

Die Port Equalization in ihrer Bedeutung für die Durchfuhr der Seehäfen mit Binnenländern, dargestellt am Beispiel der Schweiz und Österreichs

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

I.

Das Interesse der europäischen Eisenbahnen und Seehäfen an einer friedlichen Verständigung über die Durchfuhrtarife ist sehr groß. Wo Binnenländer, wie die Schweiz, die Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn die Möglichkeit haben, bei der Ein- und Ausfuhr mehrere Wege und Seehäfen zu benutzen, führte der Wettbewerb der Eisenbahnen um die heiß begehrten Durchfuhrgüter sehr schnell zu kostspieligen Tarifkriegen. Die Auslobung, d. h. die Bereitwilligkeit einer Eisenbahn, die sich über einen Wettbewerbsweg ergebenden Frachten auf die eigenen Strecken zu übernehmen, wurde im Transitgeschäft zum wichtigsten Kampfmittel. Ihre allgemeine Anwendung bei der Erstellung der Seehafen-Durchfuhrtarife führte zur Ignorierung der bestehenden Entfernungsunterschiede und zur Frachtgleichheit aller an der landwärtigen Durchfuhr beteiligten Seehäfen auf dem Bahnweg. Hierbei ergaben sich aber für die Eisenbahnen völlig ungenügende Frachtlöse. Es nimmt daher nicht wunder, daß die Eisenbahnen hinsichtlich des seewärtigen Güterausstausches der Binnenländer eine Verständigung über die Höhe ihrer Beförderungspreise erstrebten.

So vereinbarten die Deutsche Reichsbahn und die französischen Nationalbahnen auf Grund des Pariser Abkommens vom 16. März 1928 zum Zweck der Vermeidung von Frachtausfällen für Schweizer Ein- und Ausfuhrgüter über deutsche und französische Häfen die Frachtgleichheit. Den beiderseitigen Durchfuhrtarifen wurde die Frachtenlage zwischen Antwerpen und Basel zugrunde gelegt. Die belgischen und holländischen Eisenbahnen schlossen sich diesen Vereinbarungen an. Damit waren hinsichtlich ihrer Durchfuhr mit der Schweiz alle Häfen von Caen bis Hamburg auf dem geschlossenen Bahnweg praktisch frachtlich gleichgestellt.

Leider verhinderte der Wettbewerb der Rheinschiffahrt eine angemessene Erhöhung der Transitfrachten der Eisenbahnen. Nach der Regulierung des Oberrheins und der Inbetriebnahme der Schleusen in Kembs nahm die Schiffahrt nach und von Basel einen stürmischen Aufschwung. Der Anteil der Rheinschiffahrt am schweizerischen Außenhandel stieg von 5,2% 1928 auf 34,1% 1937. Handelte es sich zunächst beim Umschlag des Basler Hafens fast ausschließlich um Massengüter, so bevorzugten seit der Einbeziehung Basels in das Liniennetz der motorisierten Güterbootschiffahrt nicht nur die höherwertigen für die Schweiz bestimmten Einfuhrgüter, sondern auch die wertvollen schweizerischen Ausfuhrgüter den Rheinweg. Großen Nutzen zog Basel aus den schnellen Sammelladungs- und Durchfrachtverkehren der auf die Rheinmündungshäfen fahrenden Übersee-Reedereien und der Rheinschiffahrt-Konzerne. Der kombinierte Rheinschiffahrt-Bahnverkehr und die Lastkraftwagen-Eilschiffahrtsdienste wurden zu den eigentlichen Trägern des Wettbewerbs gegen den geschlossenen Bahnweg nach und von den Seehäfen.

Solange am Oberrhein internationale Kartelle bestanden, unterschritten die Frachten der Güterboot-Reedereien diejenigen des direkten Schienenweges

zwischen den Beneluxhäfen und Basel um etwa 20%. Das änderte sich nach der Auflösung des Basler Pools. Mitte 1937 machte die Rheinfracht von Basel nach den Rheinmündungshäfen keine 50% der Bahnfracht Basel—Hamburg im AT SD 2 aus. Die Basler Sammelladungsspediteure stellten im ausgehenden Stückgutverkehr Unterbietungen der Güterboot-Reedereien von bis zu 60% fest. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei den wertvolleren Importgütern. 1937 erforderte der Kakao-Versand von Antwerpen nach Zürich einschließlich Nebenspesen auf dem geschlossenen Bahnweg 412, dagegen bei Benutzung von Güterbooten 243 Pf. je 100 kg. Es nimmt daher nicht wunder, daß die völlig auf den Bahnweg angewiesene Durchfuhr der deutschen Seehäfen von 160 204 t im Jahre 1931 auf 74 685 t im Jahre 1937, d. h. um 53,4% zurückging. Ähnliche Verkehrseinbußen erlitten die französischen Seehäfen. Wie sehr der geschlossene Bahnweg gegenüber dem Rheinweg an Boden verlor, soll am Beispiel Antwerpens gezeigt werden.

Antwerpens Güterverkehr mit der Schweiz 1931 und 1938

	1931	1938
Bahnweg	128 000 t = 48%	55 000 t = 11%
Wasserweg	138 000 t = 52%	455 000 t = 89%

Als alle Bemühungen der beteiligten Bahnen, die Rheinschiffahrt zur Einstellung ihres destruktiven Wettbewerbs zu bewegen, gescheitert waren, entschlossen sich die französischen Nationalbahnen am 1. November 1938 in bewußter Abkehr von der traditionellen Seehafentarifpolitik zur Auslobung der Frachten des Rheinweges. Da die Verlager der gleichen Frachtraten dem Bahnweg den Vorzug gaben, kam es am 28. April 1939 in Paris auf Grund des „AVER-Abkommens“ zu einer Verständigung der Eisenbahnen und der Rheinschiffahrt. Das Abkommen bezweckte die Herstellung gesunder Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Eisenbahnen und der Rheinschiffahrt. Den vier Eisenbahn-Verwaltungen standen als Vertragspartner je fünf schweizerische und holländische, sowie vier deutsche, zusammen also 14 Rheinreedereien gegenüber. Die Eisenbahnen verzichteten auf jede Konkurrenzierung des Massenverkehrs auf dem Rhein. Dafür blieb den Eisenbahnen die Beförderung bestimmter, in einer Anlage zum Vertrag namentlich aufgeführter Güter vorbehalten. Darüber hinaus durften die Güterboot-Reeder Sendungen aus Gütern der gleichen Art, die von einem Urversender an einen Endempfänger aufgegeben wurden, nur befördern, wenn ihr Gewicht 10 000 kg (Einfuhrgüter) bzw. 2000 kg (Schweizer Ausfuhrgüter) nicht unterschritt. Bei einer dritten Güterkategorie, die dem Frachtgutgeschäft der Rheinreeder das Gepräge gab, wurde die Verkehrsteilung in der Form vorgenommen, daß die beiden Parteien sich verpflichteten, das bei Abschluß des Vertrages bestehende Spannungsverhältnis zwischen den Wasserfrachten und den Bahnfrachten nicht zu verändern. Das AVER-Abkommen bezog sich auf den seewärtigen Güterausstausch mit der Schweiz, auf Güter im Durchgang durch die Schweiz sowie auf bestimmte Güter aus Belgien und Holland nach der Schweiz. Infolge des Kriegsausbruches gelangte das Abkommen nicht mehr zur Auswirkung.

II.

Der Anteil der Rheinmündungshäfen an der Durchfuhr nach und von der Schweiz betrug 1937 1,4 Mill. t, derjenige der deutschen Seehäfen dagegen nur rd. 75 000 t. Vom gesamten seewärtigen Außenhandel der Schweiz über deutsche Seehäfen entfielen in den letzten Vorkriegsjahren auf Hamburg etwa 60%, auf Bremen rd. 15% und auf die deutschen Ostseehäfen etwa 25%. Folgende Übersicht unterrichtet über

die Durchfuhr der deutschen Ostseehäfen mit der Schweiz 1936/37

	Schweizer		
	Einfuhrgüter	Ausfuhrgüter	insgesamt
Lübeck	204 t = 2,7%	4 204 t = 46,0%	4 408 t = 26,5%
Fährhäfen	4 480 t = 59,8%	3 239 t = 35,4%	7 719 t = 46,4%
Stettin	2 808 t = 37,5%	1 697 t = 18,6%	4 505 t = 27,1%
zusammen	7 492 t = 100,0%	9 140 t = 100,0%	16 632 t = 100,0%

Beim Güterversand Stettins nach der Schweiz handelt es sich ausschließlich um für die Schweiz bestimmte Ausfuhrgüter der Randstaaten. Für die Versorgung der Schweiz mit Gütern der Ostseeländer hat Lübeck bis zum Kriege keine größere Bedeutung erlangt. Lübecks Stärke lag im seewärtigen Gütertausch mit der Schweiz mit den nordischen Ländern bei den hochwertigen Schweizer Ausfuhrgütern. In dieser Hinsicht nahm Lübeck vor dem Kriege unter den deutschen Ostseehäfen den ersten Platz ein.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß Hamburg im Ostseeländerverkehr mit der Schweiz vor dem Kriege jeden deutschen Ostseehafen hinter sich zurückließ. Auch Bremen war am seewärtigen Güterverkehr der Schweiz mit den Ostseeländern beteiligt.

Recht instruktiv ist die nachstehende Übersicht:

Hamburgs Durchfuhr mit der Schweiz im Jahre 1936

Mengen	nach der Schweiz		von der Schweiz		
	Wert	Wert je t	Mengen	Wert	Wert je t
35 700 t	20,4 Mill. RM	571 RM	13 000 t	26,5 Mill. RM	2 038 RM

Man wird der Bedeutung der deutschen Seehäfen für die Ausfuhr der Schweiz und die Versorgung dieses Landes mit Einfuhrgütern nicht gerecht, wenn man lediglich von den Gewichtsmengen ausgeht. In bezug auf Hochwertigkeit der Güter ließen Hamburg und Bremen die Rheinmündungshäfen hinter sich zurück. Waren auch Hamburg und Bremen mit Antwerpen frachtlich gleichgestellt, so kam ihnen doch ihr leistungsfähiger Eigenhandel zugute. Von noch größerer Bedeutung war die Sicherung der schnellsten Beförderung von Transitgütern zwischen den deutschen Nordseehäfen und der Schweiz durch die Deutsche Reichsbahn. Dem Verkehr zwischen Hamburg und Bremen einerseits und der Schweiz andererseits standen täglich verkehrende durchgehende Güterzüge zur Verfügung, die fast ebenso schnell wie die Personen-Schnellzüge fuhren und auf die Expeditionen der Übersee-Dampfer in Hamburg abgestellt waren. Die Fahrtdauer von Hamburg bzw. Bremen nach Basel betrug 26 bzw. 25 Stunden. Der verbildlichen Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Seeschiffahrt und der Regsamkeit der schweizerischen Spedition und der Seehafenspediteure sowie den großen Möglichkeiten ihres Sammelladungsgeschäfts verdankten Hamburg und Bremen ihre große Bedeutung im Transitgeschäft mit der Schweiz auf dem Gebiet hochwertiger Ausfuhr- und Einfuhrgüter.

III.

Die Abmachungen über die frachtliche Gleichstellung der Seehäfen und über die Verkehrsteilung zwischen den Eisenbahnen und der internationalen Rheinschiffahrt traten am 1. Dezember 1947 in fast unveränderter Form wieder in Kraft. Die Eisenbahnen erreichten die Erhöhung der Mindestmenge für schweizerische Exportgüter von 2000 kg auf 5000 kg. Von großer Bedeutung war allerdings der Ausschluß der Deutschen Reichsbahn und damit der sehr leistungsfähigen rechtsrheinischen Eisenbahnstrecken nach den Beneluxhäfen sowie der deutschen Seehäfen. Das System der Port Equalization galt somit zunächst nur für die Seehäfen von Caen bis Delfzijl.

der Güterboote und Motorkähne. Bemerkenswerterweise trugen von 4700 Güterbooten, welche 1950 die Häfen beider Basel anliefen, 56,1% die schweizerische und 27,0% die holländische Flagge. Seit der Motorisierung der für die oberrheinische Schifffahrt besonders geeigneten Güterboote gewannen auch die hochwertigen Güter für den Umschlag der Basler Häfen eine große Bedeutung. So betrug 1950 die Zufuhr der Schweiz auf dem Rheinweg an Kaffee 26 147 t und an Baumwolle 27 431 t¹⁾. Es gelangten auch sehr viel hochwertige Ausfuhrgüter auf Motorschiffen über die Beneluxhäfen zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern.

IV.

Die Fachpresse beteuert immer wieder, daß sich das AVER-Abkommen in der Vergangenheit durchaus bewährt hat. Diese optimistische Auffassung wird vom Verfasser nicht geteilt. Das AVER-Abkommen bezweckt eine gerechte Verkehrsteilung zwischen dem Rheinweg und dem Eisenbahnweg. Dieses Ziel wurde 1950 in keiner Weise erreicht. Schuld hieran war die Ende Dezember 1949 erfolgte Auflösung der Frachten-Konvention im schweizerischen Rheinverkehr.

Angesichts der roten Zahlen in den Büchern sämtlicher am Schweizer Verkehr beteiligten Reedereien ist es verständlich, daß die auf Basel fahrenden Schifffahrtsgesellschaften sehr bald das Ende des freien Wettbewerbs herbeisehten. Dabei waren alle Schifffahrtstreibenden von der Erkenntnis durchdrungen, daß auf dem Rhein eine Konvention, die lediglich die Frachtsätze festlegt, nicht geeignet ist, die Schifffahrt aus der Krise herauszuführen. Ihre Bemühungen, nicht nur die Frachten, sondern auch die Verkehrsanteile für jeden Reeder unter Berücksichtigung seiner bisherigen Transporte und der Größe seines Schiffsraumes zu fixieren, waren erfreulicherweise von Erfolg gekrönt. Nachdem bereits im August 1950 ein Pool für allgemeine Kaufmannsgüter (Stückgut) geschaffen worden war, kam es im Februar 1951 im Rheinverkehr zwischen den Beneluxhäfen und Basel zum Abschluß eines allgemeinen Rheinschiffahrts-pools, der mit Ausnahme von Kohle und flüssigen Treibstoffen, an deren Einbeziehung zielbewußt gearbeitet wird, sämtliche Güter umfaßt. Von den 14 Mitgliedern führen 6 die niederländische, 4 die schweizerische, 3 die belgische und 1 die französische Flagge. Die deutschen Reedereien haben die regelmäßige Fahrt zwischen den Beneluxhäfen und Basel noch nicht wieder aufgenommen. Dies dürfte sich aber in nächster Zeit ändern.

Man kann nur hoffen, daß der Pool recht bald seinen Gemeinschaftstarif für den Rheinverkehr herausbringt. Die neuen Frachtsätze müssen diejenigen des Jahres 1950 ganz wesentlich übersteigen. Die Erstellung kostenwahrer Tarife stößt allerdings wegen der starken Übersetzung der in der Basler Fahrt arbeitenden Tonnage, insbesondere an Motorschiffen, auf große Schwierigkeiten. Es kommt hinzu, daß der Güterumschlag der Häfen beider Basel wegen der inzwischen abgeschlossenen Bevorratung der Schweiz mit lebensnotwendigen Gütern 1951 höchstwahrscheinlich eine rückläufige Entwicklung nehmen wird. Schließlich dürfte die günstige Wasserführung des Rheins das Überangebot an Selbstfahrer-Raum verstärkt zum Ausdruck kommen lassen.

Die am AVER-Abkommen beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen haben bislang davon abgesehen, ihre Tarife der heutigen auch vom Standpunkt der Rheinschiffahrt völlig unhaltbaren Frachtenlage im Verkehr Basel-Beneluxhäfen und umgekehrt anzupassen. Das hatte, wie am Beispiel der Rheinmündungshäfen nachzuweisen versucht wurde, ihre weitgehende Ausschaltung aus dem überseeischen Außenhandel der Schweiz zur Folge. Die französischen und die deutschen Seehäfen sind bei ihrer Durchfuhr mit der Schweiz ausschließlich auf den

¹⁾ 1937 betrug die Zufuhr der Schweiz auf dem Rheinweg an Kaffee 4 507 t, und an Spinnstoffen aller Art, also nicht nur Baumwolle, 17 657 t.

Bahnweg angewiesen. Sie werden daher durch die Zerrüttung des Frachtmärktes auf dem Rhein viel schwerer als die Beneluxhäfen in Mitleidenschaft gezogen.

Le Havre, welcher Hafen 1947 eine Durchfuhr mit der Schweiz von 69 488 t aufwies, erlitt in dieser Relation 1950 schwerste Verkehrseinbußen. Dasselbe gilt von Dünkirchen, Rouen, Dieppe und Cherbourg, die gleichfalls am seewärtigen Außenhandel der Schweiz interessiert sind. Die Mißstimmung der französischen Eisenbahnen gegen die Dumpingfrachten der Rheinschiffahrt ist sehr groß. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Deutsche Bundesbahn und die deutschen Seehäfen.

Wie vor dem Kriege die Deutsche Reichsbahn verbindet heute, die Deutsche Bundesbahn die deutsch-schweizerischen Grenzübergänge und die wichtigsten deutschen Seehäfen durch sehr günstige Beförderungszeiten. So befördert sie durch regelmäßig verkehrende Züge Güter von Basel nach Hamburg in 28 Stunden. Der Versand von Hamburg nach Basel nimmt 31 Stunden in Anspruch. Die Deutsche Bundesbahn erstellte im Verkehr zwischen deutschen Seehäfen und deutsch-schweizerischen Grenzübergängen mit Wirkung vom 15. Oktober 1950 den Durchfuhrtarif SD 2. Dieser Tarif gewährt im allgemeinen den Häfen Bremen, Hamburg und Lübeck Frachtgleichheit mit Rotterdam.

Da die Frachtsätze es den deutschen Seehäfen nicht ermöglichen, den Wettbewerb gegen den Rheinweg aufzunehmen, nahm der seewärtige Außenhandel der Schweiz über die deutschen Seehäfen eine enttäuschende Entwicklung. Hier- von zeugt die nachstehende Übersicht:

Hamburgs Durchfuhr mit der Schweiz 1950 und im 1. Quartal 1951

1950	nach der Schweiz	von der Schweiz	insgesamt
1. Quartal	255 t	38 t	293 t
2. Quartal	375 t	99 t	474 t
3. Quartal	9 918 t	194 t	10 112 t
4. Quartal	1 116 t	173 t	1 289 t
zusammen	11 664 t	504 t	12 168 t
1951			
1. Quartal	1 966 t	31 t	1 997 t

Der Hafenarbeiterstreik in den Beneluxhäfen führte vorübergehend zu einer Belebung der Schweizer Einfuhr über Hamburg. Nur so erklären sich die günstigen Zahlen für das 3. Quartal 1950.

Die Frachtsätze der Eisenbahnen im Verkehr zwischen den nordwesteuropäischen Seehäfen und der Schweiz tragen zurzeit einen rein platonischen Charakter. Sie verhindern eine angemessene Beteiligung des direkten Bahnweges am seewärtigen Außenhandel der Schweiz. Kommt es nicht in naher Zukunft zu einer erheblichen Abhebung der Wasserfrachten, so werden die Eisenbahnen sicherlich bestimmte Frachtsätze ihrer Durchfuhrtarife denjenigen der Rheinschiffahrt anpassen. Hierzu sind sie nach dem AVER-Abkommen durchaus berechtigt. Im Fall der Auslobung eines Teiles der Wasserfrachten durch die Eisenbahnen werden die auf Basel fahrenden Reedereien ähnlich wie 1938 den Kürzeren ziehen. Man kann nur hoffen, daß solche auf die Dauer un- vermeidbaren Kampfmaßnahmen der Eisenbahnen gegen den Rheinweg vermieden werden. Das setzt aber den Erfolg der Bemühungen des Rheinschiffahrtspools um die Neuordnung und Anhebung seiner Beförderungspreise voraus.

V.

Wie bereits dargelegt, führte in Europa der Einsatz des Kampfmittels der Auslobung zur fruchtlichen Gleichstellung aller am seewärtigen Außenhandel bestimmter Binnenländer beteiligten Seehäfen durch die Eisenbahnen. Wegen der

mit dieser unregelmäßigen Form der Port Equalization verbundenen hohen Frachtausfälle kam es zwischen den beiden Weltkriegen zu Abmachungen der Eisenbahnen, auf Grund deren Seehafendurchfuhrtarife erstellt wurden, die jedem Hafen ohne Rücksicht auf seine Entfernungsvor- oder -nachteile gleich hohe, den Eisenbahnen ein Auskommen sichernde Frachtsätze im Verkehr mit ihrem ausländischen Hinterland gewährten.

Im Verkehr mit Basel auf dem Bahnweg erfreut sich Antwerpen unter den nordwesteuropäischen Seehäfen der günstigsten geographischen Lage. Es beträgt die Entfernung:

Relation	Entfernung	Entfernungs- nachteil absolut	geg. Antwerpen in %
Antwerpen — Basel	613 km	—	—
Rotterdam — Basel	711 km	98 km	16,0 %
Amsterdam — Basel	739 km	126 km	20,6 %
Le Havre — Basel	748 km	135 km	22,0 %
Dünkirchen — Basel	694 km	81 km	13,2 %
Bremen — Basel	755 km	142 km	23,2 %
Hamburg — Basel	831 km	218 km	35,6 %

Trotz der großen Entfernungsunterschiede sind alle diese Häfen auf dem Bahnweg fruchtlich einander gleichgestellt. Wenn dem tarifbildenden Hafen Antwerpen bei vielen Gütern gegenüber Rotterdam und Amsterdam ein Frachtvorteil von 1 sfr. je 1000 kg zugebilligt wurde, so geschah dies nicht mit Rücksicht auf die Gunst seiner geographischen Lage, sondern wegen seiner höheren Umschlagskosten.

Die Deutsche Reichsbahn hielt sich nicht für befugt, in das innere Wettbewerbsverhältnis der deutschen Seehäfen einzugreifen. Aus diesem Grunde wandte sie das sog. System der Nullangleichung an. Es handelt sich hierbei um die Übertragung der für den tarifbildenden Hafen erforderlichen prozentualen Ermäßigungen gegenüber den Frachtsätzen des Regeltarifs auf die übrigen deutschen Seehäfen. Von diesem Grundsatz wich die Deutsche Reichsbahn auch bei der Erstellung des AT SD 2 nicht ab.

Da die Deutsche Reichsbahn im Durchfuhrverkehr mit der Schweiz die sich für Antwerpen ergebenden Frachtsätze auf Hamburg übertrug, sicherte die Nullangleichung Bremen, was den Bahnweg anbelangt, Frachtsätze, die nicht wesentlich unter denjenigen der Rheinmündungshäfen lagen. Die übrigen Partner des Pariser Abkommens fanden sich 1928 hiermit ab.

1949 wurde die Wiederaufnahme der Deutschen Bundesbahn in das AVER-Abkommen an die Bedingung geknüpft, daß der neu zu erstellende SD 2 keinem deutschen Seehafen niedrigere Frachtsätze als Rotterdam gewähren darf. Dementsprechend wurden die drei Häfen Bremen, Hamburg und Lübeck durch den neuen SD 2 grundsätzlich fruchtlich einander gleichgestellt. Im Interesse Bremens wurden aber bei bestimmten Gütern — es sind dies Baumwolle, Wolle, Tabak, chemische Erzeugnisse und Sammelgüter — die Rotterdam Sätze auf den Weserhafen übertragen. Bei Baumwolle wandte die Deutsche Bundesbahn, wie bisher, die Nullregulierung an. Bei den übrigen aufgezählten Gütern erhielten Hamburg und Lübeck Frachtsätze, die 10 Pf je 100 kg über denen Rotterdams und damit auch Bremens lagen.

Nach Auffassung des Verfassers täten die am AVER-Abkommen beteiligten Eisenbahnen gut daran, von den Möglichkeiten des Systems der Port Differentials stärkeren Gebrauch als bisher zu machen. Antwerpen und Rotterdam verfügen heute über reichere Fazilitäten als die deutschen Seehäfen. Ähnlich wie in Deutschland liegen die Verhältnisse in Frankreich. Der Fazilitätenausgleich ist die vornehmste Funktion der Port Differentials. Sie können aber auch ange-

wandt werden, um Unterschiede hinsichtlich der Umschlagskosten in den Seehäfen auszugleichen. Für die Anwendung des Systems der Nullangleichung besteht bei der Erstellung von Seehafendurchfuhrtarifen keine Möglichkeit. Sie stände im Widerspruch zu dem Grundgedanken der Port Equalization.

VI.

Wo, die Eisenbahnen auf den Wettbewerb leistungsfähiger Binnenwasserstraßen stoßen, ermöglicht allein die Verständigung zwischen den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt eine einwandfreie Regelung der Durchfuhr der Seehäfen mit dem Binnenland. Von der Richtigkeit dieser These zeugt das AVER-Abkommen. Es gibt aber noch andere Methoden eines gerechten Interessenausgleichs zwischen den beiden großen Verkehrsträgern über die landwärtige Durchfuhr ganzer Hafengruppen.

Nach schweren, für alle beteiligten Bahnverwaltungen verlustreichen Tarifkriegen kam es 1926 in Hamburg bzw. 1928 in München über den Güterverkehr der Adria Häfen und der deutschen Seehäfen mit den Donauländern zu einer Verständigung. Dabei wurde mit Rücksicht auf die im Vergleich zu den deutschen Nordseehäfen mit wenigen Fazilitäten ausgestatteten Adria Häfen auf eine vollständige Frachtgleichstellung der beiden Hafengruppen verzichtet.

Für die Frachtsatzbildung der deutschen Seehafen-Durchfuhrtarife mit Österreich mußten im Verkehr mit Österreich die Hamburger Frachtsätze des direkten Bahnweges (Deutsch-Österreichischer Seehafentarif, abgekürzt Does) bei Triester Frachten unter 300 Pf je 100 kg um mindestens 15% und bei höheren Triester Frachten um mindestens 12% teurer als diejenigen des Adria Hafens (Österreichisch-Adriatischer Verbandstarif, abgekürzt Oesdad) sein. Dagegen stellten sich abredegemäß die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Donauweges über Regensburg (Deutsch-Österreichischer Seehafen-Donau-Umschlagstarif, abgekürzt Doesdu) für Hamburg ebenso hoch wie diejenigen des direkten Schienenweges nach und von Triest. 1934 wurden die Zweckverbands-Vereinbarungen auf den Verkehr mit Ungarn ausgedehnt. Hiernach lagen die Frachtsätze für Hamburg im durchgehenden Verbandstarif (Deutsch-Ungarischer Seehafentarif, abgekürzt Dus) um mindestens 15% höher als die entsprechenden Frachtsätze im Verkehr mit den Adria Häfen (Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, abgekürzt Ustad). Die Frachtsätze des gebrochenen Donauweges über Regensburg (Dusdu) mußten um mindestens 5% höher als die Triester Frachtsätze gehalten werden.

In den letzten Jahren vor dem Kriege schloß sich auch die Elbeschifffahrt diesem Ordnungswerk an. Mit Wirkung vom 20. Oktober 1933 trat der Tschechoslowakische Donau-Elbe-Durchfuhrtarif in Kraft. Dieser durchgehende Elbe-Donau-Schiffs- und Eisenbahnverkehr wurde von den tschechoslowakischen Staatsbahnen und der Tschechoslowakischen Elbe-Schiffahrts-AG. geschaffen. Bald darauf gestattete man auch den deutschen Elbe-Reedereien die Beteiligung an dem „Edu-Tarif“. Anfang 1937 kam es zwischen den am Dusdu und Edu beteiligten Verwaltungen in München zu einer Verständigung. Hiernach durften die Frachtsätze des kombinierten Elbe-Donau-Umschlag-Tarifs einschließlich der Frachtsätze der anschließenden Donaustrecke nicht mehr als 5% unter den entsprechenden Frachtsätzen des Dus liegen. Sie mußten außerdem mindestens so hoch wie die entsprechenden billigsten Frachtsätze im Verkehr der Adria-Häfen mit Ungarn auf dem geschlossenen Bahnweg gehalten werden.

Der Einbau der Donauschifffahrt in das von den Eisenbahnen im Seehafenverkehr des Donauraums angewandte Frachtgleichheitssystem wurde den Interessen aller Parteien in jeder Beziehung gerecht. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsträgern wurde durch die starke Kartellierung der Donauschifffahrt wesentlich erleichtert. Sehr günstig wirkte sich der Umstand aus, daß sich die Tarife im Stück- und Frachtgutverkehr der Donau-Reedereien im Grunde den

Bahntarifen der Donauländer anlehnten. Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten auf den übrigen europäischen Strömen berechnete die Güterboot-Schifffahrt auf der Donau keine Kleinwasserzuschläge. Letztere waren vielmehr in die Frachtkosten eingerechnet.

In Kürze wird die Deutsche Bundesbahn den Does und den Doesdu neu herausbringen. Nach den Zweckverband-Bestimmungen müssen die Frachtsätze des Does diejenigen des Oesdad mindestens um 17% übersteigen. Wie vor dem Kriege kommt es zur fruchtlichen Gleichstellung des kombinierten Eisenbahn-Donauweges von und nach den deutschen Seehäfen über Regensburg (Doesdu) mit dem Eisenbahnweg nach und von Triest.

Ähnlich wie bei der Regelung des Durchfuhrverkehrs der Schweiz setzte auch die Anwendung der Port Equalization im Donauraum den Einbau der Binnenschifffahrt in das Frachtgleichheitssystem der Eisenbahnen voraus. Die Koordination von Eisenbahn und Flußschifffahrt weicht aber in diesen beiden Verkehrsrelationen erheblich voneinander ab.

Beim AVER-Abkommen wird eine strenge Arbeitsteilung zwischen den beiden Verkehrsmitteln dadurch erreicht, daß die Eisenbahnen auf die Beförderung von Massengütern verzichten, während die Rheinschifffahrt den Eisenbahnen die Beförderung solcher Güter überläßt, welche diese von jeher als ihren Besitzstand angesehen hat. Lediglich im Frachtgutgeschäft der Reeder wird eine ähnliche Regelung wie auf der Donau angewandt. Bei diesen Gütern, welche in einer besonderen Liste aufgeführt sind, sichern feste Frachtvorsprünge den Reedern die erfolgreiche Konkurrenzierung des geschlossenen Bahnweges.

Es ist kein Zweifel, daß das System der Verkehrsteilung als Dauereinrichtung nicht wünschenswert ist. Die Port Equalization ist kein Instrument der Kommandowirtschaft. Dem einzelnen Verladener soll und darf es nicht vorgeschrieben werden, welches Verkehrsmittel und welche Transportwege er zu benutzen hat. Die Verkehrsteilung führt bei den Verkehrsträgern zur Erstarrung. Sie hindert die Binnenschifffahrt an der vollen Ausnutzung aller Möglichkeiten des technischen Fortschritts. Dasselbe gilt von den Eisenbahnen. Eisenbahn und Binnenschifffahrt bewerben sich um den gleichen Verkehr. Das gilt von Massengütern ebenso sehr wie von den hochwertigen Gütern. Die Ablösung des Systems der Verkehrsteilung, wenigstens bei den mittel- und hochwertigen Außenhandelsgütern durch die Schaffung eines festen, je nach dem Wert der Güter verschiedentlich anzusetzenden Spannungsverhältnisses der Kosten des geschlossenen Schienenweges zu den Aufwendungen des Verkehrs von Wasserplatz zu Wasserplatz und des gebrochenen Verkehrs setzt allerdings nicht nur straffe internationale Rheinschiffahrtskartelle in der Form von Pools, sondern auch eine weitgehende Anpassung der Güterklassifikation der Güterboot- und Frachtgut-Reedereien an diejenige der Eisenbahnen und den Einbau der Kleinwasserzuschläge in den Rheinschiffahrtstarif voraus. Der Verfasser empfiehlt mit allem Nachdruck die Reform des AVER-Abkommens in dem Sinne, daß die Regelung des Seehafenverkehrs im Donauraum auch im Durchfuhrverkehr der Seehäfen mit der Schweiz angewandt wird.

VII.

Der zu erwartende Zusammenschluß der westeuropäischen Länder wird die Verständigung der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt über die Durchfuhr der Seehäfen mit den Binnenländern erleichtern. Es ist denkbar, daß in absehbarer Zeit die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt aller am überseeischen Transit der Schweiz und Österreichs beteiligten Länder sich zur Anwendung der Port Equalization in der Form der Port Differentials entschließen. Dies hätte zur Folge, daß, abgesehen von Massengütern, die Binnenländer bei der Aus- und Einfuhr über alle Seehäfen praktisch mit den gleichen binnenländischen Beförderungskosten zu rechnen haben würden.

Die Binnenländer werden eine solche Regelung ihres seewärtigen Außenhandels kaum begrüßen. So bedingt die wirtschaftliche Struktur der Schweiz ihre überaus enge Verflechtung mit der Weltwirtschaft. Während die intensive Milchwirtschaft des Landes mit ihrer Produktion sehr stark auf der Weltmarkt angewiesen ist, muß die Schweiz große Mengen an Brotgetreide und Zucker einführen. Die ausgesprochene Rohstoffarmut macht die schweizerische Industrie von der Einfuhr abhängig. Ihr Einfuhrbedarf macht sie zugleich zur Exportindustrie und gibt ihr den Charakter einer ausgesprochenen arbeitsorientierten Qualitäts- und Spezialitätenindustrie. So nimmt es nicht wunder, daß die Einfuhr der Schweiz 1936 pro Kopf der Bevölkerung etwa 280 RM betrug. Die entsprechende Zahl für Deutschland lautete nur rund 100 RM. Während in Deutschland 1937 die Ausfuhr pro Kopf der Bevölkerung 90 RM ausmachte, belief sich diese in der Schweiz auf 450 RM je Kopf der Bevölkerung. Für die Hochwertigkeit der schweizerischen Ausfuhr zeugt die Tatsache, daß der Durchschnittswert je t Ausfuhr in der Schweiz im gleichen Jahr 1 050 RM, in Deutschland 78 RM betrug. Auf die Rohstoffarmut und die Hochwertigkeit der Ausfuhr der Schweiz ist es zurückzuführen, daß 1937 einer Einfuhr in Höhe von 8 Mill. t eine Ausfuhr von nur 700 000 t gegenüber stand.

Wegen ihrer Binnenlage und aus anderen Gründen vollzieht sich ein nicht unbedeutlicher Teil des schweizerischen Außenhandels über fremde Seehäfen. 1947 belief sich der Seeverkehr der Schweiz auf 3 384 718 t. Hiervon entfielen allein auf die Einfuhr 3 260 836 t. Der größte Teil der schweizerischen Ein- und Ausfuhr benutzt den billigen Rheinweg. So kam es, daß 1947 die Rheinmündungshäfen 56% der überseeischen Einfuhr und 58,4% der überseeischen Ausfuhr der Schweiz beanspruchten.

Sieht man von der Rheinschiffahrt ab, so kommen für den besonders stark umstrittenen schweizerischen Seehafenverkehr hauptsächlich folgende Wege in Frage:

1. Die französischen Bahnen von und nach den französischen Nordsee-, Nordatlantik- und Mittelmeerhäfen.
2. Die französischen und deutschen Bahnen in Verbindung mit den belgischen und niederländischen Bahnen von und nach Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.
3. Die italienischen Bahnen von und nach Genua.
4. Die Österreichischen Bahnen in Verbindung mit den sonstigen am Adriavertehr beteiligten Bahnen von und nach Triest und Venedig.
5. Die Deutsche Bundesbahn von und nach den deutschen Nordseehäfen und Lübeck.

Im jüngsten Zeit hat Saßnitz dank der billigen Eisenbahntariflage des Weges über Saßnitz die deutschen Seehäfen, insbesondere Lübeck aus dem Ostseeländerverkehr der Schweiz praktisch verdrängt.

Ähnlich wie für die Schweiz liegen die Verhältnisse für Österreich. Den beiden Ländern stehen bei der Ein- und Ausfuhr zahlreiche Seehäfen zur Verfügung. So bewarben sich 1938 nicht weniger als 25 Seehäfen um die Durchfuhr mit der Schweiz.

Jede europäische Eisenbahn erstrebte im Durchfuhrgeschäft mit den Binnenländern Frachtsätze, die denjenigen der ausländischen Konkurrenzwege entsprachen. So kam es zwischen den beiden Weltkriegen zu einem wilden Kampf aller Eisenbahnen. Geschickt wußte man in der Schweiz und in Österreich eine Eisenbahn gegen die andere auszuspielen. Alle Seehäfen buhlten um die Gunst der Binnenländer. So erklärt es sich, daß die Schweiz und Österreich bei der Einfuhr ihrer Rohstoffe aus Übersee und bei der Ausfuhr ihrer Industrieerzeugnisse nach Übersee häufig niedrigere Beförderungskosten auf der Eisenbahn als beispielsweise die bayerische, württembergische und badische Industrie

aufzuweisen hatten. Es häuften sich in Deutschland und Frankreich die Klagen, daß ihre Eisenbahnen den Wettbewerb des Auslandes auf dem Weltmarkt auf Kosten des Inlandes begünstigten, indem sie das ausländische Erzeugnis und die für das Ausland bestimmten Rohstoffe billiger beförderten als das einheimische Erzeugnis und den für die heimische Industrie bestimmten Rohstoff.¹⁾

Bereits das Pariser Abkommen von 1928 löste in der Schweiz Unbehagen aus. Von ihrem Standpunkt aus gesehen stand glücklicherweise als Gegenspieler der Eisenbahnen die internationale Rheinschiffahrt zur Verfügung. Die Bedeutung des Rheinweges besteht für die Schweiz nicht zuletzt darin, daß sie mit diesem Strom eine unabhängige Verbindung mit den Beneluxhäfen besitzt. Die Sorge, die europäischen Eisenbahnen könnten sich eines Tages über die Durchfuhr der großen Seehäfen mit der Schweiz verständigen, veranlaßte die Schweizer Bundesregierung, sich an dem Ausbau der Häfen beider Basel und an der Errichtung einer unabhängigen schweizerischen Rheinflotte finanziell erheblich zu beteiligen. Die Gesamtinvestitionen der Schweiz zugunsten ihrer Häfen und ihrer Rheinschiffahrt betragen rund 200 Mill. sfr. Die Schweiz verfügt heute über 229 moderne Güterboote, 52 Rheinkähne und 60 Kanalschiffe. Sicherlich sind die schweizerischen Reeder am AVER-Abkommen beteiligt. Sie würden aber zweifellos sofort aus dem Basler Pool ausscheiden, wenn dieser in enger Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen sich entschließen sollte, die Frachten seines Tarifs zum Schaden der Schweiz übermäßig zu erhöhen. Treten aber die schweizerischen Reeder aus dem Pool aus, so bricht dieser alsbald auseinander.

Über eine solche Waffe verfügt Österreich nicht. Vor dem Kriege befand es sich in einer wesentlich stärkeren Position als heute. Der Vertrag von St. Germain und nach Ablauf seiner Fristen das Südbahn-Abkommen vom 29. März 1923 verpflichteten das neue Österreich, das Tarifregime, welches vor dem ersten Weltkrieg für den Verkehr mit den adriatischen Häfen aus dem Gesichtspunkt ihrer Konkurrenz mit den deutschen Nordseehäfen bestand, unverändert beizubehalten. Damit der Oesdad den Verladern in Österreich die gleichen Vorteile wie zurzeit der Donaumonarchie gewährte, nahmen auch die italienischen Eisenbahnen auf der auf sie entfallenden Teilstrecke sehr erhebliche Frachtopfer auf sich. Im Gefolge der Münchener Vereinbarungen erlangten die deutschen Seehäfen die weitgehende Frachtgleichheit mit Triest. Hieraus zog die österreichische Wirtschaft großen Nutzen. Da die Österreichischen Bundesbahnen sich an den Frachtvergünstigungen des Doos praktisch nicht beteiligten, lag allerdings die ganze Last der Frachtvorteile dieses Verbandstarifs auf den Schultern der Deutschen Reichsbahn.

Österreichs gesamter Außenhandel mit Übersee betrug 1949 rund 1 978 000 t. Hiervon nahmen nicht weniger als 89,3% den Weg über Triest. Österreichs seewärtiger Außenhandel bestimmt heute das Schicksal Triests. 1950 entfielen vom Hinterlandsverkehr Triests 72% allein auf Österreich. 1937 waren es nur 34% gewesen. Triests Durchfuhrverkehr mit Österreich stellte sich 1936 auf 480 800 t. Im gleichen Jahr betrug Österreichs seewärtiger Güteraustausch über die deutschen Seehäfen 327 872 t. Hamburg allein erzielte 1936 eine Durchfuhr mit Österreich von 197 500 t. 1949 importierte und exportierte Österreich über Triest 1 766 859 t. Hamburgs Anteil am seewärtigen Außenhandel der Schweiz belief sich 1949 erst auf 49 496 t.

Um so erstaunlicher ist die mangelnde tarifliche Begünstigung des Triester Hinterlandsverkehrs durch die italienische Staatsbahn. Hierfür nur ein Beispiel. Ende 1950 stellte sich die Beförderung von Stabeisen von Linz nach Triest bei Aufgabe von 15 t auf 2,66 sfr je 100 kg. Während sich die Österreichische Bundesbahn auf ihrer 340 km langen Strecke mit einem Erlös von 1,38 sfr. je

¹⁾ Kurt Giese „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik“, Berlin 1928, S. 93.

100 kg begnügten, beanspruchte die Italienische Staatsbahn auf der 178 km langen Reststrecke als ihren Anteil am Verbandstarif 1,28 sfr. je 100 kg. Bei sämtlichen Ein- und Ausfuhrgütern Österreichs berechnet die Italienische Staatsbahn heute unverhältnismäßig hohe Frachtsätze.

Man klagt auch in Österreich über die hohen Triester Umschlagsgebühren. Sehr unangenehm wird die mangelhafte Ausstattung des Adriahafens mit Fazilitäten empfunden. So hält das überseeische Liniennetz Triests in bezug auf Regelmäßigkeit und Dichte keinen Vergleich mit demjenigen der nordwesteuropäischen Häfen aus. Vielfach sind auch die Seeraten ab und nach Triest höher als im Verkehr der Atlantik- und Nordseehäfen.

Österreichs Export nach Übersee stellte sich 1949 auf 634 000 t. Hiervon waren 362 000 t oder 57% nach den Ländern der Levante, des Mittelmeers und des Nahen Ostens bestimmt. Aus den gleichen Ländern bezog Österreich 1949 an Einfuhrgütern 178 000 t. Die große Einfuhr Österreichs aus den USA (1949: 980 000 t) setzte sich überwiegend aus Marshall-Plan-Lieferungen zusammen und ist deshalb Triest sicher. Insgesamt führte Österreich 1949 aus Übersee 1 344 000 t ein.

Unter diesen Umständen wird Österreich auch in Zukunft der Großkunde Triests bleiben. An einer Monopolisierung seines seewärtigen Güteraustausches durch Triest hat aber Österreich nicht das geringste Interesse. Man wünscht vielmehr die volle Wiedereinschaltung der deutschen Seehäfen in den seewärtigen Außenhandel Österreichs. Vor dem Kriege war von einer Durchfuhr der Rheinmündungshäfen mit Österreich keine Rede. Dank der vorteilhaften Verbands-tarife des direkten Bahnweges Österreich-Rheinmündungshäfen via Deutschland und der sehr erheblichen tarifrischen Begünstigung des gebrochenen Verkehrs der Rheinschiffahrt über Basel durch die Schweizer Bundesbahnen erfreuen sich die Beneluxhäfen einer ständig wachsenden Beteiligung am seewärtigen Güteraustausch Österreichs. So sind, um nur ein Beispiel anzuführen, 1950 von Linz über Basel 85 000 t Stickstoff auf dem Rheinweg nach Rotterdam zum Zweck der seewärtigen Ausfuhr nach Amerika zum Versand gebracht worden. Demgegenüber stellte sich 1950 Hamburgs gesamte Durchfuhr mit Österreich nur auf 87 121 t.

Österreichs Wirtschaft erstrebt die volle Freiheit über die Wahl der Seehäfen und aller Wege, die zu diesen hinführen. Die Neuerrichtung des Seehafen-Zweckverbands und die Wiederherstellung einer festen Spanne zwischen den Frachtsätzen des Deutsch-Österreichischen Seehafendurchfuhrtarifs und denjenigen der adriatischen Tarife hat bereits in den Kreisen der verladenden Wirtschaft Österreichs Unruhe ausgelöst. Der Seehafen-Zweck-Verband, so wurde erklärt, bedroht als Tarifkartell die österreichischen Außenhandelsinteressen. Letztere wären am besten gewahrt, wenn den rührigen Wiener Speditoren, getreu ihrem klassischen Prinzip des gegenseitigen Auspielens aller Seehäfen und binnenländischen Beförderungswege, die Möglichkeit erhalten bliebe, ungehindert und in freier Wahl die österreichischen Außenhandelsgüter den einzelnen Seehäfen zuzuweisen.

Einigen sich eines Tages die europäischen Eisenbahnen sowie die Donau-, Rhein- und Kanalschiffahrt über die Durchfuhr aller wichtigen Seehäfen mit den Binnenländern, so kann ein Mißbrauch der Port Equalization zu einer unerträglichen Verteuerung der Versorgung Österreichs mit überseeischen Rohstoffen, Lebens- und Genußmitteln sowie zu einer folgenschweren Beeinträchtigung seiner seewärtigen Ausfuhr führen.

Unter diesen Umständen kann die allgemeine Anwendung der Port-Equalization nur empfohlen werden, wenn ihre Träger gegenüber den Binnenländern die Verpflichtung übernehmen, daß deren Verloader beim Bezug ihrer Einfuhrgüter aus Übersee und beim Versand ihrer Exportgüter nach Übersee auf dem geschlossenen Schienenweg, im gebrochenen Verkehr und auf dem reinen Wasser-

weg unter keinen Umständen höhere Beförderungskosten als die Wirtschaft der Durchgangsländer für die gleichen Güter und Mengen auf gleich langen Strecken zu tragen haben. Die Eisenbahnen der Binnenländer müssen sich allerdings in angemessener Weise an den Frachtvergünstigungen zugunsten ihrer Länder beteiligen. Sie sind als gleichberechtigte Mitglieder in die Seehafen-Zweckverbände aufzunehmen. Im Fall des Auftretens von Meinungsverschiedenheiten sollten alle Vertragspartner internationale Schiedsgerichte anrufen können.

VIII.

Die Eisenbahnen ließen sich in der Vergangenheit bei der Erstellung von Durchfuhrtarifen ausschließlich von der Rücksichtnahme auf ihre eigenen finanziellen Interessen leiten. Volkswirtschaftliche Interessen, die sonst bei den Ausnahmetarifen eine gewichtige Rolle spielen, schieden hier grundsätzlich aus. Es fühle sich jede Eisenbahn zur Pflege der Durchfuhr geradezu verpflichtet, weil durch tarifpolitische Gewinnung von Durchfuhrtransporten eine Erleichterung der sonst allein der nationalen Verkehrswirtschaft zur Last fallenden Geldaufbringung zur Erhaltung der Eisenbahnen möglich ist. Keine Eisenbahn denkt daran, dem Fremden Geld nachzuwerfen, sondern erstrebt im Durchfuhrgeschäft Frachtsätze, die denjenigen der ausländischen Konkurrenzwege entsprechen. Die Maximalgrenze für die Frachtsätze der Durchfuhrtarife stellt sich Spieß stets als die Fracht des Konkurrenzweges dar, mit Ab- und Zuschlägen, je nachdem welcher der beiden Wege zugkräftiger ist.¹⁾

Auf diese Weise kam es hinsichtlich der Durchfuhr der Seehäfen mit den Binnenländern zwangsläufig zur Frachtgleichheit aller Schienenwege. Diese wilde Form der Port Equalization war vom finanziellen Standpunkt der Eisenbahnen durchaus befriedigend.

Folgerichtig entschlossen sich die Eisenbahnen zwischen den beiden Weltkriegen zur Ersetzung der unregelmäßigen bzw. automatischen Seehafengleichstellung durch die echte Port Equalization. Nachdem sich herausstellte, daß die Regelung der Durchfuhr der Seehäfen mit den Binnenländern ohne die Mitwirkung der Binnenschiffahrt nicht zu dem erhofften Ziel führte, kam es zum Einbau des gebrochenen Verkehrs und des reinen Wasserweges in das System der Port Equalization.

Verdankt die frachtliche Gleichbehandlung der europäischen Seehäfen bei der Durchfuhr mit den Binnenländern ihre Entstehung rein privatwirtschaftlichen Erwägungen der miteinander konkurrierenden Eisenbahnen, so wird sich die Port Equalization auf unserem Kontinent im Verlauf der Zeit zweifellos zu einem Instrument der überstaatlichen Seehafenpolitik entwickeln. Die wegen ihrer engen Verflechtung mit der Weltwirtschaft großen Außenhandelsinteressen ihrer Binnenländer erfordern deren aktive Mitwirkung bei der eines Tages zu erwartenden Ordnung der landwärtigen Durchfuhr aller großen europäischen Seehäfen nach übergeordneten Gesichtspunkten.

In der Vergangenheit hat die frachtliche Gleichstellung der Seehäfen des europäischen Kontinents allein im Durchfuhrgeschäft größere Bedeutung erlangt. Das Zusammenwachsen der westeuropäischen Staaten zu einer großen Völkerfamilie wird dem Streben nach der tariflichen Gleichstellung aller in das Netz der überseeischen Linienschiffahrt einbezogenen Seehäfen neuen Auftrieb geben. Nach Meinung des Verfassers hat die Lösung des Seehafenproblems in einem vereinten Europa die Anwendung des Systems der Port Equalization in der Form der Port Differentials geradezu zur Voraussetzung.

¹⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahntarif in der Volkswirtschaft“, Berlin 1941, Seite 191 ff.