie auf die feindselige Einstellung der Spediteure gegen diese Tarifform zurückzuführen, welche die deutschen Überseereedereien bewog, auf diesem Gebiet starke Zurückhaltung zu üben. Die alten deutschen durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife wiesen infolge der Verkennung Breitenbachs¹ nicht nur der volkswirtschaftlichen Bedeutung, sondern auch des Nutzens des Sammelladungsgeschäftes der Spediteure für die Eisenbahnen eine bedeutsame Schwäche auf. Diese Schwäche ist darin zu erblicken, daß die Eisenbahnanteile die höchsten Ermäßigungen gegenüber den Frachtsätzen des Normaltarifs für Stückgut aufwiesen. Die Folge war, daß die Stückgutsendungen einen viel zu hohen Anteil am gesamten Güteraufkommen sowohl der beiden deutschen Levanteverkehre über Hamburg und Bremen wie des deutschen Ost-Afrika-Verkehrs über Hamburg hatten. Das war vom Standpunkt der Rentabilität der Eisenbahnen ein schwerer Nachteil. Die Einfügung von Sammelklassen in diese Tarife vermochte dem unverhältnismäßig starken Anwachsen der Stückgutsendungen keinerlei Einhalt zu gebieten. Selbst wenn damals den Spediteuren die Benutzung des Tarifes gestattet worden wäre, hätten die Sammelladungen wegen der zu geringen Spanne zwischen den Eisenbahnanteilen für Stückgut und denjenigen für Wagenladungsgüter keine nennenswerte Aufwärtsentwicklung aufgewiesen.

Im Fall der Wiedereinführung durchgehender Eisenbahn-Seefrachttarife wird die Deutsche Reichsbahn schon in Wahrung ihrer eigenen Interessen darauf verzichten, bei der Festsetzung ihrer Frachtanteile die Stückgutsendungen in der Form zu begünstigen, wie dies die deutschen Eisenbahnverwaltungen beim deutschen Levante-Tarif und dem deutschen Ost-Afrika-Tarif taten. Die Spanne zwischen den Frachtsätzen für Stückgut und Wagenladungen wird so bemessen werden, daß hierdurch der Wagenladungsverkehr begünstigt wird. Um aber der kleinen und mittleren Industrie die Ausnutzung der Möglichkeiten der Tarife zu verschaffen, wird man den Spedituren die Benutzung der Tarife gestatten müssen. Nur so wird ähnlich wie bei der Ausfuhr zu den Seehafentarifen auch bei derjenigen zu durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarifen ein umfangreiches Sammelladungsgeschäft möglich.

Der Verfasser hat in seiner zuletzt zitierten Arbeit den Vorschlag gemacht, die Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei mit zum Träger kommender Eisenbahn-Seefrachttarife, Binnenschifffahrts-Seeschifffahrtstarife und Kraftwagen-Seefrachttarife zu

¹ Breitenbach war der Schöpfer der durchgehenden deutschen Eisenbahn-Seefrachttarife. Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft. 18. Jahrg. Heft 1.

machen. Die Spediteure hätten dann als Mitglieder dieser Verbandsverkehre zwei überaus wichtige Funktionen auszuüben. Ihr Hauptbetätigungsfeld, das Sammel- ladungsgeschäft, würde einen gewaltigen Aufschwung nehmen. Da, falls Deutschland sich entschließen sollte, in größerem Umfang von dem Mittel durchgehender Eisenbahn- Seefrachttarife Gebrauch zu machen, nicht einzusehen ist, weshalb nicht auch in diese Durchfrachtverkehre ähnlich wie bei den durchgehenden Rhein-Seeschiffahrtstarifen der Kraftwagen einbezogen werden könnte, ergeben sich auch in dieser Hinsicht für die Spediteure völlig neue Perspektiven. Erleichtert schon die Einbeziehung des Sammel- ladungsgeschäftes der Spediteure in die durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife es den Spediteuren, sich mit dieser Tarifform abzufinden, so macht die Ausdehnung der durchgehenden Eisenbahn-Seefrachttarife auf den Kraftwagen die Spedition erst recht zum Vertragspartner von Durchfrachtverkehren, die die Erstellung von kombinierten Eisenbahn-Seeschiffahrts-Kraftwagen-Tarifen zum Gegenstand haben. Sollte man sich entschließen können, der Autospedition in dieser Beziehung eine Monopolstellung ein- zuräumen, so würden die Spediteure ihre bisherige feindselige Einstellung gegen die Ein- führung durchgehender Eisenbahn-Seefrachttarife nicht nur aufgeben, sondern zu Vor- kämpfern der organisatorischen Verflechtung aller Verkehrsmittel werden. Dies um so mehr, als zu erwarten ist, daß der Kraftwagen auch in die bereits bestehenden kombi- nierten Rhein-Seeschiffahrtstarife und die kommenden Binnenschiffahrts-Seeschiff- fahrtstarife in den übrigen deutschen Stromgebieten einbezogen wird und die Spediteure gleichfalls Mitglieder und Mitträger dieser Verbandsverkehre sein werden. Schließlich werden die Spediteure auch im Rahmen kommender durchgehender Binnenschiffahrts- Seeschiffahrtstarife und direkter Kraftwagen-Seefrachttarife wichtige Funktionen als Träger des Sammeladungsgeschäftes auszuüben haben.

Sollte die Entwicklung in der geschilderten Richtung verlaufen, so wird die deutsche Seeschiffahrt darauf verzichten können, in Konkurrenz zu den Spediteuren im Binnen- land Durchfrachtsätze zu erstellen. Ebenso werden die Spediteure davon absehen, ihrer Kundschaft direkte Durchraten im alten Sinn aufzugeben. Sowohl bei den Durchraten der Linienreedereien wie der Spediteure, die in der Vergangenheit binnenländischen Verladern zur Verfügung gestellt wurden, handelte es sich um unechte Durchfracht- verkehre. Von echten Durchfrachtverkehren kann erst gesprochen werden, wenn Durch- konnossement und Durchtarif zusammenfallen und kein Durchfrachtsatz ohne gleich- zeitige Abfertigung auf Grund eines Durchkonnossements zur Anwendung kommt. Die Ersetzung unechter Durchtarife durch echte Durchfrachtverkehre, deren Träger die Deutsche Reichsbahn, die Binnenschiffahrt, der gewerbsmäßige Güterfernverkehr auf der Landstraße, die Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei sowie die deutschen Über- seelinienreedereien sein werden, wird die Ausfuhrfähigkeit der deutschen Industrie- wirtschaft unendlich stärken. Gleichzeitig wird die Betätigung der Spediteure für alle Zeiten sichergestellt sein und die Gegensätze, welche zeitweise zwischen den Spediteuren und der Seeschiffahrt dadurch entstanden, daß beide sich im Durchfrachtgeschäft Kon- kurrenz bereiteten, der Vergangenheit angehören. Wenn es in Zukunft für die exportierende Industrie ein Leichtes ist, sich über sämtliche Frachtkosten und Bedingungen zu informieren und Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, die jedem Seehafen und jeder Reederei die gleichen Voraussetzungen und Chancen bieten, so erübrigt sich weitgehend die Aufrechterhaltung der Vorrachorganisation der deutschen Übersee- reedereien im Hinterland ihrer Seehäfen.

Es sei noch bemerkt, daß die reinen Durchtarife der Seeschiffahrt, die nur für diese gelten, und nicht andere Verkehrsmittel einbeziehen, nach Beendigung dieses Krieges sehr an Bedeutung gewinnen werden. Die reinen Durchfrachtverkehre der Seeschiffahrt haben die Beschränkung der überseeischen Linienschiffahrt auf wenige große Seehäfen

zur Voraussetzung. Die Vertragspartner dieser Durchfrachtverkehre sind einerseits Großreedereien, die sich in der Überseelinien- schiffahrt betätigen, und andererseits Zu- bringer- und Verteilerlinien in Europa und in Übersee. Die Zubringerlinien- schiffahrt der deutschen Nordseehäfen mit dem Ostseegebiet hat seit dem Weltkrieg mit der wachsen- den Errichtung von Überseelinien aller Ostseeländer gelitten. Diese Ausschaltung der großen Nordseehäfen erfuhr dadurch noch eine Verstärkung, daß die großen Ostseehäfen mehr und mehr von den Konferenzen als Basishäfen anerkannt wurden. Diese Ent- wicklung arbeitete der weiteren Ausdehnung der Durchtarife entgegen. Immerhin spielt der reine Durchfrachtverkehr der Seeschiffahrt noch eine große Rolle. So wies M. Böger in seinem auf der 50. Jahrestagung des Vereins Deutscher Spediteure 1929 gehaltenen Vortrag „Seeschiffahrt und Spedition“ darauf hin, daß 1928 nicht weniger als 18% vom ausgehenden Warenverkehr der Hamburg-Amerika-Linie auf den Durch- frachtverkehr vom Seeschiff zum Seeschiff entfielen.

Ein Teil der direkten Überseelinien der Ostseeländer verdankte nicht wirtschaft- lichen Erwägungen, sondern politischen Gründen und solchen des Prestiges ihre Ent- stehung. Im Zuge der der siegreichen Beendigung dieses Krieges folgenden Neuordnung Europas, die die Ostseeländer in ein engeres Verhältnis zu Großdeutschland bringen wird, ist damit zu rechnen, daß die Stellung der deutschen Nordseehäfen als Transitplätze für die nordischen Länder und ihre Bedeutung für die Zubringerlinien- schiffahrt mit dem Ostseegebiet zunehmen wird, was mit einem Aufschwung der reinen Durchverkehre und Durchtarife der auf Hamburg und Bremen fahrenden Überseelinienreedereien ver- bunden wäre.

Alles in allem ist mit einem Abbau der Vorrachorganisation der deutschen See- schiffahrt zu rechnen. Dies wird sich für die deutsche Überseelinien- schiffahrt in einer erheblichen Ersparnis an Personal und Sachkosten auswirken. Diese Unkostensenkung wird die Rentabilität der deutschen Großreedereien überaus günstig beeinflussen. Sie wird auch an Beweglichkeit zweifellos gewinnen. Ebenso wird die Befreiung der See- schiffahrt vom Konjunkturdruck sich für diese nur günstig auswirken. Die Erfahrung lehrt, daß die für den modernen Kapitalismus charakteristischen und unvermeidbaren Konjunkturschwankungen die Rentabilität der Seeschiffahrt mehr und mehr in Frage stellen. Die Neuordnung der Weltwirtschaft wird zu einer Gesundung des Weltaußen- handels führen, von der die Seeschiffahrt außerordentlich profitieren wird.