

„Außenhandel und Seeverkehr“¹⁾

Von Präsident Offen, Hamburg

Wenn ich am Abschluß Ihrer Tagung in Münster Ihnen einiges über Außenhandel und Seeverkehr vortragen soll, so will ich zunächst daran erinnern, daß Münster als Hansestadt im 14ten, 15ten und 16ten Jahrhundert sich schon beachtlich am Außenhandel der damaligen Zeit beteiligt hat. Die deutsche Hanse, man mag sie einen Städtebund nennen oder eine Vereinigung der Kaufleute des Kaisers, wie sie sich selbst nannte, war im Norden Europas Erweckerin und durch mehrere Jahrhunderte Trägerin des Außenhandels und Seeverkehrs in dem großen Gebiet zwischen der Biskaya und Rußland und hatte eigene, immer von deutschen Kaufleuten geleitete Kontore in den Niederlanden, in London, in Skandinavien und in Rußland östlich bis Nischny Nowgorod. Der Unternehmungsgeist hansischer Kaufleute unter Führung der Hansestadt Lübeck hat damals allen beteiligten Ländern nicht nur wirtschaftlichen Wohlstand gebracht, sondern ihnen auch den Stempel hansischer Kultur aufgedrückt. Von Gent und Brügge bis Wisby auf Gotland stehen heute noch Zeugen der alten hansischen Kultur, wie auch Münster noch ein solches in seinem schönen Rathaus bis in den Krieg aufzuweisen hatte. Sie hat das gesamte von ihr bewirtschaftete Gebiet zu hoher Blüte geführt und selbst ihre Blütezeit im 16ten Jahrhundert erlebt. Ihr haben nicht weniger als 166 Hansestädte angehört, jeweilig nicht weniger als 100. Meine Herren, ich habe meine Ausführungen deswegen mit ein paar Worten über die deutsche Hanse eingeleitet, weil vor kurzem in einer englischen Fachzeitschrift ein Leserbrief abgedruckt worden ist, der der deutschen Schifffahrt das Recht abspricht, wiederzuerstehen, da Deutschland keine Verdienste aufzuweisen habe auf den Meeren. Die Engländer, die Holländer und die nordischen Völker sind in den von der deutschen Hanse aufgebauten Außenhandel und Seeverkehr erst eingedrungen und bedeutungsvoll geworden, als der Dreißigjährige Krieg die deutsche Wirtschaft zunächst lähmte und schließlich zerschlug. Womit keineswegs gesagt sein soll, daß Deutschlands Verdienste auf den Meeren sich in der Hanse erschöpft hätten.

Als schließlich 1648, wiederum hier in Münster, der sogenannte Westfälische Friede geschlossen wurde, war Deutschland ein hilfloses Wrack, weit auf den Strand geworfen, wie Otto Höver in seinem ausgezeichneten Buch „Deutsche Seegeschichte“ sich ausdrückt. Schweden und Frankreich wurden zu Garanten der deutschen Dinge bestellt. Beide Staaten kannten nur ihre eigenen Vorteile. Großbritannien saß als Herr im braunschweig-lüneburgischen Erblande. Deutscher Außenhandel und Seeverkehr konnten nur soweit aufkommen, wie fremde Nationen es für gut befanden.

Sie sehen, meine Herren, daß die Zeit, die wir seit 1945 erleben, in der Geschichte vor 300 Jahren einen nicht unähnlichen Vorgang gehabt hat.

Eine entscheidende Wendung in Außenhandel und Seeverkehr mußte natürlich die Entdeckung Amerikas im Jahre 1492 bringen oder erwarten lassen. Ich sage, erwarten lassen, weil die beiden Länder der iberischen Halbinsel es gut verstanden, ihren in der Entdeckung begründeten und durch ihre damalige maritime Machtstellung gestützten Vorrang gut zu wahren. Der Seeverkehr nach und von

¹⁾ Vortrag gehalten am 13. 10. 1949 auf der Verkehrswissenschaftlichen Tagung in Münster i. W.

Mittel- und Südamerika blieb den Flaggen der beiden iberischen Länder vorbehalten. Die Kaufleute der deutschen Hanse wußten zwar auch in dem Verkehr nach und von Spanien und Portugal gewinnbringenden Anteil zu finden, aber in den entscheidenden Jahren, als die Niederlande und England zunächst durch Seeraub, später durch Seekriege sich ihren Anteil an dem reichen, ausbeutungsfähigen Neuland sicherten, lag Deutschland 30 Jahre lang gefesselt in Glaubenskriegen und dann an den Kriegsfolgen darnieder.

Den ersten Wagemut, neues Leben in deutschen Außenhandel und Seeverkehr zu bringen, bewies ein deutscher Landesfürst, der Große Kurfürst. 1682 konnte der Große Kurfürst sich im Auftrag des Kaisers in Emden festsetzen. Emden wurde Kriegshafen der kurbrandenburgischen Flotte und von Emden aus liefen die kurbrandenburgischen Fregatten „Kurprinz“ und „Mohrian“, um am 1. Januar 1863 an der Goldküste die Kurbrandenburgische Flagge zu hissen. Die erste deutsche Kolonie, Großfriedrichsburg, war von einem deutschen Landesherrn gegründet. Zwei Jahre später griff der Kurfürst sogar über den Atlantik herüber und gründete auf St. Thomas eine Niederlassung. Holland und Frankreich machten diesen Versuch aber wieder zunichte. Darüber hinaus verfocht der Kurfürst jedoch seine große Idee gegen innere und äußere Widerstände. Im Todesjahr des Kurfürsten, 1688, hatte er sich eine Flotte von 32 Schiffen, kleinerer und größerer Abmessung, geschaffen. Sein Nachfolger, Friedrich II., später der erste König von Preußen, hatte kein Verständnis für die großen Ziele seines Vaters und löste die Flotte wieder auf und Friedrich Wilhelms I. verkaufte die kurbrandenburgischen Kolonien für 7 200 Dukaten nach Holland. Das war das klägliche Ende des ersten deutschen Kolonisationsversuches.

Einen neuen Versuch im transatlantischen Außenhandel unternahm erst wieder Friedrich der Große. Er gründete 1750 in Emden die Königlich Preussische Asiatische Kompagnie. 1752 ging das erste Schiff von Emden nach China, kam 1753 zurück und brachte reichen Gewinn. Drei weitere Schiffe wurden in die Fahrt eingestellt, doch der Siebenjährige Krieg führte zu früh zur völligen Wiedereinstellung des Unternehmens.

Erst 1782 folgten bremische Kaufleute, als sie merkwürdigerweise von Emden aus unter preussischer Flagge ein Schiff nach Kanton hinaussandten. In dem Jahrzehnt 1816—25 zählte man in Hamburg ganze 28 Schiffe, also etwa 3 pro Jahr, die von Kanton heimkehrten. Kanton war damals der einzige Platz in dem Ewigen Reich, der von fremden Schiffen angelaufen werden durfte. Erst 1843 setzte England durch, daß außer Kanton vier Häfen in China für alle Nationen freigegeben wurden.

Von entscheidender Bedeutung für den internationalen Außenhandel und Seeverkehr wurde die Aufhebung der britischen Navigations-Akte Ende der 1840er Jahre, die Cromwell im Jahre 1650 zum Schutze der britischen Schifffahrt erlassen hatte und die die Verschiffung aller Güter nach Großbritannien und nach und von den Kolonien der britischen Flagge oder des Herkunftslandes vorbehalten hatte. Unter diesem Gesetz hatte die britische Schifffahrt, natürlich zum Nachteil aller anderen Länder, einen gewaltigen Aufschwung erfahren. Britisch-Indien und Australien schlossen sich an und so wurde erst 1853 der Weltverkehr wirklich frei.

Inzwischen — 1827 — hatten in langen Verhandlungen Hamburg, Bremen und Lübeck einen Handelsvertrag mit dem Kaiserreich Brasilien schließen können, der reiche Früchte getragen hat.

Auch in Afrika, nachdem der Sklavenhandel auf Betreiben Englands schließlich gestoppt war, konnte in den 1850er Jahren sich endlich ein normaler Handelsverkehr entwickeln. Wieder war es u. a. ein Westfale aus Bielefeld, ein Woermann, der im Zusammenschluß mit einem Hamburger im Jahre 1849 sein Afrika-Geschäft auftrat und in zäher, zielbewußter Arbeit sein Unternehmen in Handel und Schifffahrt zu dem bekannten führenden deutschen Afrikgeschäft gebracht hat.

Wir haben uns damit der Zeit genähert vor dem ersten Weltkrieg und haben gesehen, daß Außenhandel und Seeverkehr nur im Frieden gedeihen können. Mindestens für Deutschland angesichts seiner geographischen Lage ist Friede absolute Voraussetzung für seinen Außenhandel und Seeverkehr. Jeder Krieg, in den Deutschland verwickelt ist, trennt es von der großen Welt. So, wie der letzte Krieg und der Kriegsausgang unseren Außenhandel und unsere Schifffahrt völlig zerschlagen hat, so hatte auch der Krieg 1914—18 ähnliche, wenn auch nicht ganz so schwere Folgen gehabt. Bis zum Jahre 1914 kannte die Welt kaum eine andere Beschränkung im Außenhandel mehr als die Zölle. Man kannte keine Einfuhr- oder Ausfuhrkontingente. Man kannte keine Devisenbewirtschaftung. Der Handel war frei und Einfuhr und Ausfuhr regulierten sich praktisch automatisch nach den Bedürfnissen und den Überschüssen der Länder. Auch in den ersten Jahren nach dem ersten Weltkrieg war die Lage noch die gleiche. Die deutsche Industrie war unzerstört aus dem Kriege hervorgegangen und, wenn auch zunächst auf schmalere Basis, setzte ein freier Handel bald wieder ein.

Eine Änderung trat erst ein, als in den Krisenjahren Anfang der Dreißiger Jahre zunächst das Pfund Sterling und dann auch der Dollar abgewertet wurden. Die Reichsmark folgte keiner dieser beiden Abwertungen im Gegensatz zu den meisten Währungen der Welt. Damit war für den deutschen Außenhandel eine grundlegend veränderte Lage geschaffen worden. Der Einfuhrhandel konnte zwar für weniger Reichsmark in den abgewerteten Ländern einkaufen, aber unsere Ausfuhr konnte aus den erzielbaren Devisenerlösen nicht ihre Kosten decken. Dieser Zustand mußte zu Zwangslösungen führen und diese waren Devisenbewirtschaftung, Kontingentierungen und zusätzliche Zahlungen des Reichs an den Exporthandel.

Nachdem einmal dieser Weg des staatlichen Eingriffs in die Wirtschaft beschritten war, führte er, zumal auf Grund der volkswirtschaftlich unwirtschaftlichen großen Einfuhren für die Rüstung, zu immer neuen staatlichen behindernden Eingriffen. Einfuhr und Ausfuhr wickelten sich ab auf Grund bilateraler Handelsverträge, praktisch ohne gegenseitigen Geldverkehr, sondern als reiner Tauschhandel. Beide, die Einfuhr und die Ausfuhr, wurden vom Staat gelenkt, der sich besonders für die Einfuhr hierzu einer umfassenden Kontingentierung bediente. Der freie Außenhandel war im Verlauf weniger Jahre völlig tot.

Was heute beispielsweise die englische Wirtschaft durchmachen muß, d. h., daß England nur soviel importieren kann als seine Exportwirtschaft das nötige Geld dafür erbringt, war für Deutschland schon seit 1918 absolute Notwendigkeit. Deutschland hatte durch den Frieden von Versailles seine Kolonien, seine gesamten Auslandsguthaben und Besitzungen in den ehemaligen Feindländern und seine Handelsflotte verloren. Der Ausgleich der Zahlungsbilanz konnte nur noch durch die Handelsbilanz erfolgen. Der Geldzufluß aus dem Auslande aus Kapital, Besitz und Dienstleistung war so gut wie ganz entfallen. Ich habe keine Ziffern über die so entfallene Geldzufuhr, die technisch mit unsichtbarem Export bezeichnet wird. Wenn ich Sie aber daran erinnere, daß Deutschlands Handelsflotte bei Kriegsausbruch 1914 einen Tonnagebestand von 5,4 Millionen BRT erreicht hatte, 1920 aber durch Kriegsverluste und Reparationen auf 400 000 BRT herabgemindert war, so können Sie mindestens gefühlsmäßig ermessen, was allein der Ausfall an Geldzufluß durch die entfallene Dienstleistung von 5 Millionen BRT Schiffsraum für die deutsche Wirtschaft bedeutete.

Mit dem langsamen Wiedererstarren der deutschen Industrie und dem stetig wieder steigenden Außenhandel hielt der Wiederaufbau einer neuen deutschen Handelsflotte gut Schritt. Damals hatten nicht, wie nach dem jetzt verlorenen Kriege, die Siegermächte einen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte verboten. In Erkenntnis der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung einer deutschen Handelsflotte hatte das Reich in einem Reederei-Wiederaufbau-Gesetz den

Reedern Mittel zur Verfügung gestellt, um sogleich mit dem Wiederaufbau beginnen zu können. Die Inflation in den Jahren 1922 und 1923 ließ dann allerdings aus diesen Mitteln kaum ein Drittel der verlorenen Tonnage wiedererstehen.

Die vorhin schon erwähnte Abwertung des Pfund Sterling und des Dollars in den Dreißiger Jahren brachte der deutschen Schifffahrt — ebenso wie dem Exporthandel — schwere Verluste. Ihre Einnahmen erhielt sie größtenteils in abgewerteten Währungen, während ihre Ausgaben größtenteils in nicht abgewerteter Reichsmark aufzubringen waren.

Wenn es der deutschen Schifffahrt dennoch möglich gewesen ist, ihren Tonnagebestand im Jahre 1939 wieder mit mehr als 4 Millionen BRT auszuweisen — mit einem Durchschnittsalter von 12 Jahren und einem Friedenswert von 1½ Milliarden Reichsmark — so war dies der Tüchtigkeit der deutschen Reeder, ihrem guten Kundendienst und der anerkennenswerten Mitarbeit der deutschen Schiffsbesatzungen zuzuschreiben.

Im Kriege 1939—45 verlor die deutsche Handelsflotte drei Viertel ihres Bestandes. Bei dem Zusammenbruch 1945 war ein Restbestand von 1,3 Millionen BRT verblieben, der der Beschlagnahme durch die Siegermächte verfiel. Die Schiffe wurden als Wiedergutmachung den verschiedenen Siegermächten zugeteilt. In den Potsdamer Beschlüssen wurde die deutsche Schifffahrt von den Hohen Meeren verbannt. Der Schiffbau wurde als verbotene Industrie erklärt. Nur Küstenschifffahrt sollte Deutschland betreiben dürfen und für diesen Zweck wurden ihm ganze 134 000 BRT belassen. Kein Schiff war größer als 1500 BRT, wohl aber bis 70 Jahre alt. Diese Flotte, die einen Friedenswert von 20 Millionen RMark darstellte, sollte den Bedarf der deutschen Wirtschaft befriedigen.

Die Fahrterlaubnis für deutsche Schiffe erstreckte sich auf den Verkehr zwischen den Deutschland verbliebenen Häfen, also im Westen Emden und im Osten die Häfen der russisch besetzten Zone.

Im Laufe der Folgezeit konnten nach und nach gewisse Erleichterungen erreicht werden.

87 000 BRT kleiner und kleinster Küstenschiffe waren von den Alliierten nicht verteilt worden. Sie durften in Fahrt gesetzt werden, um der Transportnot in Deutschland zu helfen. Ihr endgültiges Schicksal ist noch nicht entschieden, wenn uns auch versichert worden ist, daß sie der deutschen Wirtschaft erhalten bleiben sollen.

1948 wurde das Fahrtgebiet erweitert. Die neuen Fahrtgrenzen waren im Westen Brest und Großbritannien und im Osten die Ostsee. Im Frühjahr 1949 wurden einige Reisen nach dem Mittelmeer und nach Kanada freigegeben, bis im Sommer 1949 die Fahrtbegrenzungen überhaupt aufgehoben wurden. Praktisch bedeutet diese Freiheit einstweilen für die deutsche Schifffahrt nicht viel, da uns ozeanische Schiffe noch so gut wie ganz fehlen.

Erleichterungen anderer Art wurden schrittweise erreicht. Seit August 1948 dürfen deutsche Reeder ihre gesunkenen Schiffe unter 1500 BRT wieder heben und reparieren. Die Größenordnung wurde in diesem Sommer auf 2700 BRT erhöht und Anträge auf Hebung und Reparatur von Schiffen bis 7 200 BRT werden genehmigt.

Alle diese schrittweise erzielten Vergünstigungen gegenüber den Potsdamer Beschlüssen konnten natürlich das Schicksal der deutschen Schifffahrt nicht entscheidend beeinflussen.

Erst das Washingtoner Abkommen vom 14. April 1949 kann das Schicksal der deutschen Handelsflotte grundlegend ändern.

Nach diesem Abkommen der drei Westmächte darf Deutschland wieder Frachtschiffe und Tanker bauen bis zur Größe von 7200 BRT und einer Geschwindigkeit von 12 sm.

Vorher muß Deutschland jedoch eine Küstenflotte erstellt haben, die nach dem Gutachten einer interalliierten Kommission dem deutschen und europäischen Wiederaufbau im Jahre 1952 genügen kann.

Eine zweite interalliierte Kommission sollte innerhalb dreier Monate berichten, welche Ausweitungen über die festgelegten Normen hinaus Deutschland erlaubt werden sollten, einmal hinsichtlich der wirtschaftlichen Notwendigkeit, andererseits unter Berücksichtigung der Sicherheit der Alliierten.

Inzwischen sollte Deutschland 300 000 BRT Frachtschiffe und 100 000 BRT Tanker im Auslande ankaufen oder anmieten dürfen.

Die Größenordnung für noch zu bauende Küstenschiffe sollte auf 2 700 BRT heraufgesetzt werden.

Soweit die Bestimmungen des Washingtoner Abkommens.

Präsident Offen erklärte, daß diese Deutschland eingeräumten Rechte von der deutschen Schifffahrt dankbar begrüßt worden seien. Der deutsche Schiffbau war nicht länger eine verbotene Industrie. Dreißigtausend Arbeiter auf den Werften und ebensoviel tausend Arbeiter in den Zulieferindustrien stand wieder Arbeit in Aussicht.

Seit dem 14. April 1949 sind jetzt sechs Monate verflossen. Der deutschen Seite ist nicht bekannt geworden, welche Größenordnung die drei alliierten Gutachter für die deutsche Küstenflotte als nötig zur Befriedigung des deutschen und europäischen Verkehrs im Jahre 1952 errechnet haben. Wir glauben nur zu wissen, daß jeder der drei Gutachter zu einem anderen Ergebnis gekommen ist und da ich nicht sehe, wie man diese Größenordnung heute überhaupt fixieren kann, so bleibt nur die eine Schlußfolgerung, daß jeder Gutachter der Politik seines Heimatlandes zu folgen bestrebt ist. Wir fürchten, daß nur der USA-Sachverständige sich den deutschen Argumenten nicht verschlossen hat.

Die zweite Kommission, die Empfehlungen an die Gouverneure über wirtschaftlich notwendige, militärisch unbedenkliche Ausweitungen der Normen, und zwar innerhalb dreier Monate, machen sollte, ist heute noch in absoluter Uneinigkeit. Bis heute fehlt also schon in dieser technischen Beziehung jede Möglichkeit, mit dem Bau von ozeangehenden Schiffen zu beginnen.

Nicht einmal mit dem Bau der Küstenschiffe zwischen 1500 und 2700 BRT dürfen wir anfangen, da die alliierte Sicherheitsbehörde dafür noch keine gesetzliche Grundlage sieht, trotzdem dieselben Alliierten unsere Küstenflotte als unzureichend ansehen, um den Neubau ozeangehender Schiffe zu können.

Auch in der Anmietung der 400 000 BRT sind wir noch nicht vorangekommen. Obgleich die Größenordnungen und die beschränkte Geschwindigkeit in dem Washingtoner Abkommen einwandfrei auf die amerikanischen Liberty-Schiffe hindeuten, können wir an diese Schiffe erst heran, nachdem der Kongreß in Washington die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen hat.

Die großen finanziellen Schwierigkeiten eines Wiederaufbaues einer deutschen Handelsflotte, bei der völligen Verarmung der Reeder, deutete Präsident Offen kurz an. Eines nur sei klar, daß Deutschland ohne eine eigene Handelsflotte nicht bestehen kann. Der unsichtbare Export, der in der Dienstleistung der deutschen Schifffahrt in der Vorkriegszeit gelegen hat, hat bis zu RM 500 Millionen betragen und war damit wertmäßig größer als der sichtbare Export an Steinkohle.

Bei den sehr viel höheren Frachtkosten heute wird die deutsche Volkswirtschaft durch die fortlaufende Frachtzahlung in Devisen an fremde Flaggen einfach erdrückt werden, es sei denn, daß unsere Ausfuhr so gesteigert werden kann, daß diese Devisenausgabe, die Jahr für Jahr einige hundert Millionen Dollar ausmachen wird, neben den ungeheuren Importwerten gedeckt werden kann.

Wie hat sich nun — mitlaufend mit der Entwicklung des deutschen Seeverkehrs — der deutsche Außenhandel von 1945 bis 1949 entwickelt und was darf man heute über seine mögliche Zukunft sagen.

Natürlich hat ein deutscher Außenhandel 1945 aufgehört zu bestehen — nachdem in den letzten Kriegsjahren nur noch ein schwacher Abklang in dem Handel mit Skandinavien bestand. Nach dem Zusammenbruch gab es zunächst überhaupt keinen eigentlichen deutschen Außenhandel. Was ausgeführt wurde, wurde auf Befehl der Militärregierungen oder von diesen selbst aus dem Lande ausgeführt, Kohle (für uns selbst ausgesprochene Mangelware), Holz (das Deutschland nie ausgeführt hatte, sondern immer schon zur Deckung seines eigenen Bedarfs einführen mußte), Schrott usw. Auch eingeführt wurde auf Befehl oder nach Ermessen der Militärregierungen. Die Einfuhr diente natürlich und dankenswerterweise der Sicherung der Ernährung unserer Bevölkerung.

April 1948 wurde die Funktion des Importeurs und des Exporteurs von der JEIA übernommen, die JEIA bestimmte, was eingeführt werden sollte. Die JEIA hatte zu genehmigen, was und zu welchen Preisen ausgeführt werden sollte. In der Einfuhr lief daneben allerdings die fast ausschließlich von USA fortgeführte Versorgungsaktion. Darüber hinaus kaufte die JEIA global ein, was natürlich eine kontingentsmäßige Verteilung an den Handel zur Folge hatte.

Die Ausfuhr war an das Preisniveau der Weltmärkte gebunden. Das Verfahren war schwerfällig und häufig genug war der ausländische Auftrag längst anderweitig vergeben, bevor der deutsche Exporteur zum Zuge kam. Es fehlten eben noch alle Voraussetzungen für ein normales Geschäft mit dem Ausland. Die deutschen Exporteure hatten noch keine Agenten wieder und konnten auch nicht ins Ausland telegraphieren.

So ist es nicht verwunderlich, daß im Jahre 1947 die deutsche Ausfuhr an den typischen Exportgütern, nämlich Fertig- und Halbfabrikaten nur einen Wert von 30 Millionen \$ erreichte. Auf die Ausfuhr der Rohstoffe als Kohle, Holz und Schrott hatte die deutsche Wirtschaft, wie gesagt, keinen Einfluß. Bei der Kohle hat sich natürlich ein aktiver Exportsaldo ergeben. Bei Holz und Schrott darf man in vielen Fällen zweifelhaft sein, da der Aufwand bis zur Verladung dieser Güter oft so gewaltig war, daß die Gutschrift schwerlich den Aufwand gedeckt haben wird.

Innerhalb des Jahres 1948 vollzog sich eine Auflockerung, indem die JEIA ihre ersten Anweisungen mehrfach Revisionen unterzog und damit die Voraussetzungen für Individualgeschäfte schuf. Das Schwergewicht lag allerdings immer noch bei den Rohstoffen, aber der Anteil an Fertigwaren-Ausfuhr stieg. Das Geschäft blieb weiterhin schwierig. Handelsverträge fehlten noch. Dazu war die bekannte Dollar-Klausel eine starke Behinderung. Denn wenn auch nach Ländern des Sterling-Blockes in Sterling oder Landeswährung verkauft werden durfte, so bestand in allen diesen Ländern doch eine große Scheu von Deutschland zu kaufen, da die vierteljährlich sich etwa ergebenden Spitzenbeträge in Dollars auszugleichen waren.

Inzwischen hat sich erfreulicherweise manches zum Besseren gewendet. Mit einer Reihe von Ländern sind Handelsverträge geschlossen, in denen die einzuführenden und auszuführenden Güterarten und Gütermengen vereinbart sind. Dabei ist allerdings keine Gewähr dafür gegeben, daß die festgelegten Gütermengen und -Arten auch gekauft werden. Das ist letzten Endes eine Frage des Bedarfs, der Güte und des Preises. Es muß in jedem Falle damit gerechnet werden, daß trotz der getroffenen und ausgeglichenen Abreden mehr oder minder große Spitzen zu Lasten eines der Partner verblieben.

Mit den Niederlanden ist vor kurzem ein Handelsvertrag, der zum ersten Mal wieder einen neuen Weg geht, geschlossen worden, in dem die Güterarten und -Mengen nicht im voraus festgelegt wurden. Es wird sehr interessant sein, zu beobachten, wie dieser Handelsvertrag sich abwickelt. Eines ist zweifellos, daß jeder bilaterale Handelsvertrag gewisse Schwächen in sich schließt. Es wird

aber wohl noch einige Zeit nehmen, bis diese Schwächen durch Konvertierfähigkeit der Währungen behoben worden sind. Die sogenannten Ziehungsrechte in der heutigen Form dürften dazu nicht ausreichen.

Im Dezember 1948 hat die JEIA auch den Lizenzzwang aufgehoben und es wird interessant sein, einen kurzen Blick auf die Einfuhr- und Ausfuhrzahlen des laufenden Jahres zu werfen. In den ersten sechs Monaten 1949 haben die beiden Westzonen es auf eine Ausfuhrleistung von $1\frac{3}{4}$ Milliarden DM gebracht, in der die Rohstoffe aber immer noch etwa den halben Wert stellen. Nach dem ERP-Programm soll Deutschland seine Ausfuhr bekanntlich 1952/53 auf 2,8 Milliarden \$ gesteigert haben. Die deutsche Wirtschaft hat also noch einen weiten und schweren Weg vor sich, um auf die vorgesehene Exportziffer zu kommen. Die Einfuhr wird mit 3 Milliarden DM ausgewiesen, wovon mehr als ein Drittel auf Einfuhr aus USA entfällt, während nur für 83 Millionen nach USA ausgeführt werden konnten.

Im Zuge der großen Politik nimmt die Erörterung der westeuropäischen Frage, d. h. des mehr oder minder engen wirtschaftlichen Zusammenschlusses der nicht bolschewistisch gebundenen Staaten Europas, einen beträchtlichen Raum ein. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß von den amerikanischen Räumen gesehen, ganz gleich ob Nord- oder Südamerika, die Ländervielfalt in Westeuropa als eine durch die wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung der Neuzeit überkommene oder überholte Lage angesehen wird. Wenn ein Amerikaner von Deutschland durch Holland und Belgien in wenigen Stunden nach Frankreich fährt, also vier Länder passiert, kann er, an große Räume gewöhnt, so etwas schwerlich verstehen.

Und wenn wir Deutsche vor nur 80 oder 90 Jahre zurückdenken und finden, daß damals noch Deutsche gegen Deutsche Krieg geführt haben, wäre es da aufgefallen zu denken, daß Europäer es nach 40 oder 50 Jahren unbegreiflich finden werden, daß es 1939—1945 noch einen Krieg wie den letzten geben konnte und daß es 1950 noch wirtschaftlich aufgespaltene Staaten in Europa gab, die eine Bevölkerung von 3,6 oder 8 Millionen Einwohner hatten?

Und dennoch, wenn der wirtschaftliche Zusammenschluß erstrebt werden muß, wie derzeit die deutsche Zollunion erstrebt und erreicht wurde, so müßte jetzt angesichts der hochentwickelten Industrie jedes dieser Länder sehr behutsam vorgegangen werden. Jedes dieser Länder hat Industrien, deren Wirtschaftlichkeit und Lebensfähigkeit auf Zollschutz beruht. Und wenn ich persönlich glaube, daß ein wirtschaftlich zusammengeschlossenes Westeuropa kommen wird und kommen muß, um dem von Spencer angekündigten Untergang des Abendlandes zu entgehen, so bin ich gleicherweise überzeugt, daß einer ersten Anlehnung nur eine vorsichtige Angleichung folgen kann, um ein gemeinsames Aufblühen anstatt neuer wirtschaftlicher Trümmer, zu erreichen.

Buchbesprechungen

Franz Schroiff, Die Frachtenbildung der Kanalschiffahrt im Wechsel des Wirtschaftsablaufes. (Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft, Münster, Heft 1.) München, Richard Pflaum 1948, 47 S., DM —.—

Diese, auf einem im Januar 1948 gehaltenen Vortrag aufgebaute Schrift Schroiffs, der sich vor 10 Jahren mit einer bemerkenswerten Abhandlung über die Eisenbahn-Theorien in der Verkehrswissenschaft einführte, ist sehr willkommen. Während zu den Problemen der Rheinschiffahrt ein umfangreiches Schrifttum vorliegt, ist es in Ansehung der Schiffahrt auf den nordwestdeutschen Kanälen (um sie handelt es sich) recht mager. Dazu ist die Diskussion über die Elemente der Frachtenbildung auf der Wasserstraße gerade jetzt, wo alles nach einer Bereinigung des Verhältnisses zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt drängt, in vollem Fluß. Das Thema der Arbeit ist darauf abgestellt. Es ließ sich aber natürlich nicht sachgemäß behandeln, ohne die Wesenseigentümlichkeiten und wirtschaftlichen Grundlagen der Kanalschiffahrt klarzulegen. Es werden zu diesem Zweck die maßgeblichen Unterschiede der für die Frachtenbildung bestimmenden Momente bei der Fluß-, insbesondere Rheinschiffahrt einerseits, der Schiffahrt auf künstlichen Wasserstraßen und insbesondere auf den nordwestdeutschen Kanälen andererseits gut herausgearbeitet. Die technischen und betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen sind ebenso verschieden wie die Wettbewerbsslage, sowohl was die fremde Flagge als auch was die Partikulierer anlangt. Auch die Verbindung mit den Verladern ist hier eine andere als dort. Vor allem aber spielt bei der Kanalschiffahrt die erhöhte Einseitigkeit der Frachtgüter, Erze und Kohle, die beide ja besonders frachtempfindlich sind, eine entscheidende Rolle. S. schildert die Entwicklung vor der Krise an der Wende der 20er und 30er Jahre, die Wandlungen der Dinge in den nachfolgenden Jahren und in der Mangelwirtschaft der Kriegs- und Nachkriegszeit sowie die staatlichen Maßnahmen der verschiedenen Perioden. Dabei ist namentlich von Interesse, was über die Praxis des erst 1937 eingerichteten Frachtenausschusses Dortmund gesagt wird;

ebenso natürlich die Schilderung der gegenwärtigen, nach baldigster gründlicher Änderung verlangenden Situation.
D. Most.

Erich Möller, Dr. Großstädtische Verkehrsprobleme. Harmonia Norddeutsche Verlagsgesellschaft Hamburg 1949. 168 S. mit 11 Abb. und 20 Zeichnungen. DM 22,—.

Der Titel des Buches hätte zweckmäßig ergänzt werden müssen durch den Zusatz: „Gezeigt am Beispiel der Stadt Hamburg.“ Denn der speziell dem Hamburger Verkehrsproblem gewidmete zweite Teil der Schrift verdient besonders wegen seiner betriebswirtschaftl. Erörterungen überörtliches Interesse. Der Hamburger öffentliche Nahverkehr wird betreut einerseits von der reichsbahneigenen Stadt- und Vorortbahn (S-Bahn), andererseits von den seit 1923 in der Hamburger Hochbahn-AG zusammengeschlossenen Straßenbahnen, Omnibuslinien sowie den Hoch- und Untergrundbahnen (U-Bahn). Nebenher sind noch einige Privat- und Kleinbahnen für den Nahverkehr tätig. Der Verfasser legt seinen Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Hamburger Verkehrsunternehmen die Jahre 1927 bis 1938 zugrunde. Dabei stellt sich heraus, daß die Verkehrs- und Tarifpolitik der S-Bahn ein merklich stabileres Bild zeigt als das der Hochbahn. Einerseits hat die S-Bahn durch Festhalten an ihren Tarifen — von unwesentlichen Änderungen abgesehen — auch in den konjunkturbewegten Jahren nach 1928 eine durchaus günstige Wirkung auf eine gleichbleibende Befördertenanzahl ihres Verkehrsmittels ausgeübt. Die Einnahmen je beförderte Person sind in dem beobachteten Zeitraum fast gleich geblieben; sie sind zugleich die niedrigsten, ein Merkmal geringerer Preisstellung. Bei der Straßenbahn, der U-Bahn und den Omnibussen ist der Verlauf viel unregelmäßiger, was auf Tarifveränderungen hindeutet; denn die Hochbahn wechselte 1928 vom Teilstreckentarif zum Einheitstarif über und 1929 wiederum zum Teilstreckentarif. Diese schwankende Tarifpolitik war für die Einnahmen des Unternehmens abträglich. Sie hat zudem die Abwanderung zum Fahrrad begünstigt. Der 1932 eingeführte Kurzstreckentarif konnte zwar die Befördertenanzahl um ein geringes verbes-