

## Grundfragen der Integration der westeuropäischen Seehäfen

Von Paul Schulz-Kiesow

### I.

#### Die ungerechtfertigten Vorwürfe gegen die deutsche Seehafentarifpolitik

Die Unterstützung der nationalen Seehäfen im Wettbewerb mit fremden Seehäfen durch die Eisenbahngütertarifpolitik und andere Mittel der Seehafenpolitik ist keine deutsche Erfindung. Sie kommt vielmehr seit alters her überall dort vor, wo die Häfen eines Landes infolge der Ueberschneidung ihres Hinterlandes mit dem Hinterland fremder Seehäfen ernsthaft gefährdet sind.

Deutschland hat niemals die Absicht verfolgt, diejenigen ausländischen Seehäfen, welche große Teile seines Territoriums zu ihrem natürlichen Hinterland zählen, mit Hilfe der Eisenbahngütertarifpolitik von der Beteiligung am deutschen seewärtigen Außenhandel auszuschließen. Ziel der deutschen Seehafenpolitik war und ist es vielmehr, den nationalen Seehäfen in den Wettbewerbsgebieten die gleichen Betätigungsmöglichkeiten wie den fremden Seehäfen zu verschaffen. Die Richtigkeit dieser These wird besonders in den Niederlanden bestritten. Nach L. J. M. Galavazi wurden die deutschen Seehafentariife nach dem zweiten Weltkriege derart ausgebaut, daß man sich unwillkürlich die Frage stellte, bis zu welchem Gebiet die norddeutschen Häfen ihre Einflußsphäre auszudehnen, wünschten<sup>1)</sup>. In einem anderen Artikel macht Galavazi der Bundesbahn und den deutschen Seehäfen den Vorwurf des Frachtraubes<sup>2)</sup>. Aehnlich wie Galavazi klagte A. C. W. Beermann am 21. Juni 1951 auf dem Rotterdamer Internationalen Hafentag 1951 über das sich ständig ausdehnende System der Seehafentariife der Bundesbahn. Seiner Meinung nach bedeuten die Seehafentariife der Bundesbahn eine Diskriminierung der Beneluxhäfen. Heftige Vorwürfe richtete auch der Leiter der Abteilung Seehäfen im Niederländischen Verkehrsministerium W. R. van der Ben in seiner Anfang Januar 1952 dem deutschen Bundesminister für Verkehr überreichten „Hilfsdenkschrift“ gegen die deutsche Seehafenpolitik. Nach van der Ben sind die Seehafentariife für die Bundesbahn verlustbringend und üben zugleich einen verhängnisvollen Frachtdruck bei der internationalen Rheinschiffahrt aus. Die Seehafentariife bestimmten die Frachtsätze der Rheinschiffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach den Beneluxhäfen. Da sie angeblich für jede Ware von und nach Deutschland gelten, sei auf diese Weise ein zweiter Eiserner Vorhang an der deutsch-niederländischen Grenze zum Nachteil der Beneluxhäfen aufgerichtet worden. Die Zeitung „Het Financisele Dagblad“ bezeichnete am 28. Juni 1951 die Seehafenausfuhrtarife 8 S 1 (Walzeisen, Roh-eisen usw.) und 8 S 2 (Eisenwaren, Maschinen, Fahrzeuge usw.) als Musterbei-

<sup>1)</sup> Direktor Galavazi, „Rheinschiffahrt wehrt sich“, Der Hafenkurier vom 12. April 1952.

<sup>2)</sup> L. J. M. Galavazi, „Het Rijnverkeer en de Europese Zeehavens“, Dagblad Sheepvaart vom 10. April 1952.

spiele rücksichtslosen Strebens, auf Kosten der deutschen Verladerschaft Güter nach Hamburg und Bremen zu ziehen, und zwar aus Gebieten, die unbestritten zu den Einzugsgebieten des Rheins und der Beneluxhäfen gehörten.

Es ist richtig, daß die Durchfuhr der Beneluxhäfen mit Deutschland 1952 erst 68 % des Standes von 1936 erreichte. Von einer Reaktivierung oder gar Verschärfung der deutschen Seehafentarifpolitik ist indessen keine Rede. Hiervon zeugen die ungewöhnlich hohen Frachtindices und die im Vergleich zur Vorkriegszeit geringen Frachtvergünstigungen fast aller Seehafentarife.

Für den Rückgang des deutschen seewärtigen Außenhandels über Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sind in erster Linie die beiden Massengüter Kohle und Erz verantwortlich. Vor dem Kriege machten die einkommenden Erze und die ausgehenden Kohlen stets zwei Drittel des gesamten Transits Rotterdams mit Deutschland aus. Im Durchschnitt der Jahre 1936 bis 1938 stellte sich die deutsche Kohlenausfuhr über die Beneluxhäfen auf 13,7 Mill. t. Gleichzeitig führte Deutschland vor dem Kriege (1936/38) jährlich 12,2 Mill. t Erz über die holländischen und belgischen Häfen ein. Demgegenüber gelangten 1952 nur 3,0 Mill. t deutsche Kohle via Beneluxhäfen zur Ausfuhr. Die deutsche Erzeinfuhr über die Rheinmündungshäfen betrug 1952 8,3 Mill. t. Diese Verkehrsrückgänge sind ganz überwiegend strukturell begründet. Wegen der Spaltung Deutschlands kann die Bundesrepublik nicht soviel Kohlen wie vor dem Kriege ausführen. Sehr viel nachteiliger noch wirkten sich die Veränderungen bei der Exportrichtung der deutschen Kohlen und die Verlagerung vom Kohlen- zum Koksexport für die Beneluxhäfen aus. Deutschland hat viele überseeische Kohlenabsatzmärkte verloren. Italien führt im Vergleich zur Vorkriegszeit nur wenig Ruhrkohlen ein. Sieht man von Lothringen und Luxemburg ab, so sind die nordischen Länder die wichtigsten Käufer für Ruhrkohlen. In diesen Relationen sind aber die deutschen Häfen wegen der Seefrachten gegenüber den Beneluxhäfen leicht im Vorteil. Koks ist kein Transportgut der Binnenschifffahrt. Dasselbe gilt von der vom Ausland sehr begehrten sog. „Apothekerkohle“. Hierunter sind Kohlenarten und Kohlenmischungen zu verstehen, die nur in kleineren Partien zum Versand gelangen und sorgfältig auseinandergehalten werden müssen. Aus diesem Grunde meiden sie die großen Rheinkähne. Sie werden durchweg auf dem direkten Bahnweg in Wagengruppen nach Bremen zum Zweck der seewärtigen Ausfuhr verbracht. Da die Bundesbahn bei den Ausfuhrfrachtsätzen des AT 6 B 11 für Kohle und ihren Seehafeneinfuhrtarifen für Eisenerz Hamburg nicht einmal in den Genuß der Nullangleichung kommen ließ, hat der Elbehafen weder für die Ruhrkohlenausfuhr noch für die Versorgung der Ruhrhütten mit schwedischen Erzen praktische Bedeutung erlangt.

Aehnlich wie Emden leidet auch Rotterdam unter der Schrumpfung des Hufeisenverkehrs. Es handelt sich hierbei um den Verkehr zwischen der deutschen Ostseeküste und den Häfen am Rhein und den westdeutschen Kanälen. 1936 betrug der Güterverkehr zwischen den deutschen Seehäfen und den deutschen Rheinplätzen mit Umschlag in den holländischen Rheinmündungshäfen 3 291 777 t. 1952 stellte sich der Hufeisenverkehr der holländischen Seehäfen nur auf rund 300 000 t.

Wie sehr die Bundesrepublik bestrebt ist, den Beneluxhäfen einen durchaus angemessenen Anteil am deutschen seewärtigen Außenhandel zu belassen, zeigen die nachstehenden Ausführungen. Aus völlig freien Stücken sagte die deutsche eisenschaffende Industrie im Dezember 1948 den Beneluxhäfen einen Anteil an der westdeutschen seewärtigen Eisenausfuhr von 60 % zu. Tatsächlich wählten

1951 von den Gütern des Seehafenausfuhrtarifs 8 S 1 (Roheisen, Halbzeug, Walzeisen usw.) 78 % den Weg über die Beneluxhäfen, während sich Hamburg und Bremen mit einer Quote von 22 % begnügen mußten. Hieran hat sich seitdem auch kaum etwas geändert.

Vor dem Kriege entfiel ein hoher Anteil der deutschen Walzeisenausfuhr auf das Saargebiet. Das Saareisen bevorzugte bei der seewärtigen Ausfuhr die Beneluxhäfen. 1938 exportierte das Deutsche Reich einschließlich des Saargebiets an Eisen, Eisenwaren, Maschinen, Fahrzeugen, Chemikalien, Keramik und Glas über Antwerpen 820 936 t. 1951 empfing Antwerpen aus der Bundesrepublik, d. h. also ohne die Saar, an den genannten Gütern zum Zweck der seewärtigen Ausfuhr 784 950 t.

Setzt man die deutsche Ausfuhr an typischen Halb- und Fertigwaren über die Beneluxhäfen, Hamburg und Bremen mit 100 an, so ergeben sich 1938 (Deutsches Reich ohne Saar) für die Beneluxhäfen 41,8 % und für die beiden deutschen Nordseehäfen 58,2 %. In den ersten zehn Monaten 1951 verteilte sich die Ausfuhr an diesen Gütern zu 64,4 % auf die Beneluxhäfen und zu 35,6 % auf Hamburg und Bremen. Es steht für den Verfasser außer jedem Zweifel, daß die Beneluxhäfen heute für die seewärtige deutsche Ausfuhr an Halbfabrikaten und industriellen Fertigwaren eine größere Bedeutung als vor dem Kriege haben. Der Bremer Senatspräsident Wilhelm Kaisen erklärte kürzlich, daß aus dem Ruhrgebiet nur 40 % aller Waren über die deutschen Nordseehäfen, 60 % aber über die Rheinmündungshäfen geleitet würden<sup>3)</sup>.

Es gibt Nationen, welche, obwohl große Teile ihrer Länder zum natürlichen Hinterland ausländischer Seehäfen gehören, den seewärtigen Außenhandel praktisch den nationalen Seehäfen vorbehalten. Hierzu zählten vor dem Kriege in Europa Polen und die Sowjetunion. Weniger bekannt ist die weitgehende Abschnürung Katangas sowie der nordöstlichen und östlichen Teile des Kongogebiets von ihren natürlichen Häfen durch die belgische Kolonialverwaltung. Auf diese Randgebiete, welche den wirtschaftlichen Schwerpunkt der großen Kolonie darstellen, hat Matadi wegen der Ungunst seiner geographischen Lage an sich keinen Anspruch. Trotzdem entfielen 1936 auf fremde Häfen (Lobito, Beira, Daressalam usw.) nur 19,5 % des Exports und 18,1 % des Imports Belgisch-Kongos. Vom landwirtschaftlichen Export wählten 1936 sogar 94,4 % die Kongo-Mündungshäfen.

Die Benguella-Bahn sichert Katanga die kürzeste Verbindung mit dem Meer. Während die Strecke Elisabethville—Lobito 2107 km beträgt, ist Matadi 2762 km von Elisabethville entfernt. Hiervon entfallen 825 km auf den Kasai und den Kongo. Um Lobitos Bedeutung als Transithafen für das Kongogebiet zu schwächen, übertrugen die Belgier für wichtige Einfuhrgüter die auf der Strecke Matadi—Katanga geltenden Frachtsätze des „Tarif Interréseau“ auf die belgische Teilstrecke der Benguella-Bahn (Dilolo—Tenke 764 km). Selbst wenn die Güter auf der Strecke Lobito—Dilolo (1343 km) durch Angola umsonst befördert worden wären, wäre die Benguella-Bahn noch nicht in der Lage gewesen, die Frachtsätze Matadi—Katanga zu unterbieten. Dieser Kampfтариф aus dem belgischen Teil der Benguella-Bahn machte die Versorgung Katangas mit höherwertigen Einfuhrgütern über Lobito zur Unmöglichkeit. Tarifarische Maßnahmen

<sup>3)</sup> Kaisen, „Nordseehäfen brauchen die Ruhr“, DVZ, Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 29 vom 9. März 1954.

sorgten dafür, daß Lobito sich auch im Durchfuhrgeschäft von Katanga mit geringwertigen Erzeugnissen, und zwar in erster Linie des Bergbaus begnügen mußte.

Der ganze Osten des Kongogebiets gehört zum natürlichen Hinterland Daresalams. Dennoch sank seine Durchfuhr mit Belgisch-Kongo von 64 400 t im Jahre 1930 auf 6 572 t im Jahre 1937. Beira ist 2 605 km von Elisabethville entfernt. Die 1929 in Betrieb genommene Bahn Bukama—Port Francqui, durch welche Katanga einen leistungsfähigen nationalen Ausgang zum Meer erhielt, bedeutete für die Beira-Bahn einen Ausfall an Einnahmen von 1,8 Mill. £ jährlich.

## II.

### Die im Fall des europäischen Zusammenschlusses zu erwartenden Wandlungen der Seehafenpolitik.

Bedeutet unsere Feststellungen eine Ehrenrettung der deutschen Eisenbahnen, so besteht doch kein Zweifel darüber, daß das Zusammenwachsen der westeuropäischen Länder zu einer politischen und wirtschaftlichen Gemeinschaft der europäischen Seehafenpolitik ein völlig anderes Gesicht verleihen und sie vor neue Aufgaben stellen wird. Nach Most kann keinem am Meer gelegenen souveränen Staat das Recht, eigene Seehäfen zu schaffen und durch Seehafentarife zu fördern, versagt oder gar als unfair gegenüber widerstrebenden Interessen anderer Länder ausgelegt werden. Das trifft natürlich nicht zu, wenn die Unterstützung der nationalen Häfen in einem Ausmaß erfolgt, „daß das friedliche Zusammenleben und die auf loyaler Gegenseitigkeit beruhende wirtschaftliche Befruchtung auf dem Wege des ‚Do ut des‘ gefährdet wird“<sup>4)</sup>. Kommt es aber eines Tages zur europäischen Integration, so bedeutet dies für die angeschlossenen Staaten das Ende ihrer autonomen Seehafenpolitik. Die ernste Frage ist, welche Wege eine wirklich westeuropäische Seehafenpolitik einschlagen soll. Soweit der Verfasser die Materie zu überblicken vermag, stehen bislang nur zwei Vorschläge zur Lösung des Seehafenproblems in einem politisch und wirtschaftlich zusammengefügten Europa zur Debatte und zwar:

1. Der freie Wettbewerb unter allen Seehäfen nach vorheriger Liberalisierung ihres Hinterlandverkehrs.
2. Die Anwendung der Port-Equalization nach amerikanischem Vorbild.

Die Transithäfen bekennen sich zur Einbeziehung der binnenländischen Verkehrsmittel und der Seehäfen in die freie Marktwirtschaft. Die nationale Seehafenpolitik führe, so argumentieren sie, zwangsläufig zu einem unökonomischen Wettbewerb zwischen den Seehäfen. Dieser gehe letzten Endes auf Kosten der Wirtschaft der betreffenden Länder und müsse folglich zum Schaden der europäischen Gesamtwirtschaft ausschlagen.

Die Beneluxhäfen vertreten den Standpunkt, daß nach der Errichtung des gemeinsamen europäischen Marktes die Förderung der nationalen Häfen in ihrem Wettbewerbskampf gegen fremde Seehäfen und die Wettbewerbsaufnahme gegen fremde Eisenbahnen und den grenzüberschreitenden Verkehr der Rheinschiffahrt nicht mehr zu den Aufgaben der Eisenbahnen eines integrierten Europas zählen darf. Es müsse auch jeder Eingriff der kommenden europäischen Ver-

<sup>4)</sup> O. Most, „Die neue Seehafentarifpolitik“, DVZ, Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 47 vom 12. Juni 1951.

kehrsbehörde in die natürlichen Standortsbedingungen der Seehäfen unterbleiben. Die deutschen Seehafentarife, so behaupten sie, bedeuteten eine künstliche Verbesserung der Wettbewerbsstellung der deutschen Seehäfen. Man könne sich vielleicht damit abfinden, daß die Bundesbahn im Nichtwettbewerbsgebiet aus Gründen der Förderung abgelegener Industrien Seehafentarife gewähre. Völlig unzulässig sei es aber, wenn solche Tarife auch Gebieten eingeräumt würden, die über ausgezeichnete Seeverbindungen, nämlich über den Rhein, verfügen. Gegen allgemeine Außenhandeltarife, welche lediglich der Industrieförderung dienen, dürfte man kaum etwas einwenden, wenn sie einheitliche Ermäßigungen gewähren und für die Ausfuhr und die Einfuhr über sämtliche Wege — trockene Grenze, Binnenumschlagsplätze und Seehäfen — gelten.

Die Niederlande wünschen für den Verkehr die Errichtung eines gemeinsamen Marktes, bei dem, unter Berücksichtigung der Forderung nach Rentabilität der Verkehrsunternehmen, die Tarifstruktur den Anforderungen des gemeinsamen Gütermarktes angepaßt ist<sup>5)</sup>. Wie die Niederländischen Eisenbahnen, die dank ihrer Freiheit im Wettbewerb Einnahmeüberschüsse erzielen, sollten auch die übrigen Eisenbahnen der europäischen politischen Gemeinschaft nicht mehr als Instrument der staatlichen Wirtschaftspolitik dienen. Der niederländische Verkehrsminister Dr. Algera erstrebt offenbar die Einbeziehung der Eisenbahnen der zu integrierenden Länder Europas in die Marktwirtschaft. In diesem Fall, so glaubt man in den Beneluxhäfen, wäre der Bundesbahn die Unterstützung der deutschen Seehäfen unmöglich. Während nach deutscher Auffassung die Binnenschifffahrt nicht dem freien Wettbewerb überlassen bleiben kann, würden die Niederlande es begrüßen, wenn in der internationalen Rheinschifffahrt völlig freier Wettbewerb herrschte. Die im innerdeutschen Rheinverkehr angewandten Festfrachten werden abgelehnt. Schon heute sind im grenzüberschreitenden Rheinverkehr überwiegend freie Frachten gebräuchlich. Sollte dem Wunsch der Niederlande nach völliger Liberalisierung des Verkehrs entsprochen werden, so werden die Amsterdamer und die Duisburger Frachtenkonvention, denen auch holländische Reeder als Mitglieder angehören, der Auflösung verfallen. Da nach der herrschenden Meinung die Binnenschifffahrt auf dem gesamten Rhein und den von ihm ausstrahlenden Kanälen mit so viel niedrigeren Selbstkosten als die Bundesbahn arbeitet, daß selbst die Aufwendungen des gebrochenen Verkehrs nach und von Rotterdam die Kosten des geschlossenen Bahnweges nach und von den deutschen Seehäfen nicht unbeträchtlich unterschreiten, werden die Beneluxhäfen nach der Liberalisierung des Verkehrs und der Herstellung des freien Wettbewerbs zwischen sämtlichen Seehäfen in den langersehten vollen Genuß ihrer natürlichen Standortsvorteile auch im deutschen Hinterland gelangen.

Während sich der Transitverkehr der Beneluxhäfen mit der Bundesrepublik zu 98—99 % auf die Rheinschifffahrt stützt, ist der wichtigste Träger der seit dem letzten Kriege aufgenommenen Durchfuhr der Rheinmündungshäfen mit Oesterreich und der Tschechoslowakei der geschlossene Bahnweg. Aus diesem Grunde fordern die Beneluxhäfen, ähnlich wie Triest, daß als Grundlage der Frachtsatzbildung der künftigen Seehafen- und Durchfuhrtarife der Eisenbahnen die geographische Entfernung zu gelten hat. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß nicht, wie in der Vergangenheit, die wahre Entfernung zwischen Hinterland und Häfen durch Ausnahmetarife der Bundesbahn „korrigiert“ wird.

<sup>5)</sup> Minister Dr. J. Algera, „Niederländische Verkehrspolitik“, Der Hafenkurier vom 31. Dez. 1953.

Der Wegfall der Seehafentartife der Bundesbahn würde für die deutschen Seehäfen die völlige Verdrängung aus dem Teil ihres deutschen Hinterlandes bedeuten, das in das Einzugsgebiet der Beneluxhäfen fällt. Zum kilometrischen Vorzugsgebiet der Rheinmündungshäfen zählen die linksrheinischen Gebiete und ganz Südwestdeutschland. Auf dem rechten Rheinufer Nordrhein-Westfalens gehört eine verhältnismäßig schmale, wirtschaftlich aber äußerst wichtige Zone zum geographischen Hinterland der belgisch-niederländischen Häfen. Die Grenze liegt hier zwischen Bochum und Dortmund. Legt man die Bahnentfernungen zugrunde, so gehört Süddeutschland zum unbestrittenen Hinterland der deutschen Nordseehäfen. Man wird indessen der Hinterlandslage der Rheinmündungshäfen keineswegs gerecht, wenn man lediglich die Entfernungen des geschlossenen Bahnweges berücksichtigt. Dank des ihnen zur Verfügung stehenden kombinierten Bahn-Wasserweges greifen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam tief in das eisenbahnmäßig zu Hamburg und Bremen gehörende Hinterland ein. Mit seinen niedrigen Frachten wirkt der Rhein zu Gunsten der Beneluxhäfen im Sinn einer sehr starken Entfernungskürzung. Die Kanalisierung des Neckars und das Vorantreiben des Rhein-Main-Donau-Kanals führten zu einer beträchtlichen Ausweitung des deutschen Hinterlandes der Rheinmündungshäfen. Das den deutschen Seehäfen nach Streichung der Seehafentarife der Bundesbahn in der Bundesrepublik verbleibende Hinterland wäre so gering, daß ihre Ausschaltung im sogenannten Wettbewerbsgebiet ihre völlige Verkümmern zur Folge hätte. Diese Schrumpfung des seewärtigen Güterverkehrs würde den Eigenhandel der deutschen Seestädte zwingen, seinen Sitz nach Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zu verlegen. Dasselbe gilt von der deutschen Seehafenspedition. Ohne den starken Rückhalt, den die nationalen Seehäfen ihr gewähren, ist die deutsche Seeschifffahrt kaum lebensfähig.

Eine solche Lösung des Seehafenproblems im integrierten Europa ist für die Bundesrepublik unannehmbar. Sie dürfte auch von keiner europäischen Verkehrsbehörde anerkannt werden. Die Beneluxhäfen werden aber zweifellos darauf bestehen, daß die von ihnen vorgeschlagene Methode der europäischen Seehafenpolitik wenigstens nach der Wiedervereinigung Deutschlands zur Anwendung kommt. Auch hiermit wird sich Deutschland niemals abfinden. Nach Wiederherstellung der deutschen politischen und wirtschaftlichen Einheit würde Hamburg auch im Fall seiner Verdrängung aus dem Wettbewerbsgebiet einen gewissen Teil seiner einstigen Bedeutung zurückgewinnen, seine Eigenschaft als Welthafen allerdings endgültig einbüßen. Vor dem Kriege entfielen auf Mittel- und Ostdeutschland 50 % des deutschen Hinterlandverkehrs Hamburgs. Dagegen waren Bremen, die Unterweserhäfen und Emden nur sehr wenig in der Ostzone verankert. Eine regionale Aufteilung des Verkehrsaufkommens der wichtigsten Seehafenausfuhrtarife der Reichsbahn ergibt, daß die Ostzone 1938 nur mit 3 % am deutschen Hinterlandverkehr Bremens beteiligt war. Würden die deutschen Eisenbahnen nach einer eventuellen Beseitigung des Eisernen Vorhanges angehalten, auf die Erstellung von Seehafentarifen zu verzichten, so würden die Betätigungsmöglichkeiten der westlich von Hamburg gelegenen deutschen Nordseehäfen im Wettbewerbsgebiet wie im Nichtwettbewerbsgebiet so gering sein, daß ihr Untergang unvermeidbar ist. Das wäre aber auch vom europäischen Standpunkt niemals zu verantworten.

Unter diesen Umständen müßte es bei der heutigen Methode des Interessenausgleichs zwischen den deutschen und den belgisch-niederländischen Seehäfen verbleiben. Es handelt sich hierbei um die durch eine feste Bindung der deutschen

Seehafentarife an die Frachtraten des gebrochenen Verkehrs auf dem Fundament der Duisburger Frachtenkonvention herbeigeführte Preisparität der binnenländischen Beförderungskosten der am seewärtigen Güterverkehr des deutschen Wettbewerbsgebiets beteiligten deutschen und ausländischen Seehäfen. Nach deutscher Auffassung sichert diese vom Bundesminister für Verkehr herbeigeführte Regelung den Beneluxhäfen einen gerechten Anteil am deutschen seewärtigen Außenhandel.

In den Niederlanden und in Belgien wird man aber in diesem Fall fortfahren, der Bundesrepublik vorzuwerfen, daß erst die Seehafentarife der Bundesbahn den deutschen Seehäfen die gleichen Chancen wie den ausländischen Seehäfen verschüfen. Dieser angeblich künstliche Wettbewerbsausgleich ermöglicht es ihrer Meinung nach den deutschen Seehäfen, auf Kosten der deutschen Volkswirtschaft Güterverkehr aus dem natürlichen Hinterland der Beneluxhäfen an sich zu ziehen.

Für die deutschen Seehäfen wäre es ein unerträglicher Gedanke, anerkennen zu müssen, daß sie allein dem den Beneluxhäfen auf dem Wege über die deutschen Seehafentarife aufgebürdeten Verkehrslastenausgleich ihre Existenz verdanken. Sie lehnen die Rolle des Almosenempfängers ab.

Im folgenden soll nachzuweisen versucht werden, daß die Seehafentarife der Bundesbahn keine Kunstgriffe zur Verfälschung des natürlichen Wettbewerbsverhältnisses zwischen den deutschen und den ausländischen Seehäfen darstellen und daß die in Deutschland aus volkswirtschaftlichen Gründen entschieden bekämpfte völlige Liberalisierung des Verkehrs sich nicht zum Segen, sondern zum Nachteil der Beneluxhäfen auswirken würde.

### III.

#### Die internationale Rheinschiffahrt und die Beneluxhäfen als Nutznießer des deutschen gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs.

Der Hauptinhalt der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik ist darin zu erblicken, daß im Flächenverkehr und auf den Nebenstrecken die gleichen Frachtsätze wie auf den Hauptstrecken berechnet werden. Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung wird dadurch ermöglicht, daß die Eisenbahn ihre Beförderungspreise nach den Durchschnittskosten, d. h. auf Grund einer Globalrechnung erstellt, die in einem Schnitt wirtschaftliche und unwirtschaftliche Beförderungsleistungen berücksichtigt.

Der Verzicht auf die Berücksichtigung der Verkehrsdichte bei ihrer Tarifbildung ist der Eisenbahn teuer zu stehen gekommen. Obwohl der Kraftwagen für den Flächenverkehr geradezu prädestiniert ist, betätigt er sich ganz überwiegend im Knotenpunktenverkehr. Wegen der Gleichheit der Transportpreise im Raum kann die Eisenbahn im Streckenverkehr ihre große kostenmäßige Ueberlegenheit gegenüber dem Lastkraftwagen nicht ausnutzen. Es wird niemals gelingen, durch Zusammenpressung der Wertstaffel den Lastkraftwagen aus dem Knotenpunktenverkehr wieder herauszudrängen. Hiervon zeugt folgendes Beispiel: Trotz ihrer Begünstigung durch Seehafentarife gehen seit langem die den drei obersten Regeltarifklassen angehörenden, für das Ruhrgebiet bestimmten Importgüter ganz überwiegend per Lastkraftwagen von Hamburg nach Hamm, wo sie der Bundesbahn zur Unterverteilung an die einzelnen Empfänger übergeben werden. Diese geradezu paradoxe Entwicklung kann nur durch die Einführung von Knoten-



punkttarifen rückgängig gemacht werden. Die Tarifgleichheit im Raum verhindert aber zugleich den echten Leistungswettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Die in die Fesseln der Gemeinwirtschaftlichkeit geschlagene Bundesbahn kann ihre kostenmäßige Ueberlegenheit auch gegenüber der Binnenschifffahrt nicht zur Geltung bringen. Dieser Tatsache ist sich die Binnenschifffahrt durchaus bewußt, legt sie doch besonderen Wert auf die Beibehaltung der Verpflichtung der Bundesbahn zur gleichmäßigen Berechnung ihrer Beförderungspreise ohne Rücksicht auf die Verkehrsdichte. Bestünde nicht bei den deutschen Eisenbahnen seit ihrer Verstaatlichung die räumliche Tarifgleichheit, so wäre, mit Ausnahme des Rhein-Herne-Kanals, seit den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Deutschland kein einziger Kanal mehr gebaut worden.

Sieht man von den Ausfuhrsätzen des AT 6 B 11 für Kohle und den Seehafen-Einfuhrtarifen 7 S 2 für Eisenerz und 14 S 1 für rohes Erdöl ab, so verzichtet die Bundesbahn auch bei ihren Seehafentarifen darauf, bei der Frachtsatzbildung von den Selbstkosten der einzelnen Beförderung auszugehen. Es bilden vielmehr grundsätzlich die im gesamten Güterverkehr von der Bundesbahn erzielten durchschnittlichen Selbstkosten die unterste Grenze für die Frachtsätze der Seehafentarife. Trotz der relativ hohen Frachtvergünstigungen, welche die Seehafentarife gewähren, sind die deutschen Seehäfen keine Nutznießer des deutschen Eisenbahn-Gütertarifsystems, sondern leisten seit Jahrzehnten einen gewichtigen Beitrag zur Finanzierung des von der Bundesbahn im Interesse der wirtschaftsschwachen Gebiete durchgeführten sozialen Lastenausgleichs. Hieraus haben die Rheinschifffahrt und die Beneluxhäfen großen Nutzen gezogen.

Der Bundesminister für Verkehr ging beim Erlaß seiner Richtlinien über die Regelung der Seehafentarife vom 16. Mai 1951 von der Fiktion aus, daß die Rheinschifffahrt nicht nur im Verkehr zwischen den Beneluxhäfen und den Binnenhäfen, sondern auch im gebrochenen Verkehr der belgisch-niederländischen Seehäfen mit dem gesamten Wettbewerbsgebiet kostenmäßig dem geschlossenen Bahnweg nach und von den deutschen Seehäfen überlegen ist. Seitdem durch diese Entscheidung die Aufwendungen der internationalen Rheinschifffahrt im Verkehr zwischen Rotterdam und dem Wettbewerbsgebiet die Eisenbahnfrachten im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen bestimmen, ist es der Bundesbahn verwehrt, bei der Frachtsatzbildung ihrer für das Wettbewerbsgebiet geltenden Seehafentarife die Mengentabelle anzuwenden. Die Unmöglichkeit, kostenwahre Seehafentarife zu erstellen, hatte, was die mittel- und höherwertigen Außenhandelsgüter anbelangt, die weitgehende Ausschaltung der Bundesbahn aus dem Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen zur Folge. So entfielen 1952 von Hamburgs binnenländischem Versand an Importgütern in der Form von Sack- und Stückgut auf den Lastkraftwagen 62,6 %, die Bundesbahn 33 % und die Elbeschifffahrt 4,4 %. Etwas günstiger liegen die Verhältnisse für die Bundesbahn beim Empfang Hamburgs an Sack- und Stückgut aus dem Binnenland. Immerhin erreichte der Lastkraftwagen 1952 bei diesen Exportgütern einen Anteil von 32,2 %.

Auf die weit überhöhten Frachtsätze des AT 17 S 1 ist es zurückzuführen, daß die Bundesbahn in den ersten fünf Monaten 1953 an der landwärtigen Getreideabfuhr aller deutschen Seehäfen mit nur 18,8 %, die Binnenschifffahrt dagegen mit 61,4 % beteiligt war. In Hamburg und Bremen ist der Lastkraftwagen sehr stark in diese Transporte eingebrochen. So entfielen in der genannten Periode von Hamburgs Getreideversand nach dem Binnenland 35,3 % auf den Lastkraftwagen. In Bremen erreichte er eine Quote von 32,8 %.



## IV.

**Die Auswirkungen einer vollständigen Kommerzialisierung der Bundesbahn auf die deutschen Seehäfen, die internationale Rheinschiffahrt und die Beneluxhäfen.**

Es sei einmal unterstellt, daß nach Verwirklichung der europäischen Integration alle Verkehrsträger dazu übergehen, ausschließlich „marktgerechte“ Beförderungspreise zu fordern. Der Einbau sämtlicher öffentlicher Transportmittel in die sozialverpflichtete Marktwirtschaft hätte die Einstellung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Eisenbahnen zur Folge. Keine Eisenbahn dürfte mehr als Instrument der staatlichen Wirtschaftslenkung dienen. Kein Mitgliedsstaat hätte fortan das Recht, seine Eisenbahnen anzuhalten, Ausnahmetarife zum Zweck der Unterstützung der nationalen Seehäfen in ihrem Wettbewerbskampf gegen fremde Seehäfen zu erstellen. Für die Tarifbildung der Eisenbahnen sollen ausschließlich kommerzielle Gesichtspunkte maßgebend sein.

Es wird ferner die Befreiung der Bundesbahn von ihren politischen Lasten angenommen. Noch bestehende Kriegsschäden werden auf Kosten des Bundes beseitigt. Der Bund trägt auch die der Bundesbahn bei der Befriedigung ihres Nachholbedarfs noch erwachsenden Aufwendungen. Dafür verzichtet die Bundesbahn auf jegliche staatliche Zuschüsse. Dasselbe gilt von den übrigen binnenländischen Beförderungsmitteln, die außerdem für die Aufwendungen ihrer Fahrwege selbst aufzukommen haben.

Gestattete man der Bundesbahn, die Ketten der Gemeinwirtschaftlichkeit von sich zu werfen, so würden ihre natürlichen Vorzüge bei der Bedienung des Strecken- und Massengutverkehrs offen zu Tage treten. Nach Aufgabe der gestaffelten Durchschnittspreise fände die Bundesbahn bei sämtlichen Gütern, gleichgültig, ob hoch- oder geringwertig, ihr natürliches Betätigungsfeld im Knotenpunktenverkehr. Der Lastkraftwagen würde sich dem Flächenverkehr widmen. Lediglich die Beförderung von Massengütern in Ganzzügen oder Zugteilen würde von der Eisenbahn selbst auf kürzeste Entfernungen billiger als vom Kraftverkehr bewältigt.

Die Entpflichtung der Bundesbahn von ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben würde einer Revolutionierung des deutschen Wirtschaftslebens gleichkommen. Die Verkehrsbedienung der wirtschaftsschwachen Gebiete zu den heutigen billigen Beförderungspreisen wäre unmöglich. Die Folge wäre eine verstärkte Ballung der Wirtschaft.

Hier interessieren aber die Rückwirkungen einer vollständigen Liberalisierung des Verkehrs auf die Binnenschiffahrt. Die Einbeziehung der Bundesbahn in die freie Marktwirtschaft würde nicht nur eine neue Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße herbeiführen, sondern zugleich die Existenzgrundlagen der Binnenschiffahrt erschüttern.

Keine Eisenbahn wird jemals auf den Einsatz der Entfernungsstaffel verzichten. Nachdem nur noch das Eigeninteresse der Verkehrsträger von Einfluß auf die Tarifbildung wäre, würden die ausgerechneten Eisenbahnfrachten bei den Nahentfernungen kräftig anziehen, bei den weiten Entfernungen dagegen sinken. Schließlich würden alle europäischen Eisenbahnen die Entfernungsstaffel bei den Massengütern und den Vorprodukten stärker als bei den Fertigwaren anwenden. Die Anhebung der Nahfrachten würde den Zu- und Ablauf der Binnenhäfen, d. h. den gebrochenen Verkehr der Binnenschiffahrt, verteuern. Es blieben nur solche Binnenumschlagtarife, an denen die Bundesbahn selbst

interessiert ist, bestehen. Da die Binnenschifffahrt vorzugsweise Massengüter befördert, würde die tarifliche Begünstigung der weiten Entfernungen sowie die Differenzierung der Entfernungsstaffel je nach Tarifklasse die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt beeinträchtigen.

Wie die Entfernungsstaffel, so verdankt auch die Wertstaffel eigenwirtschaftlichen Erwägungen der Eisenbahnen ihre Entstehung. Seitdem der überwiegende Teil der Massengüter in geschlossenen Zügen und Wagengruppen befördert wird, sind die Eisenbahnen bei der Durchführung dieser Transporte nicht mehr auf übertrieben hohe Ueberschüsse des hochwertigen Güterverkehrs angewiesen. Es ist allerdings fraglich, ob die heutige zusammengedrückte Wertstaffel der Bundesbahn überhaupt noch eigenwirtschaftlich ist. Nachdem der Kraftverkehr auf die Bedienung des Flächenverkehrs verwiesen ist, dürfte die Bundesbahn das Spannungsverhältnissen zwischen den Eckklassen ihres Regeltarifs wieder verstärken.

Die Beseitigung des deutschen gemeinwirtschaftlichen Eisenbahn-Gütertarifsystems würde keine Verringerung, sondern eine Zunahme der Tariffdifferenzierung bedeuten. Entschlösse sich die Bundesbahn zur allgemeinen Anwendung der dritten Staffel, der sog. großen Mengenstaffel, so würde das Ausmaß der Tariffdifferenzierung sehr stark zunehmen. Die der Selbstkostendegression voll entsprechende Begünstigung des Knotenpunktenverkehrs würde fast alle deutschen Kanäle veröden lassen. Im Fall der Berücksichtigung der Verkehrsdichte bei der Frachtsatzbildung der Eisenbahn würde auch die Binnenschifffahrt auf dem Oberrhein, der Weser und der Elbe eine vielleicht tödliche Krise erleiden. Sehr schnell würde sich herausstellen, daß es sich bei der immer noch nicht aus der Literatur verschwundenen Lehrmeinung, die Transportkosten der Binnenschifffahrt betragen nur ein Drittel derjenigen der Eisenbahn, um eine fromme Legende handelt.

Die Binnenschifffahrt kann gegen keine sich aus den Selbstkosten der einzelnen Beförderung ergebende Tariffdifferenzierung den Vorwurf der Diskriminierung erheben. Die Eisenbahnen können sich sogar mit Frachtsätzen begnügen, die nur wenig über ihren partiellen Selbstkosten liegen, wenn sie auf diese Weise einen ihre Gesamtrentabilität verbessernden Verkehrszuwachs erzielen.

Die Hineinstellung in die freie Marktwirtschaft würde der Bundesbahn die Vollbeschäftigung und die Rentabilität sichern. Die meisten Verlagerer dürften mit einer kräftigen Senkung der Eisenbahnfrachten rechnen.

1951 beförderte die Rheinschifffahrt nach der US-Zone 7 174 810 t Kohlen, das sind 32,4 % der gesamten Kohlenverladungen der Binnenschifffahrt ab Rhein/Ruhr. Die Rheinschifffahrt verdankt diese umfangreichen Transporte nicht zuletzt dem Umstand, daß den Frachtsätzen des allgemeinen Kohlen-Ausnahmetarifs 6 B 1 die Durchschnittskosten bei Aufgabe von einzelnen Wagenladungen zugrunde liegen. Sollte die Bundesbahn dazu übergehen, im Fall des Versands von Kohle in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen auf den AT 6 B 1 gestaffelte Mengenrabatte zu gewähren, so würde der Anteil der Rheinschifffahrt an der Kohlenversorgung Südwest- und Süddeutschlands beträchtlich zurückgehen. Die freiwerdende Tonnage müßte im grenzüberschreitenden Verkehr Beschäftigung suchen. Auch die Verkehrsregelung der Hohen Behörde der Montan-Union kann zu einer ernsten Krise der Rheinschifffahrt führen.

Es ist denkbar, daß im vereinten Europa die Bundesbahn und die Eisenbahnen der Beneluxländer sich entschließen werden, ihre Verbandstarife zu Gunsten des Verkehrs der Rheinmündungshäfen mit dem deutschen Wettbewerbsgebiet auf

Grund einer durchgerechneten Entfernungsstaffel für die gesamte Strecke zu bilden. Damit entfielen nicht nur die bisher übliche Unterbrechung der Entfernungsstaffeln an den Grenzübergängen, sondern es würde zugleich eine Abfertigungsgebühr gespart. Die Folge wäre eine nicht unbeträchtliche Verbilligung der Kosten des geschlossenen Bahnweges zwischen dem Wettbewerbsgebiet und den Beneluxhäfen. Hieraus würde Antwerpen Nutzen ziehen. Um allzu große Einbußen des gebrochenen Verkehrs zu verhindern, müßte die internationale Rheinschiffahrt ihre Frachten im grenzüberschreitenden Verkehr via Emmerich senken.

Im Fall der vollständigen Liberalisierung des Verkehrs zählt die Förderung der nationalen Seehäfen nicht mehr zu den Aufgaben der Eisenbahn. Nichtsdestoweniger würde eine Kommerzialisierung der Bundesbahn den deutschen Seehäfen große Frachtvorteile gegenüber den Beneluxhäfen sichern, dies deshalb, weil die Rheinmündungshäfen wegen des geringen Umfangs ihrer Durchfuhr auf dem geschlossenen Bahnweg von den Möglichkeiten der niedrigen Frachtsätze der kommenden Knotenpunkttarife nur wenig Gebrauch machen können.

Unterliegt die Bundesbahn den Spielregeln des freien Wettbewerbs, so ist sie nicht mehr verpflichtet, im Wettbewerbsgebiet den Seehafentarifen die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Rheinweges von und nach Rotterdam zugrunde zu legen. Sie ist vielmehr bei der Frachtsatzbildung ihrer Seehafentarife wieder völlig souverän und kann im gesamten Seehafenverkehr die kostengerechte Mengensatzbildung anwenden.

Die Bundesbahn wird nach erfolgter Einigung über die Aufteilung der Frachten auf die beteiligten Eisenbahnverwaltungen die Beneluxhäfen in ihr Seehafenverzeichnis aufnehmen. Im Verkehr mit dem Wettbewerbsgebiet gelten sämtliche Seehafentarife der Bundesbahn auch für die Rheinmündungshäfen.

Die Frachtsätze der neuen Seehafentarife gälten für den Fall der Aufgabe der Güter in einzelnen Waggons. Würden die Güter in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen zum Versand gebracht, so gewährten die Tarife Mengenrabatte und Regelmäßigkeitsprämien. Die Inanspruchnahme dieser Vergünstigungen setzte Vereinbarungen zwischen Versender und Eisenbahn über den Beförderungsweg, das Zuggewicht und die zu verwendenden Wagen voraus. Ein besonderer, auch für den Versand und Empfang der Seehäfen geltender Ausnahmetarif würde die Beförderung von Gütern aller Art in Knotenpunktzügen begünstigen. Als Vorbild für die Frachtsatzbildung dieses Verteiler- und Sammelladungstarifs können die französischen Tarife für Knotenpunktzüge dienen. Vielleicht entschließt sich die Bundesbahn auch zum Aufbau eines Netzes von Behälterzügen, die an den Knotenpunkten ihren Inhalt in Form von Behältern durch Ein- und Ausladen am Zug austauschen. Die für die Behälterzüge geltenden Tarife werden ungewöhnlich niedrig sein. Seehäfen, die große Mengen an hoch- und mittelwertigen Außenhandelsgütern auf dem Bahnweg versenden und empfangen, werden großen Nutzen aus den auf den Knotenpunktverkehr beschränkten Behälterzügen ziehen.

Alle geschilderten Tarifvergünstigungen gelten für den seewärtigen Güteraus-tausch des Wettbewerbsgebiets über deutsche und ausländische Seehäfen. So lange indessen praktisch ihr gesamter Hinterlandverkehr mit der Bundesrepublik auf dem Rhein durchgeführt wird, nützte den Beneluxhäfen ihre völlige eisenbahntarifarisches Gleichbehandlung mit den deutschen Seehäfen kaum etwas. Da Belgiens Rheinflotte nicht sehr groß ist, dürfte Antwerpen einen Teil seines deutschen Hinterlandverkehrs auf den direkten Bahnweg verlagern. Eine solche Um-

stellung käme dagegen für Rotterdam und Amsterdam nicht in Frage. Die Kommerzialisierung der Bundesbahn würde zweifellos das Kräfteverhältnis zwischen den Beneluxhäfen zu Gunsten von Antwerpen verändern. Die Durchfuhr der Rheinmündungshäfen auf dem Bahnweg würde zunehmen. Hierdurch würde aber der Rückgang des Hinterlandverkehrs der Beneluxhäfen mit Deutschland auf dem Rhein nicht entfernt wettgemacht.

Es wäre mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß die Beneluxhäfen ihre bisherige Bedeutung für die Ausfuhr von Ruhrkohle behalten würden. Ihnen verbliebe auch ihr heutiger Anteil an der Versorgung der Ruhr-Eisenindustrie mit Eisen- und Manganerz. Dies deshalb, weil die Bundesbahn bei Kohle und Erz bereits seit langem praktisch die Mengenstaffel anwendet. Gälte indessen die Mengenstaffel der Bundesbahn künftig bei sämtlichen Seehafentarifen, so würde die internationale Rheinschiffahrt bei allen übrigen deutschen Ein- und Ausfuhr-gütern schwere Verkehrseinbußen erleiden. Ebenso unangenehm würde die Rheinschiffahrt den von den nunmehr selbstkostenorientierten Seehafentarifen ausgehenden Frachtdruck empfinden. Um im gebrochenen Verkehr besonders mit Südwest- und Süddeutschland nicht völlig ausgeschaltet zu werden, würde man sich in der Rheinschiffahrt entschließen müssen, von den Möglichkeiten der regionalen Frachtdifferenzierung weitgehenden Gebrauch zu machen. Das setzte aber ihre völlige Kartellisierung voraus, die dem Prinzip des freien Wettbewerbs widerspricht.

In den Seehäfen konzentrieren sich eingehend und ausgehend riesige Güterströme. Aus diesem Grunde zählen die großen Seehäfen zu den wichtigsten Eisenbahnknotenpunkten. Nach der im Fall der Liberalisierung sämtlicher Verkehrsmittel zwangsläufigen Verdrängung des Lastkraftwagens aus dem Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen würde der Außenhandel des Wettbewerbsgebietes über deutsche Seehäfen wieder ganz überwiegend den direkten Bahnweg bevorzugen. Dank der Mengenstaffel, der Regelmäßigkeitsprämien und der vorteilhaften Knotenpunkt- und Behälterzugtarife würden die neuen, ausschließlich kostenorientierten Seehafentarife den deutschen Seehäfen wesentlich größere Vergünstigungen als die heutigen Seehafentarife gewähren. Erst jetzt würden gleiche Startbedingungen zwischen den deutschen und den belgisch-niederländischen Seehäfen bestehen.

Die Kommerzialisierung der europäischen Eisenbahnen hätte eine Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen den nordwesteuropäischen Häfen von Caen bis Lübeck zur Folge. Der grenzüberschreitende Verkehr der internationalen Rheinschiffahrt müßte mit ernstern Verkehrseinbußen und sinkenden Erlösen rechnen. Einer Umstellung der Durchfuhr Rotterdams und Amsterdams mit Deutschland, Elsaß-Lothringen, dem Saarland und der Schweiz vom Rheinweg auf den Bahnweg sind wegen des hohen Anteiles der Niederlande an der Rheintonnage enge Grenzen gesetzt. Dagegen dürfte es Antwerpen nicht schwer fallen, im Hinterlandverkehr auf den geschlossenen Schienenweg auszuweichen. Wie Antwerpen würden die französischen und die deutschen Seehäfen großen Nutzen aus den Wandlungen der europäischen Seehafentarifpolitik ziehen.

Der Verfasser ist weit davon entfernt, der Liberalisierung des Verkehrs das Wort zu reden. Nach wie vor bekennt er sich zum gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifsystem. Die Preisgabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Bundesbahn würde zu einer Verödung der wirtschaftsschwachen und aller rohstoffarmen Gebiete sowie zu einer unheilvollen Ballung der Menschen und der Industrie in wenigen von der Natur begünstigten Teilräumen, wie Nord-

rhein-Westfalen, führen. Stellt man die Eisenbahn in den vollen Wettbewerb, so wird die europäische Binnenschifffahrt das Schicksal der amerikanischen Flußschifffahrt erleiden. Das muß aber unter allen Umständen vermieden werden. Die Binnenhäfen haben das gleiche Recht auf Existenz wie die Seehäfen.

Der Verfasser lehnt den freien Wettbewerb als Ordnungsprinzip für den gesamten Verkehr und die Seehäfen entschieden ab. Auf diese Weise kann keine einwandfreie Lösung des Problems der europäischen Seehafenintegration erreicht werden. Unterwirft man die Seehäfen einer unbeschränkten „atomistischen“ Konkurrenz, so gibt es in ganz kurzer Zeit nur noch ganz wenige europäische Großhäfen. So würden sich, um nur ein Beispiel anzuführen, die Unterweserhäfen gegenüber Bremen nicht mehr behaupten können. Das Unterweser-Verkehrsabkommen widerspricht den Grundsätzen der freien Hafenkonzurrenz. Nach der Beseitigung der Zweiteilung Deutschlands würde Hamburg aus der freien Marktwirtschaft im Verkehr und im Hafensektor wesentlich größeren Nutzen als Bremen ziehen. Wie noch zu zeigen, ist es auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt richtig, daß die Konferenzen nur wenige Häfen als Basishäfen der überseeischen Linienschifffahrt anerkennen. Sieht man hiervon ab, so widerspricht die Monopolbildung bei den Seehäfen den gesamteuropäischen Interessen.

Dieser Abschnitt unserer Darlegungen verfolgt in erster Linie das Ziel, das Verhandlungsklima zwischen den ausländischen und den deutschen Seehäfen zu verbessern und die leider immer noch bestehenden Mißverständnisse aus dem Wege zu räumen. Nach niederländischer Auffassung sind alle Seehafentarife der Bundesbahn Unterkostentarife. Es wird beispielsweise darauf verwiesen, daß der Seehafenausfuhrtarif 21 S 4 beim Teppichversand von bestimmten südwestdeutschen Stationen nach Hamburg die Frachtsätze der Klasse F gewährt, d. h. zu denselben Beförderungspreisen wie Lumpen befördert. Teppiche gehören der obersten Tarifklasse (A) an. Trotzdem setzt aber die Bundesbahn beim AT 21 S 4 kein Geld zu. Die Selbstkosten der Eisenbahn sind gleich, ob sie nun 15 t eines hochwertigen Gutes oder die gleiche Menge eines minderwertigen Gutes befördert. Von einer Diskriminierung der Beneluxhäfen wäre nur dann die Rede, wenn auch die Rheinschifffahrt vollen Gebrauch von der Wertstaffel machen würde. Zweifellos gibt es Seehafentarife, deren Frachtsätze wesentlich unter den von der Bundesbahn im gesamten Güterverkehr erzielten Durchschnittskosten liegen. Auch diese, was das Verkehrsaufkommen anbelangt, zahlenmäßig geringe, aber gewichtige Gruppe der Seehafentarife sind für die Bundesbahn keine Verlusttarife. Beim Rohölversand von Nordenham nach Essen-Karnap begnügt sich die Bundesbahn mit einem Frachtsatz, der nur um ein Geringes über der Rate liegt, welche im Fall der Beförderung über Rotterdam zu entrichten wäre. Obwohl der Seehafeneinfuhrtarif 14 S 1 für mineralisches Rohöl gegenüber der untersten Regeltarifklasse (G) eine Ermäßigung von 55 % gewährt, erzielt die Bundesbahn bei diesen in geschlossenen Kesselwagenzügen durchgeführten Transporten nach gewiesenermaßen Ueberschüsse. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei den Ausfuhrsätzen des AT 6 B 11 für Kohle und beim Seehafeneinfuhrtarif 7 S 2 für Eisenerz.

Es gibt noch zahlreiche andere Außenhandelsüter, für welche die Beförderung in geschlossenen Zügen und Wagengruppen üblich ist, ohne daß die Bundesbahn hier von den Möglichkeiten der großen Mengenstaffel Gebrauch macht. Hierfür nur ein Beispiel: 1952 nahmen  $\frac{3}{4}$  der gesamten deutschen-Grubenholzeinfuhr den Weg über die Beneluxhäfen. Lübeck erfreut sich beim Grubenholzbezug aus Finnland und Schweden in Trampschiffen niedrigerer Seefrachten als Rotter-

dam. Wenn, wovon aber keine Rede ist, den Frachtsätzen des kürzlich eingeführten Seehafeneinfuhrtarifs 1 S 2 für Grubenholz die Selbstkosten der Bundesbahn für geschlossene Züge zugrunde liegen würden, wäre Lübeck in der Lage, sich einen erheblichen Anteil an der Versorgung des Ruhrgebiets mit Grubenholz nordischer Herkunft zu sichern.

Angesichts der großen Bedeutung der Massengüter für die Durchfuhr der Beneluxhäfen und für die Binnenschifffahrt legt sich die Bundesbahn hinsichtlich des Einsatzes der kostengerechten Mengenstaffel bei den Seehafentarifen für Massengüter große Zurückhaltung auf. Man denke nur an den Seehafeneinfuhrtarif 17 S 1 für Getreide. Deutschland hat die höchsten Getreidetarife der Welt. Obwohl es sich bei Getreide um ein Schüttgut handelt, wendet die Bundesbahn bei diesem Tarif die große Mengenstaffel nicht an. So kommt es, daß im Mai 1953 die Beförderungspreise der belgischen Eisenbahnen für Ueberseegetreide bei 300 km nur 70 % der Frachtsätze des AT 17 S 1 ausmachten. Die Einführung des AT 14 S 1 für Rohöl, welcher Tarif ausschließlich von Nordenham nach Essen-Karnap gilt, betrachtet der Verfasser als einen schweren Fehler der Bundesbahn. Der Verfasser glaubt sich nicht von der Wirklichkeit zu entfernen, wenn er auch an dieser Stelle behauptet, daß kein Seehafentarif der Bundesbahn seine vollen anteiligen Selbstkosten unterschreitet.

Die Duisburger Frachtenkonvention erfaßt die Beförderung aller mittel- und höherwertigen Außenhandelsgüter. Sie gewährt, anders als die Bundesbahn, unterschiedliche Raten je nach den aufgelieferten Mengen. Bei der Güterbeförderung zwischen Rotterdam und den deutschen Rheinplätzen handelt es sich um echten Knotenpunktverkehr. Der An- und Abtransport nach und von den Binnenhäfen ist Sache der Bundesbahn. Da hier die Aufgabe der Sendungen in einzelnen Waggonen und die nahen Entfernungen völlig überwiegen, setzt die Bundesbahn bei diesen Transporten Geld zu. Rotterdam empfängt und versendet seine Außenhandelsgüter in größeren und großen Partien per Rheinschiff, kommt also in den vollen Genuß der Mengenstaffel der Duisburger Frachtenkonvention. Bei der Ermittlung der vorgeschriebenen Frachtparität zwischen dem gebrochenen Verkehr via Rotterdam und dem geschlossenen Bahnweg via deutsche Seehäfen geht man von den Raten der Duisburger Frachtenkonvention für solche Partien aus, die in den deutschen Seehäfen im Gesamtdurchschnitt beim Bahnversand anfallen. Sie sind weit niedriger als in Rotterdam bei der Beförderung in Rheinschiffen.

Entschließt sich die Bundesbahn zur Einführung von Knotenpunkttarifen<sup>6)</sup>, so verschiebt sich auch für die deutschen Seehäfen die Sammlung und die Verteilung aller mittel- und höherwertigen Außenhandelsgüter tief ins Binnenland. Die Folge ist eine Angleichung der Partien, welche die deutschen Seehäfen nach dem Wettbewerbsgebiet versenden und aus ihm empfangen, an diejenigen Rotterdams. Es ist durchaus möglich, daß sich in diesem Fall die Durchschnittsgröße der einzelnen Partien in den beiden deutschen Nordseehäfen größer als in den Beneluxhäfen stellen wird. Im Fall der Anwendung von Knotenpunkttarifen sinken die Beförderungskosten der Bundesbahn für die mittel- und höherwertigen Außenhandelsgüter beträchtlich. Dies deshalb, weil im Knotenpunktverkehr, be-

<sup>6)</sup> Zur Frage der Knotenpunkt- und Verteilertarife verweist der Verfasser auf seine beiden Aufsätze: „Die Mengenstaffel in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“, Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, 1952, Heft 2, S. 79—100.

„Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik“, Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, 1953, Heft 4, S. 243—270.

sonders, wenn sich wie zu erwarten die Seehafenspediteure dieser Einrichtung bedienen, geschlossene Züge zum Einsatz gelangen. Da es sich bei den Knotenpunkttarifen wie bei den gewöhnlichen Seehafentarifen um durchgerechnete Tarife handelt, und anders als in den Binnenhäfen in den Bahnknotenpunkten eine Umladung nicht erforderlich ist, werden sich die Kosten des geschlossenen Bahnweges von und nach den deutschen Seehäfen wesentlich niedriger als die des gebrochenen Verkehrs von und nach Rotterdam stellen. Die Bindung der deutschen Seehafentarife an die Frachtsätze der Duisburger Frachtenkonvention bedeutet dann eine Begünstigung der Beneluxhäfen und eine echte Diskriminierung der deutschen Seehäfen. Die Bundesbahn wird aber im Interesse einer friedlichen Verständigung zwischen den Beneluxhäfen und den deutschen Seehäfen bei der Frachtsatzbildung der zweifellos kommenden Knotenpunkt- und Verteilertarife die Interessen der Rheinschiffahrt und der belgisch-holländischen Seehäfen weitgehend berücksichtigen. Zusammenfassend kann somit gesagt werden, daß die Seehafentarife der Bundesbahn kein Mittel zur künstlichen Ablenkung des deutschen Hinterlandverkehrs der Beneluxhäfen nach den deutschen Seehäfen darstellen.

## V.

### Die Port-Equalization als Mittel zur Lösung des Problems der europäischen Seehafenintegration.

Die Port-Equalization ist seit vielen Jahrzehnten ein integrierender Bestandteil der Seehafentarifpolitik der amerikanischen, kanadischen und südafrikanischen Eisenbahnen. Sie ist auch in Europa keineswegs unbekannt. Auf dem europäischen Kontinent hat die frachtliche Gleichstellung der Seehäfen durch die Eisenbahnen bislang allein im Durchfuhrgeschäft größere Bedeutung erlangt<sup>7)</sup>. Das ist kein Zufall.

Das Interesse der europäischen Eisenbahnen und Seehäfen an einer friedlichen Verständigung über die Durchfuhrtarife ist sehr groß. Wo Binnenländer wie die Schweiz, die Tschechoslowakei, Oesterreich und Ungarn die Möglichkeit haben, bei der Ein- und Ausfuhr mehrere Wege und Seehäfen zu benutzen, führte der Wettbewerb der Eisenbahnen um die heißbegehrten 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 Seehafendurchfuhrtarife führte zur Ignorierung der bestehenden Entfernung Unterschiede und zur Frachtgleichheit aller an der landwärtigen Durchfuhr beteiligten Seehäfen auf dem Bahnwege. Diese wilde Form der Port-Equalization war vom finanziellen Standpunkt der Eisenbahnen durchaus unbefriedigend, ergaben sich doch hierbei völlig ungenügende Frachterlöse. 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

<sup>7)</sup> Einzelheiten hierüber finden sich in dem Aufsatz des Verfassers „Die Port-Equalization in ihrer Bedeutung für die Durchfuhr der Seehäfen mit Binnenländern, dargestellt am Beispiel der Schweiz und Oesterreichs“, Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, 1951, Heft 2, S. 107—120.



führte, kam es zum Einbau des gebrochenen Verkehrs und des reinen Wasserweges in das System der Port-Equalization.

Auch in den USA und in Kanada verdankt die frachtliche Gleichstellung der Seehäfen rein privatwirtschaftlichen Erwägungen der miteinander konkurrierenden Eisenbahnen ihre Entstehung. So führte vor mehr als 80 Jahren in den USA der Wettbewerb unter den großen Eisenbahngesellschaften zur Port-Equalization. War die Port-Equalization ursprünglich auch das Ergebnis einer Ratenvereinbarung rivalisierender Eisenbahngesellschaften mit dem Ziel der Herbeiführung eines Gleichgewichts zwischen den am seewärtigen Gütertausch des Mittelwestens beteiligten Eisenbahnrouten und -häfen, so stellte die Interstate Commerce Commission dieses Ausgleichssystem frühzeitig auf eine höhere Ebene. Seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts steht die Port-Equalization im Dienst der staatlichen Seehafenpolitik in den USA und in Kanada<sup>8)</sup>. Nach Platz haben auch in Amerika die Häfen eine Frachtgleichstellung, die miteinander im Wettbewerb liegende Eisenbahnen einführen zu können, mit Erfolg bekämpft<sup>9)</sup>. Dieser Auffassung glaubt der Verfasser widersprechen zu müssen. In den USA wird an dem System der Frachtgleichstellung der Seehäfen unbeirrbar festgehalten. Die Port-Equalization hat sich in den USA seit mehr als achtzig Jahren durchaus bewährt. Meinungsverschiedenheiten bestehen lediglich darüber, ob die zu Gunsten bestimmter Häfen erstellten Port Differentials erhöht oder ob sie völlig beseitigt werden sollen. Die Aufgabe der Port-Equalization hat aber in den USA und in Kanada niemals zur Diskussion gestanden.

In den USA und in Kanada stehen zwei Formen der Port-Equalization nebeneinander, und zwar:

1. die vollständige Frachtgleichheit ganzer Hafengruppen im Verkehr mit ihren Wettbewerbsgebieten auf der Eisenbahn;
2. die tarifliche Gleichbehandlung mit geringen Abweichungen in der Form fester (nicht prozentualer) Zu- und Abschläge (Port Differentials) zum Nachteil oder Vorteil einzelner Mitglieder der betreffenden Hafengruppe.

Seit dem Ende des vergangenen Jahrhunderts ist der Ausgleich unterschiedlicher Fazilitäten die einzige Aufgabe der Port Differentials. Legt man als Maßstab die Zahl der Seehäfen zugrunde, so tritt in den USA das System der Port Differentials gegenüber der Port-Equalization in der Form der vollständigen frachtlichen Gleichstellung stark in den Hintergrund. Auf die nordatlantischen Häfen, deren Hinterlandverkehr mit dem Mittelwesten durch Zu- und Abschläge auf und von den New Yorker Eisenbahnraten geregelt wird, entfielen aber 1937 wertmäßig 69,2 % des Auslandsgeschäfts aller amerikanischen Seehäfen. Außerdem kommen Port Differentials auch bei den „Southern Ports“ (Südatlantik- und Golfhäfen) vor. Somit gibt das System der Port Differentials der amerikanischen Port-Equalization das Gepräge. Nicht anders liegen die Verhältnisse in Kanada. Die südafrikanischen Eisenbahnen verzichteten beim „blanketing of rates“ von Anfang

<sup>8)</sup> Siehe hierzu:

Schulz-Kicsow, „Die Port-Equalization in den U.S.A.“, Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, Jg. 1951, Heft 1, S. 42—52.

Werner Nittscher, „Das System der amerikanischen Eisenbahn-Seehafentarife im Spiegel des gegenseitigen Wettbewerbs der U.S.A.-Seehäfen“, Hamburger Dissertation 1948.

<sup>9)</sup> Bernhard Platz, „Tarifpolitische Wünsche Bremens“, Wirtschafts-Correspondent Nr. 47 vom 26. November 1953.

an auf die vollständige Frachtgleichheit aller in das System der Port-Equalization einbezogenen Häfen.

Das Frachtgleichheitsprinzip wird nur im bestrittenen Verkehr der Seehäfen zum Einsatz gebracht. Dabei muß auf einen grundlegenden Unterschied zwischen der amerikanischen Port-Equalization und derjenigen Kanadas und Südafrikas aufmerksam gemacht werden. In Kanada und Südafrika genügt es nicht, daß mehrere nationale Seehäfen ihren Anspruch auf Beteiligung am seewärtigen Außenhandels eines bestimmten Wettbewerbsgebiets nachweisen können. Vielmehr ist hier die Anwendung der Port-Equalization an die Bedingung geknüpft, daß dieser Teil des Landes zugleich dem Wettbewerb ausländischer Seehäfen ausgesetzt ist. Dagegen werden in den USA auch diejenigen Wettbewerbsgebiete in das „blanketing of rates“ einbezogen, die ausschließlich in das Einzugsgebiet mehrerer amerikanischer Häfen fallen. In diesem Fall ist der Ausgleich des Wettbewerbs zwischen den nationalen Seehäfen die einzige Aufgabe der Port-Equalization.

Im allgemeinen verfolgt aber die Port-Equalization zwei Ziele, und zwar:

1. Die Regelung des inneren Wettbewerbsverhältnisses der nationalen Seehäfen.
2. Die Unterstützung der heimischen Häfen in deren Wettbewerbskampf mit fremden Seehäfen.

Dieses Schema ist aber nicht auf die USA zugeschnitten. Wird der Ausgleich klimatischer Vorteile ausländischer Häfen nicht zu den Aufgaben der Seehafen-tarifpolitik gezählt, so sind die amerikanischen Seehäfen auf die Hilfsstellung der amerikanischen Eisenbahnen im Wettbewerbskampf gegen fremde Häfen nicht angewiesen. Die Ausdehnung der amerikanischen Port-Equalization auf die kanadischen Seehäfen erklärt sich nicht aus einem Schutzbedürfnis der amerikanischen Seehäfen, sondern ist ein Bekenntnis Amerikas zur engen wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit der befreundeten kanadischen Nation. Sie muß als bloße Nebenerscheinung des amerikanischen Frachtgleichheitssystems gewertet werden. Der eigentliche Zweck der amerikanischen Port-Equalization ist die Beteiligung aller nationalen Häfen am Außenhandel der USA. Dieses Ziel kann nach amerikanischer Auffassung allein durch die Gleichstellung der inländischen Außenhandelsrouten und Häfen verwirklicht werden. Die Port-Equalization, welche den Hauptinhalt der amerikanischen Seehafenpolitik bildet, verfolgt keine protektionistischen Ziele, sondern dient als Instrument der Regelung und Ordnung des gegenseitigen Wettbewerbs der amerikanischen Seehäfen. Dagegen steht im Mittelpunkt der kanadischen Port-Equalization die Unterstützung der nationalen Seehäfen in ihrem schweren Wettbewerbskampf gegen die übermächtigen amerikanischen Nordatlantikhäfen.

Zum Zweck der Regelung des äußeren und inneren Wettbewerbs der Seehäfen bedient sich die Port-Equalization eines frachtbildenden Hafens. Die Eisenbahnen übertragen die Frachtsätze des geschlossenen Bahnweges, welche sich im Verkehr des tarifbildenden Hafens mit dem Wettbewerbsgebiet ergeben, ohne Rücksicht auf die Entfernungsunterschiede auf sämtliche am seewärtigen Güteraustausch des Wettbewerbsgebiets beteiligten, der überseeischen Linienschiffahrt angeschlossenen fremden und heimischen Häfen. Wird auf die vollständige frachtliche Gleichstellung aller Häfen verzichtet und gelangen statt dessen seitens der Eisenbahnen zum Nachteil oder zu Gunsten einzelner Häfen Zu- und Abschläge zur Berechnung, so stehen diese Differentials nicht im Zusammenhang mit den

Entfernungsvorteilen oder -nachteilen der betroffenen Häfen. Sie verdanken vielmehr der Notwendigkeit des Ausgleichs unterschiedlicher Hafenzufazilitäten ihre Anwendung.

Wo das System der Port-Equalization zur Anwendung gelangt, ist von einem völlig freien Wettbewerb der Seehäfen keine Rede mehr. Der Eingriff in das freie Spiel der Kräfte erfolgt allerdings nur in einem Teil des Hinterlands der Seehäfen. Die Anwendung des Frachtgleichheitsprinzips ist, wie immer wieder betont werden muß, auf den bestrittenen Verkehr der Seehäfen beschränkt.

Die Port-Equalization wird im allgemeinen nur im Verkehr mit Stationen, welche zum kilometrischen Vorzugsgebiet ausländischer Seehäfen gehören, eingesetzt. Eine Ausnahme von dieser Regel wird in den USA gemacht. Hier unterliegen auch diejenigen Wettbewerbsgebiete der Port-Equalization, deren seewärtiger Güterverkehr wegen ihrer geographischen Lage ausschließlich den Weg über die nationalen Seehäfen nimmt. Es ist auch denkbar, daß mit Hilfe des „blanketing of rates“ eine Verständigung zwischen den Seehäfen verschiedener Länder oder auch der Seehäfen nur eines Landes über ihren Transitverkehr erfolgt.

Die Anwendung der Port-Equalization setzt das Bestehen klar umrissener Wettbewerbsgebiete voraus. Für die Regelung des bestrittenen Verkehrs der Seehäfen kommen nur eng mit der Weltwirtschaft verflochtene Landesteile in Betracht. Sehr häufig handelt es sich bei den Wettbewerbsgebieten um die wirtschaftlichen Kraftzentren großer Länder. Gehört ein solches Wettbewerbsgebiet zum kilometrischen Vorzugsgebiet ausländischer Seehäfen und sichern nicht, wie in den USA besondere Umstände den nationalen Seehäfen auch in diesem Teile ihres Hinterlandes ein natürliches Übergewicht, so verzichtet keine Nation darauf, ihren eigenen Seehäfen eine angemessene Beteiligung am seewärtigen Güteraus-tausch des Wettbewerbsgebiets zu ermöglichen. Diesem Zweck kann als eine Form der Seehafentarifpolitik die Port-Equalization dienen.

Durch den Einsatz der Port-Equalization werden die ausländischen Seehäfen im Verkehr mit dem Wettbewerbsgebiet der Vorteile ihrer geographischen Lage beraubt. Wie die Geschichte der Port-Equalization lehrt, haben sich die fremden Seehäfen mit dieser Beeinträchtigung ihres Standortklimas stets abgefunden. Dies ist darauf zurückzuführen, daß den Lasten, welche das Frachtgleichheitssystem den fremden Seehäfen aufbürdet, auch gewisse Vorteile gegenüberstehen. Falls nicht ihre Ueberlegenheit an Fazilitäten Frachtzuschläge erforderlich machen sollten, dürfen die ausländischen Seehäfen im bestrittenen Verkehr unter gar keinen Umständen frachtlich schlechter als die nationalen Seehäfen gestellt werden. Eine über die frachtliche Gleichstellung mit den nationalen Häfen hinausgehende Schädigung des Transitverkehrs der ausländischen Seehäfen wird aber nur dann vermieden, wenn die Einfuhr- und Ausfuhrrenten des tarifbildenden Hafens auf sämtliche am Verkehr des Wettbewerbsgebiets beteiligten Seehäfen übertragen werden. Der Verzicht auf den Eingriff in das Standortgefüge der nationalen Seehäfen steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Port-Equalization. Sieht man von den Port Differentials ab, so benötigen die nationalen Häfen lediglich die Frachtgleichheit mit den ausländischen Häfen. Ein Mehr überschreitet die Grenzen des fairen Wettbewerbs.

Beläßt man den nationalen Seehäfen die Vorteile und Nachteile ihrer geographischen Lage, so ist von einer Frachtparität zwischen den ausländischen und den heimischen Häfen keine Rede. In diesem Fall erfreuen sich vielmehr alle nationalen Häfen, welche zum Wettbewerbsgebiet günstiger als der tarifbildende

ationale Häfen liegen, niedrigerer Frachtkosten als die Wettbewerbshäfen des Auslandes. Damit liegt aber eine Ueberspitzung des Protektionismus vor. Da die Port-Equalization niemals zu einer Unterbindung des Transitgeschäfts der ausländischen Häfen führen kann, sind seitens des Auslandes gegen die Anwendung des Frachtgleichheitssystems niemals ernsthaftige Einwände erhoben worden. Dagegen ist von einem gerechten Interessenausgleich im Seehafensektor keine Rede mehr, wenn im umstrittenen Verkehr die Frachtaufwendungen der Transithäfen trotz ihres großen Entfernungsvorsprungs diejenigen bestimmter nationaler Seehäfen beträchtlich übersteigen. In diesem Fall wird der Streit um die Seehafentarife der Eisenbahnen in der internationalen Diskussion niemals verstummen.

Außerhalb der Wettbewerbsgebiete verzichten die Eisenbahnen aller drei Länder auf jede Beeinflussung des Standorts der Seehäfen. In diesen Teilräumen nehmen die Frachtsätze ihrer Seehafentarife auf die geographische Lage der einzelnen Häfen, wenn man von der entfernungsverkürzenden Wirkung ihrer Entfernungsstaffel absieht, jede Rücksicht. Von irgendwelchen Eingriffen der Eisenbahngütertarifpolitik in das innere und äußere Wettbewerbsverhältnis der amerikanischen Seehäfen ist in diesen Relationen keine Rede. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Kanada und Südafrika. In den drei Ländern ist somit die Frachtsatzbildung bei den Seehafentarifen je nach ihrem örtlichen Geltungsbereich völlig verschieden.

Die frachtliche Gleichstellung der Seehäfen im bestrittenen Verkehr bedeutet einen Eingriff in das äußere und innere Wettbewerbsverhältnis der Seehäfen. Den Verkehrsverlusten der von der Natur begünstigten Häfen stehen Verkehrsgewinne der frachtungünstig zu den Wettbewerbsgebieten gelegenen Seehäfen gegenüber. Damit verhindert die Anwendung der Port-Equalization in bestimmten Verkehrsrelationen die Benutzung der kürzesten Wege. Sie führt in gewissem Umfang zu unnützen Transporten und belastet die Volkswirtschaft. Da man aber in den drei Ländern der Auffassung ist, daß allein der Einsatz der Port-Equalization eine einwandfreie Lösung des Seehafenproblems ermöglicht, werden die unbestreitbaren Nachteile dieses Systems in Kauf genommen.

Selbstverständlich sind der Port-Equalization Grenzen gesetzt. Nach den gesetzlichen Bestimmungen müssen in Amerika die Seehafentarife mindestens die durch die Beförderung der in Frage stehenden Güter entstehenden zusätzlichen Betriebskosten der Eisenbahn decken. Sie dürfen auch nicht so niedrig sein, daß die Binnenschiffahrt aus dem Wettbewerb ausgeschaltet wird. Schließlich dürfen sie weder andere Verkehre der Eisenbahnen ungebührlich belasten, noch eine angemessene Verzinsung des Eisenbahnkapitals gefährden.

Innerhalb dieses gesetzlichen Rahmens verbleibt den amerikanischen Bahnen jedoch ein beträchtlicher Spielraum, ihre Frachtsätze nach eigenem Ermessen festzusetzen und im Wettbewerbsverkehr den Grundsatz der tariflichen Gleichbehandlung zwecks Herstellung gesunder und stabiler Frachtverhältnisse anzuwenden. Die Seehafentarife der Southern Ports im Verkehr mit dem Mittelwesten bieten nach Nittscher ein eklatantes Beispiel hierfür. Hier wurden die Frachtsätze im seewärtigen Verkehr bis zu 40% des Inlandstarifs ermäßigt, um einen tariflichen Ausgleich des Wettbewerbs mit den Nordatlantikhäfen herzustellen. Die Interstate Commerce Commission beschäftigte sich 1930 mit der Frage, ob die von den Southern Ports (Südatlantikhäfen) zum Zweck der Frachtgleichheit mit den Nordatlantikhäfen beantragten Raten auch „reasonably“ seien und kam zu folgendem Ergebnis:

„Dieser Verkehr ist ein kleiner Teil des regelmäßigen Verkehrs der Antragsteller und kann ohne Benutzung zusätzlicher Beförderungseinrichtungen gefahren werden. . . . Unter diesen Umständen sind die Frachtsätze, die wesentlich niedriger sind als die angemessenen Maximalsätze für die Beförderung des allgemeinen Verkehrs, für den in Frage stehenden Verkehr *reasonably compensatory*.“<sup>10)</sup>

In den USA ist auch die Schifffahrt auf den großen Seen und die Flußschifffahrt in die *Port-Equalization* einbezogen. Die amerikanischen Eisenbahnen haben bekanntlich eine wirklich leistungsfähige Flußschifffahrt nicht aufkommen lassen. Seit dem ersten Weltkrieg erfreut sich aber die Binnenschifffahrt großzügiger Förderung durch den Kongreß und die Bundesregierung. Hiervon zeugt folgendes Beispiel: Die praktisch eigenwirtschaftlichen amerikanischen Eisenbahnen begnügten sich 1940 im Güterverkehr mit einer durchschnittlichen Einnahme von 1 cent je Tonnenmeile. Im gleichen Jahr erfreute sich die amerikanische Binnenschifffahrt auf den langen Flußläufen und Kanälen einer Subvention von 3,1 cents je Tonnenmeile.

Erst die von der Interstate Commerce Commission verfügten Differentials zu Gunsten des gebrochenen Verkehrs gegenüber dem geschlossenen Bahnweg sicherten aber der amerikanischen Fluß- und Kanalschifffahrt die Existenz. Die Frachtvorsprünge der Binnenschifffahrt sind allerdings geringer als in Europa. Es darf auch nicht übersehen werden, daß die I. C. C. die Einführung von *joint barge rail rates* von bestimmten Bedingungen abhängig macht. Es darf keine „*barge-rail-route*“ eingerichtet werden, wenn die Länge des kombinierten Eisenbahn-Binnenschifffahrtsweges diejenige des geschlossenen Schienenweges um mehr als 40% übersteigt.

Zwischen den *all-rail-rates*, den *all-water-rates* und den *joint barge and rail rates* besteht ein festes Verhältnis. Die *Port-to-port-rates* und die *barge and rail rates* lagen 1951 im Verkehr New Orleans mit seinem Hinterland bei den Regeltarifen für Außenhandelsgüter 7 bis 11% unter den entsprechenden Raten des geschlossenen Bahnweges. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den zahlreichen Seehafen-Ausnahmetarifen. Die *Barge-Lines* auf dem Mississippi und seinen Nebenflüssen sind auf diese Frachtvorsprünge unbedingt angewiesen.

Da die *Barge-Lines* durch den Mississippi Sound nach Mobile gelangen, ist auch dieser Golfhafen in den örtlichen Geltungsbereich der „*joint barge-rail import and export rates*“ einbezogen. Es besteht Frachtgleichheit zwischen beiden Häfen sowohl im gebrochenen Verkehr wie auf dem geschlossenen Bahnweg. Die Entfernung zwischen den beiden Golfhäfen ist sehr viel größer als diejenige zwischen Rotterdam und Amsterdam.

Auch die Reeder, welche auf den Großen Seen regelmäßige Linien unterhalten, unterstehen der Jurisdiktion der I. C. C. Zwischen den *all-rail-rates* und den *lake and rail rates* besteht ein festes Spannungsverhältnis. Bei den „*export and import lake and rail rates*“, welche für den Verkehr der Großen Seen-Häfen Cleveland, Detroit, Chicago, Milwaukee und Duluth via Buffalo nach den Nordatlantikhäfen gelten, werden die gleichen *Port Differentials* wie bei den „*export and import all-rail-class-rates*“ angewandt.

Mit allem Nachdruck sei darauf hingewiesen, daß die *Port-Equalization* kein Instrument der Kommandowirtschaft ist. In den USA, Kanada und Südafrika

<sup>10)</sup> Werner Nittscher, a. a. O., S. 120—121.

wird auch hinsichtlich der Seehäfen die Anwendung jeder Form der Zwangswirtschaft abgelehnt. Auf die Wirtschaftslenkung durch den Staat kann im Verkehr niemals verzichtet werden. Bei der Port-Equalization handelt es sich um eine Form der staatlichen Verkehrslenkung. Aber die Port-Equalization hebt den Wettbewerb unter den Seehäfen nicht auf, sondern gleicht im Verkehr mit den bestrittenen Gebieten lediglich die binnenländischen Beförderungskosten auf der Eisenbahn nach und von den Seehäfen einander an. Die Vor- und Abtransportkosten auf der Bahn sind besonders bei den frachtempfindlichen Speditionsgütern für die Wettbewerbsfähigkeit eines Seehafens von großer Bedeutung. Man muß sich aber hüten, in den binnenländischen Beförderungskosten den einzigen Faktor im Konkurrenzkampf der Seehäfen zu erblicken.

Es ist der Zweck der Port-Equalization, die am Verkehr der Wettbewerbsgebiete beteiligten ausländischen und nationalen Seehäfen hinsichtlich der binnenländischen Beförderungskosten auf die gleiche Ebene zu stellen. Wo die Häfen mit unterschiedlichen Fazilitäten ausgestattet sind, tritt an die Stelle der völligen Frachtgleichheit die Port-Equalization in der Form der Port Differentials. Auf diese Weise sollen die Voraussetzungen für einen echten Leistungswettbewerb geschaffen werden. Die Regelung des äußeren und inneren Wettbewerbs läßt der Initiative der Hafen-Verwaltungen und der privaten Träger der Hafen-Wirtschaft auch im Verkehr mit den bestrittenen Gebieten genügend Raum.

In den USA, Kanada und Südafrika ist somit die Tarifpolitik das eigentliche Mittel der staatlichen Verkehrslenkung. Dem einzelnen Verladener soll und darf nicht vorgeschrieben werden, welches Verkehrsmittel und welche Transportwege er zu benutzen hat. Welcher Hafen jeweils für die Ausfuhr und die Einfuhr von Waren in Anspruch genommen wird, bestimmt allein der Verladener.

Das Zusammenwachsen der westeuropäischen Staaten zu einer großen Völkerfamilie wird dem Streben nach der tariflichen Gleichstellung aller am Hinterlandverkehr mit gemeinsamen Wettbewerbsgebieten beteiligten Seehäfen neuen Antrieb geben. Nach Meinung des Verfassers hat die Lösung des Seehafenproblems in einem integrierten Europa die Anwendung des Systems der Port-Equalization geradezu zur Voraussetzung. Wenn der freie Wettbewerb unter den Verkehrsmitteln zwangsläufig zur Port-Equalization führt, so kann das System der Frachtgleichstellung der Seehäfen nicht als naturwidrig bezeichnet werden. Wegen der unterschiedlichen Ausstattung der einzelnen Häfen mit Fazilitäten kommt allerdings für die nordwesteuropäischen Häfen nur die Port-Equalization in der Form der Port-Differentials in Frage.

Der Verfasser hat sich bemüht, einen Ueberblick über das in den USA, Kanada und Südafrika angewandte System der Port-Equalization zu geben. Die europäische Port-Equalization wird den eigenen Bedürfnissen der Seehafen-Integration angepaßt werden müssen. Sie kann auch nicht von heute auf morgen verwirklicht werden, sondern bedarf mehrjähriger Vorbereitungen und Untersuchungen.

Der Uebergang zur Port-Equalization würde allerdings für die Bundesbahn einen grundlegenden Wandel ihrer bisherigen Seehafentarifpolitik bedeuten. Während die Seehafentarife der deutschen Eisenbahnen seit ihrer Verstaatlichung den Wettbewerb der deutschen Häfen gegenüber den ausländischen Seehäfen erleichterten, herrschte unter den einzelnen deutschen Seehäfen völlig freier Wettbewerb. Die Reichsbahn hat es ängstlich unterlassen, in das Wettbewerbsverhältnis der deutschen Seehäfen untereinander einzugreifen. Sie erstrebte vielmehr die Auf-

rechterhaltung der natürlichen Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen untereinander. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde das durch den Normaltarif gegebene Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen nicht geändert, d. h. um „Null“ verringert. Es handelt sich bei der „Null-Regulierung“ oder, wie man sich neuerdings ausdrückt, bei der „Null-Angleichung“ um die Uebertragung der für den tarifbildenden Hafen erforderlichen prozentualen Ermäßigungen gegenüber den Frachtsätzen des Regeltarifs auf die übrigen deutschen Seehäfen. Auf diese Weise hielt sich die Reichsbahn aus dem Wettbewerbskampf der deutschen Seehäfen untereinander heraus.

Die Eisenbahnen fast aller Länder verfolgen mit ihren Eisenbahngütertarifen volkswirtschaftliche Ziele. Von der Eisenbahngütertarifpolitik sind tiefgreifende Einflüsse auf den Standort der Landwirtschaft und der Industrie ausgegangen. Ganz besonders gilt dies von der Gütertarifpolitik der deutschen Eisenbahnen. Um so unerklärlicher ist es, daß die deutschen Eisenbahnen es stets vermieden haben, auf den inneren Wettbewerb der deutschen Seehäfen Einfluß zu nehmen.

Wie vordem die Länderbahnen, so ging auch die Reichsbahn bei der Bildung ihrer Wettbewerbsstarife zunächst von den Kosten des geschlossenen Bahnweges zwischen den Stationen des Wettbewerbsgebietes und den Rheinmündungshäfen aus. Seitdem für die Beneluxhäfen der gebrochene Verkehr mit West-, Südwest- und Süddeutschland zum Träger ihres Wettbewerbs gegen die deutschen Seehäfen wurde, begann die Reichsbahn der Frachtsatzbildung wichtiger Seehafentarife die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Rheinweges zu Grunde zu legen.

Die so ermittelten Frachten wurden auf einen tarifbildenden deutschen Hafen übertragen. Seit 1924 sind die Seehafentarife durchweg auf Hamburg abgestellt. In Ausnahmefällen wurde aber ein anderer deutscher Hafen bestimmt. So galt beispielsweise Bremen für die Einfuhr von Baumwolle, Baumwollgarnen, Rohkupfer und Cellulose, sowie für die Ausfuhr von Kohlen und Kali als tarifbildender Hafen. Bremerhaven war tarifbildender Hafen für die Einfuhr von Bananen. Obwohl Hamburg im Hinterland-Verkehr mit Nordwest-, Südwest- und Süddeutschland gegenüber Bremen Mehrentfernungen von 100, 75 und 45 km zu überbrücken hatte, ermöglichte ihm sein Charakter als Welthafen vor dem Kriege, wenn man von Massengut und reinen Speditionsgütern absieht, auch an seewärtigen Außenhandel dieser Wettbewerbsgebiete eine angemessene Beteiligung.

Durch die politische und wirtschaftliche Zerreißung Deutschlands verlor Hamburg sein natürliches Hinterland. Ähnlich liegen die Verhältnisse für Lübeck. Verhängnisvoll sind auch die Auswirkungen der politischen Umwälzungen auf die land- und flußwärtige Durchfuhr der deutschen Seehäfen. Hauptträger dieses Verkehrs war Hamburg. Deutschlands Zusammenbruch vernichtete auch die einst blühende Durchfuhr der deutschen Seehäfen auf dem Seewege. An ihr war Hamburg mit über 80% beteiligt.

Angesichts dieser unbestreitbaren Notlage stellte Hamburg 1950 beim Bundesminister für Verkehr den Antrag auf weitgehende Frachtableichung der deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr auf dem Bahnwege. Die hamburgische Regierung bezeichnete das in den USA, in Kanada, Süd-Afrika und teilweise auch in Europa angewandte System der Port-Equalization schon damals als ein geeignetes Mittel zur Lösung des Seehafen-Problems in einem nun integrierten Europa.

Wegen der unterschiedlichen Ausstattung der einzelnen Häfen mit Fazilitäten lehnte Hamburg allerdings die völlige Frachtgleichheit für sämtliche Häfen ab



und bekannte sich statt dessen zur Port-Equalization mit Differentials zu Gunsten der schwächeren Häfen.

Nach Anhören von Vertretern aller beteiligten Häfen erließ der Bundesminister für Verkehr am 16. Mai 1951 Richtlinien über die künftige Gestaltung der Seehafentarife der Bundesbahn. Hiernach wird die Frachtableichung aller deutschen Seehäfen zurzeit nicht als der geeignete Weg angesehen, um den deutschen Seehäfen die ihnen gebührende Stellung im Welthandel und im Ueberseeverkehr zu geben. Das System der Nullangleichung zwischen den deutschen Seehäfen, an dem der Bundesminister grundsätzlich festhält, erfuhr aber durch die Neufestsetzung des Spannungsverhältnisses zwischen dem tarifbildenden Hafen und den übrigen deutschen Seehäfen eine wesentliche Abschwächung. Als tarifbildender Hafen gilt auch nach dieser Entscheidung in der Regel Hamburg. Bremen wird für die Güterarten tarifbildend, bei denen es infolge der geschichtlichen Entwicklung und seines Eigenhandels bisher tarifbildend war. Bei den Güterarten, die wie USA-Baumwolle seit jeher größtenteils über Bremen eingeführt wurden, bleibt es bei der vollen Nullangleichung. Güter, die seit jeher größtenteils über Hamburg eingeführt wurden, erhalten Frachtsätze, die Hamburgs Frachtanteil gegenüber Bremen um mindestens 50 % kürzen. Für alle Außenhandelsgüter, die seit jeher in größerem Umfang über Hamburg, wie auch über Bremen befördert worden sind, können die sich für die deutschen Seehäfen ergebenden Frachtvor- und -nachteile höchstens bis zu 50 % gekürzt werden. Die Richtlinien bestimmen ferner, daß für die Berechnung der nach den drei Mündungshäfen erreichbaren Frachtsätze unter Wahrung der berechtigten Belange der Binnenschifffahrt auch der gebrochene Bahn-Wasserweg zugrundegelegt werden soll, wenn er insgesamt wirtschaftlich wohlfeilere Frachtsätze als der unmittelbare Bahnweg ergibt.

Die Richtlinien vom 16. Mai 1951 beziehen sich nicht auf Ausfuhrkohle und überseeisches Eisenerz. Bei diesen beiden Massengütern verbleibt es somit bei der vor dem Kriege angewandten Methode der Frachtsatzbildung. Nach einem Erlaß des Bundesministers für Verkehr vom 5. September 1953 unterliegt aus dem Ausland eingeführtes Getreide der vollen Nullangleichung. Dieser Erlaß wurde aber kürzlich wieder aufgehoben. Für alle übrigen Massengüter gelten die Richtlinien vom 16. Mai 1951.

Nach langwierigen Verhandlungen kam es am 18. Januar 1952 in Tötensen zwischen den hauptbeteiligten Seehäfen zu einer Uebereinstimmung über die praktische Anwendung der Richtlinien vom 16. Mai 1951. Diese Tötensener Vereinbarungen fanden die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr. Eine weitere Voraussetzung für die Verwirklichung der Richtlinien schuf die Errichtung der Duisburger Frachtenkonvention, welche die Regelung der Frachten des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den deutschen Binnenhäfen und den Beneluxhäfen zum Gegenstand hat. Nachdem schließlich der Bundesminister für Verkehr eine die deutschen Seehäfen und die Bundesbahn nicht voll befriedigende inoffizielle Entscheidung über die Höhe der Anreizzuschläge zu Gunsten der Binnenschifffahrt getroffen hatte, wurden endlich Seehafentarife gemäß den Richtlinien vom 16. Mai 1951 erstellt.

In Hamburg wurde die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr als ein erster Schritt zur Verwirklichung der Port-Equalization empfunden. Bremen sieht dagegen die angeordnete fallweise Kürzung seines natürlichen Frachtvorsprungs als eine nur vorübergehende Hilfsmaßnahme für Hamburg und Lübeck an, die über kurz oder lang wieder beseitigt wird.

Inzwischen sind die Unterweser-Häfen bei den für sie in Frage kommenden Außenhandelsgütern von der Bundesbahn praktisch mit Bremen frachtlich gleichgestellt worden. In Hamburg ist man überzeugt davon, daß die „kleine Port-Equalization“ an der Unterweser zur Verwirklichung der Port-Equalization mit Differentials für alle am Verkehr mit dem Wettbewerbsgebiet beteiligten deutschen Seehäfen führen wird. Die gleiche Auffassung vertritt Lübeck. Bestärkt fühlten sich Hamburg und die Ostseehäfen in dieser Meinung durch die kürzliche Forderung der Niedersächsischen Regierung nach Ausdehnung des Unterweser-Verkehrs-Abkommens auch auf den Hafen Emden. Nach Bremer Auffassung ist indessen die Einführung der Frachtgleichheit für alle Weserhäfen kein Präzedenzfall für eine Port-Equalization. Man bekennt sich an der Weser nach wie vor entschieden zum Prinzip der Nullregulierung.

Die Nullangleichung ist zweifellos ein unpolitisches Prinzip, mit dessen Anwendung die Reichsbahn sich zum Grundsatz der Nichteinmischung in die Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Seehäfen untereinander bekannte. Sie war für die Reichsbahn eine kostspielige Maßnahme. Wenn sie darauf verzichtete, zwecks Vermeidung unnötiger Frachtausfälle Bremen mit Hamburg als durchweg tarifbildenden Hafen frachtlich gleichzustellen, so war hierfür ausschließlich die Sorge um das Schicksal des alten Weserhafens maßgebend<sup>11)</sup>. Mit dieser Besserstellung Bremens war Hamburg 1925 einverstanden. Seit 1930 nahm aber Bremen eine wesentlich günstigere Entwicklung als Hamburg. Von einer Schutzbedürftigkeit Bremens gegenüber Hamburg war keine Rede mehr. Es ist daher verständlich, daß sich seit 1930 in Hamburg die Stimmen derer mehrten, die immer offener zum Ausdruck brachten, daß die Nullregulierung es Hamburg mehr und mehr erschwere, wenn nicht gar unmöglich mache, dem Wettbewerb Bremens im Verkehr mit West-Südwest- und Süddeutschland zu begegnen. Wenn auch die hamburgischen Gegner der Nullangleichung mit ihren Vorwürfen weit über das Ziel hinausschossen, so waren doch gewisse Schädigungen Hamburgs durch die Nullregulierung schon damals nicht in Abrede zu stellen. Der Verfasser hat sich vor dem Kriege entschieden gegen die vollständige Beseitigung der Nullangleichung ausgesprochen. Die völlige Frachtgleichheit mit Hamburg hätte Bremen allerschwersten Schaden zugefügt. Der Verfasser sprach sich aber zu Gunsten der Beseitigung bzw. einer weitgehenden Abschwächung des Prinzips der Nullregulierung bei frachtempfindlichen Massengütern und Speditionsgütern aus. Wäre es 1939 nicht zum Kriege gekommen, hätte Hamburg schon damals eine Neuregelung des inneren Wettbewerbsverhältnisses der deutschen Seehäfen durch die Reichsbahn gefordert. Sicherlich hätte sich die Reichsbahn in kurzer Zeit bei Schwer- und Speditionsgütern zur Aufgabe, mindestens aber zur Abschwächung des Systems der Nullangleichung entschlossen.

Die neutrale Einstellung der Reichsbahn zu den Häfen des eigenen Landes verhinderte im Verkehr mit dem Wettbewerbsgebiet die Frachtgleichheit zwischen den Rheinmündungshäfen mit allen deutschen Seehäfen auf dem geschlossenen Schienenweg bzw. dem kombinierten Bahn-Rheinweg und erschwerte die restlose Beseitigung der Gegensätze zwischen den beiden Hafengruppen. Im bestrittenen Verkehr ist erst im Fall der Einbeziehung der nationalen Häfen in das Frachtgleichheits-System der Eisenbahnen von einer wirklichen Frachtparität zwischen den beteiligten Häfen die Rede. Wird hierauf verzichtet, so mutet

<sup>11)</sup> Die gleiche Ansicht teilte Prof. Dr. Moormann in seinem Aufsatz „Die Nullregulierung“, DVZ, Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 32 vom 20. April 1951.

man den ausländischen Wettbewerbshäfen nicht nur die Preisgabe der Vorteile ihrer geographischen Lage zu, sondern verwandelt darüber hinaus ihren Entfernungsvorsprung in einen Frachtnachteil. Solange sich die Eisenbahnen eines Landes aus dem Wettbewerbskampf der nationalen Häfen ängstlich heraushalten, werden die ausländischen Seehäfen jeden Eingriff in ihre natürlichen Standortbedingungen als eine einseitige und daher unfaire Wettbewerbsaufnahme ablehnen und bekämpfen. Aus diesem Grunde lassen die amerikanischen, kanadischen und südafrikanischen Eisenbahnen im Verkehr mit den Wettbewerbsgebieten weder bei den ausländischen noch bei den nationalen Seehäfen die natürlichen geographischen Verhältnisse zum Ausdruck kommen.

In den Beneluxhäfen ist man sich der schädlichen Auswirkungen der Nullregulierung durchaus bewußt. So bezeichnete Drs. R. van Vlaenderen am 13. Jan. 1954 auf der Internationalen Hafentarif-Konferenz in Antwerpen es als unlogisch, daß Bremen es ablehne, daß die Bundesbahn in die natürlichen Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Seehäfen untereinander eingreife, dagegen es begrüße, daß die Seehafentarife die Beneluxhäfen ihrer natürlichen Standortvorteile beraubten. In ähnlichem Sinne äußerte sich der Niederländer Drs. P. W. Seton am 24. Nov. 1953 in seinem Referat „Einige Probleme um die Integration der westeuropäischen Häfen“ vor der Internationalen Hafentarif-Konferenz der Hafentarif-Gewerkschaften.

Für den Verfasser steht jedenfalls außer jedem Zweifel, daß im Fall der Wahl des Systems der Port-Equalization als Ordnungsprinzip des Seehafen-Wettbewerbs im integrierten Europa für die Anwendung des Systems der Nullangleichung kein Raum mehr ist. Mit gleichem Nachdruck muß aber darauf hingewiesen werden, daß für Westeuropa nach seinem Zusammenschluß zu einer politischen und wirtschaftlichen Gemeinschaft nicht die vollständige Frachtgleichheit aller nordwesteuropäischen Seehäfen, sondern die Port-Equalization mit Differentials infrage kommt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat Bremen auf erhebliche Differentials gegenüber Hamburg Anspruch. Bis dahin müssen sich die Beneluxhäfen wegen ihres Uebergewichts an Fazilitäten damit abfinden, daß die deutschen Seehäfen hinsichtlich der binnenländischen Beförderungskosten ihnen gegenüber leicht bevorzugt werden. Es ist Aufgabe kommender Verhandlungen, bei der Vorbereitung einer etwaigen Port-Equalization auf Grund genauer Angaben jedes Hafens über den Umfang und die Richtung seines seewärtigen Außenhandels mit den Wettbewerbsgebieten festzustellen, welche Häfen Anspruch auf Port Differentials haben und wie hoch diese sich für die einzelnen Häfen stellen müssen, damit es nicht zu einer einseitigen Monopolbildung bei den Seehäfen kommt. An dieser Stelle können nur Grundsätze entwickelt werden. Die kleineren Häfen müssen unter allen Umständen lebensfähig erhalten bleiben. Ein gerechter Ausgleich auf dem Wege über die Port-Equalization mit Differentials muß auch die Interessen Bremens wahren. Dabei muß bei der künftigen Regelung auf die politische und wirtschaftliche Zerreißung Europas Rücksicht genommen werden. Zunächst ist nur eine Zwischenlösung möglich. Eine endgültige Regelung der Frage der Differentials setzt die Beseitigung der Zweiteilung Deutschlands voraus.

## VI.

**Die Bedeutung der Fazilitäten für die Wettbewerbsstellung der Seehäfen**

Wir wenden uns nun der Behandlung von Einzelfragen der Seehafenpolitik zu. Von großem Einfluß auf das Kräfteverhältnis zwischen rivalisierenden Seehäfen sind die **Kosten**, die im Verkehr des Inlandes mit den überseeischen Ländern entstehen. Die Beförderungskosten des seewärtigen Außenhandels zerfallen in die Seefracht, die Aufwendungen für die Bewegung der Güter vom Seeschiff in das binnenländische Beförderungsmittel und umgekehrt, sowie die binnenländischen Transportkosten, Fluß-, Eisenbahn- und Straßenfrachten.

Wenn die Kosten allein die Wettbewerbsstellung der Seehäfen bestimmten, zwischen den nationalen und ausländischen Häfen völlig freier Wettbewerb herrschte und schließlich die Seefrachten, die Hafengebühren und die Frachten aller drei binnenländischen Verkehrsmittel einer völlig freien Preisbildung unterlägen, so ließe sich das natürliche Hinterland eines jeden Seehafens einigermaßen umreißen. Von entscheidendem Einfluß auf die Größe des Hinterlandes der Seehäfen sind aber neben den Transport- und Umschlagkosten die **Fazilitäten**. Die Literatur legt bei der Aufzählung der Fazilitäten das Schwergewicht auf die Verschiffungsgelegenheiten und die Umschlagsanlagen. Die Bedeutung des Eigenhandels der Seestädte, der Seehafen-Spediteure, der Warenmärkte und der Bankeinrichtungen wird, wenn überhaupt, nur am Rande gestreift. Es sind aber gerade die letztgenannten Faktoren, welche wegen ihrer Unwägbarkeit den Ausgleich der Fazilitäten durch Differentials außerordentlich erschweren.

Die eigentlichen Nutznießer der Fazilitäten sind die wenigen Welthäfen. Folgende Eigenschaften zeichnen im allgemeinen den Welthafen aus:

1. Seine vorteilhafte Meeres- und Hinterlandslage, sowie das glückhafte Zusammenfallen von Seeplatz und Millionenstadt.
2. Sein dichtes, die ganze Welt umspannendes Liniennetz und sein riesiger, in allen Verkehrsrelationen ausgewogener seewärtiger Schiffs- und Güterverkehr.
3. Das Zusammenwirken von Eisenbahn-Umschlag, Strom-Umschlag und Kraftwagen-Umschlag.
4. Sein großer Transitverkehr auf dem See-, Land- und Flußweg.
5. Seine monopolartige Stellung im Container- und Sammelladungs-Verkehr der Spediteure.
6. Sein Eigenhandel, der dem Welthafen bei allen höherwertigeren Gütern eine weitgehende Unabhängigkeit von der Gestaltung der binnenländischen Beförderungskosten und einen erstaunlich hohen Verkehrsanteil im „unbestrittenen“ Hinterland der Konkurrenzhäfen verschafft.

Bekanntlich sind die größten Städte der Welt Seehäfen. New York zählt einschl. der Vororte 11 Mill. Einwohner. New York als Konsumtions- und Produktionszentrum ist für diesen Welthafen ein Standortsfaktor, den kein Wettbewerbshafen beeinträchtigen kann. Es hat auch in New Yorks kilometrischem Vorzugsgebiet kein anderer Hafen etwas zu suchen. Unter diesen Umständen fällt es New York nicht schwer, was die mittel- und höherwertigen Außenhandels-Güter anbelangt, auch im Verkehr mit den bestrittenen Gebieten eine beherrschende Stellung zu erlangen.

Die Welthäfen nehmen auch im Sammelladungsverkehr eine überragende Stellung ein. Die Zusammenfassung eines riesigen Güterstroms und seine gleichmäßige und

schnelle Verteilung nach allen land- und seewärtigen Relationen erklärt ihre einzigartige Bedeutung für den Container- und den Sammelladungsverkehr der Spediteure. Wenn die Ausfuhr eines Landes einen hochwertigen Charakter aufweist, ist es für die Seeschifffahrt und die Seehäfen von höchster Bedeutung, daß im Binnenland eine leistungsfähige Sammelladungs-Spedition es der exportierenden mittleren und kleineren Industrie möglich macht, die meist auf die Beförderung von Wagenladungen abgestellten Seehafentarife anzuwenden. Die Verloader im Binnenland machen aber nur dann von den Möglichkeiten der Sammelladungs-Spedition Gebrauch, wenn die Beförderung ihrer Sendungen nicht mehr Zeit als im Fall der Aufgabe als Stückgut in Anspruch nimmt. Aus diesem Grunde lassen die Spediteure der Inlandsplätze ihre Sammelladungsverkehre soweit nur irgend möglich auf den größten Hafen des Landes laufen.

Die Abhängigkeit der einzelnen Seehäfen von der Existenz eines bodenständigen Eigenhandels ist durchaus unterschiedlich. Hierfür nur ein Beispiel:

Dem Speditionshafen Lourenço Marques sichert sein beträchtlicher Entfernungsvorsprung gegenüber den südafrikanischen Häfen ein umfangreiches Transitgeschäft mit Transvaal. In den vollen Genuß ihrer geographischen Vorzugslage würde aber die Delagoa Bay erst im Fall des Unterganges der Ein- und Ausfuhrhäuser der südafrikanischen Seehäfen gelangen. Der Eigenhandel der großen Seestädte reagiert auf Unterschiede der binnenländischen Beförderungskosten nur in Ausnahmefällen. Voraussetzung ist allerdings, daß das Ausmaß der Differenzen einen bestimmten Grad nicht überschreitet. Sobald aber die Speditionsgüter im seewärtigen Ein- und Ausfuhrverkehr das Uebergewicht erlangt haben, entscheiden die binnenländischen Beförderungspreise, sowie die Hafenspesen über die Wahl des Einfuhrweges, wie des Ausfuhrweges. Wo, wie in Südafrika, sich ein fremder Hafen kraft seiner kilometrischen Vorzugslage als das natürliche Ausfalltor des wirtschaftlichen Kernstücks eines Landes betrachtet, muß jede Schwächung ihres Eigenhandels die Wettbewerbsstellung der nationalen Häfen gegenüber den ausländischen Häfen empfindlich beeinträchtigen.

Die Bedeutung des Einzelhandels der Seestädte für die Wettbewerbsstellung der Seehäfen soll an 2 Beispielen aus der Vorkriegszeit kurz dargelegt werden. Dank der Entwicklung Bremens zur größten Baumwollbörse des europäischen Kontinents wußten sich Bremens Importeure auch in frachtungünstigen Relationen das Geschäft zu sichern. Der Weserhafen hat beim Baumwollversand nach der Tschecho-Slovakei in der Regel selbst auf der Bahn höhere Frachtaufwendungen als Hamburg. Da die meisten tschechischen Spinnereien ihren Sitz in Nordböhmen haben, können sie auch von den Möglichkeiten des billigen Elbeweges Gebrauch machen. Trotzdem entfielen 1928 vom Bezug der Tschecho-Slovakei an USA-Baumwolle über die beiden deutschen Nordseehäfen 91,9% auf Bremen und nur 9,1% auf Hamburg. In ähnlicher Weise verschaffte vor dem Kriege sein Einfuhrhandel Hamburg ein Uebergewicht im kilometrischen Vorzugsgebiet Bremens. So entfielen im Dezember 1938 vom Gesamtversand der beiden deutschen Nordseehäfen an Häuten und Fellen zu den Sätzen des Seehafen-Einfuhrtarifs 23 S 3 99,3% auf Hamburg und nur 0,7% auf Bremen. Dabei befinden sich gerade im Wettbewerbsgebiet wichtige Standorte der Leder-Industrie.

Einem Welthafen fällt es im allgemeinen nicht schwer, bei den wertvolleren Außenhandelsgütern im kilometrischen Vorzugsgebiet der in- und ausländischen Wettbewerbshäfen festen Fuß zu fassen, ohne daß diese in der Lage sind, Gleiches

mit Gleichem zu vergelten, d. h. sich im geographischen Hinterland des Welthafens nennenswert zu betätigen.

Hamburg gehörte bis zum Ausbruch des letzten Krieges zu den wenigen Welthäfen. Obwohl der Elbehafen diese Eigenschaft für lange Zeit verloren hat, soll die Richtigkeit unserer These am Beispiel Hamburgs nachgewiesen werden. Setzt man das Güteraufkommen der beiden großen Nordseehäfen mit 100 an, so stellte sich 1938 Hamburgs Verkehrsanteil bei den Gütern der Tarifklasse B des wichtigsten deutschen Seehafen-Ausfuhrtarifs 8 S 1 für Eisenwaren, Maschinen usw. im eigenen kilometrischen Vorzugsgebiet auf 92,2% und im „natürlichen“ Einzugsgebiet Bremens auf 61,3%. Bremen mußte sich demgegenüber in seinem kilometrischen Vorzugsgebiet mit einer Quote von 38,7% begnügen. Im geographischen Hinterland Hamburgs erzielte Bremen nur einen Anteil von 7,8%. Bei Speditionsgütern, (ganz besonders gilt dies von geringwertigen Massengütern, wie Kohle und Eisenerz,) ist die Wahl der Beförderungswege lediglich eine Kostenfrage. Bereits bei geringfügigen Veränderungen der binnenländischen Frachten bevorzugen die meisten Speditionsgüter einen anderen Hafen. Trotz ihres Reichtums an Fazilitäten sind die Welthäfen im allgemeinen nicht imstande bei dieser Güterkategorie Entfernungsunterschiede zu überbrücken und in das geographische Hinterland anderer Häfen einzubrechen. Lassen wir wiederum die Tatsachen sprechen.

Vor Ausbruch des 1. Weltkrieges war Hamburg Sitz des Eisen-Ausfuhrhandels. Obwohl auch damals Hamburg im Verkehr mit Rheinland-Westfalen Bremen gegenüber die volle Fracht für seine Mehrentfernungen zu tragen hatte, wurden 1913 große Mengen Walzeisen an Bremen vorbei nach Hamburg gefahren. 1913 übertraf Hamburgs seewärtige Walzeisenausfuhr mit 286 000 t diejenige Bremens um fast 100 000 t. Seit der Ausschaltung des unabhängigen hamburgischen Eisen-Ausfuhrhandels verlor Hamburg seine führende Stellung als Ausfuhrhafen für Ruhr-Eisen. Setzt man den Versand der Reichsbahn-Direktionen Essen, Wuppertal, Köln und Münster an Gütern der Tarifklasse D (hauptsächlich Walzeisen) des Seehafen-Ausfuhrtarifs 8 S 1 nach den beiden deutschen Nordseehäfen mit 100 an, so entfielen 1938 auf Bremen 88,9% und auf Hamburg nur 11,1%. Auf die durch die Schwächung des hamburgischen Ausfuhrhandels automatisch zur Wirkung gekommene Nullregulierung ist es auch zurückzuführen, daß die überwiegend der Wagenladungsklasse C angehörenden groben Erzeugnisse der materialbetonten Industrie Rheinland-Westfalens in wesentlich stärkerem Ausmaß als vor dem ersten Weltkrieg Bremen als Ausfuhrhafen bevorzugten. So mußte sich Hamburg seit der am 1. Juli 1925 allgemein zur Durchführung gelangten Nullregulierung in Rheinland-Westfalen bei den Gütern der Wagenladungsklasse C mit einer Quote von 25 bis 50% begnügen. Seit Anfang der 30er Jahre entwickelten sich dank der durchaus kostenorientierten Seehafentarife der Reichsbahn Bremen und Nordenham zu machtvollen Häfen für deutsche Ausfuhrkohle und überseeisches Eisenerz. Dagegen blieb Hamburg wegen seines Entfernungsnachteils von der Beteiligung an der Ruhrkohlen-Ausfuhr und der Versorgung der westdeutschen Eisenhütten mit Eisenerz ausgeschlossen.

Abschließend sollen die Vorteile und die Grenzen der Fazilitäten für den Welthafen noch am Beispiel New Yorks klargelegt werden. Obwohl die Interstate Commerce Commission im Einklang mit den Zielen der offiziellen Seehafenpolitik der amerikanischen Regierung seit Jahrzehnten bemüht ist, allen Häfen einen gerechten Anteil an der seewärtigen Ein- und Ausfuhr des Landes zu

sichern, gelang es ihr nicht, New Yorks übermächtige Stellung zu brechen. Beschränkt man sich auf den seewärtigen Außenhandel der USA über die nationalen Häfen, so nahmen 1937, wertmäßig gesehen, 58,2% der amerikanischen Einfuhr und 44,9% der amerikanischen Ausfuhr den Weg über New York. Allerdings liegt das Schwergewicht New Yorks bei den hoch- und mittelwertigen Gütern. So kommt es, daß 1936 der Menge nach nur 36,0% des seewärtigen Gütereinfangs aller amerikanischen Häfen aus dem Ausland und nur 27,6% des seewärtigen Güterversands aller Häfen des amerikanischen Festlandes nach dem Ausland auf New York entfielen.

Seit dem zweiten Weltkrieg ist die seewärtige Ein- und Ausfuhr der USA an frachtempfindlichen Massengütern sehr viel stärker als der mittel- und höherwertige Güterverkehr der amerikanischen Seehäfen mit dem Ausland gestiegen. Man denke nur an den Aufschwung der amerikanischen Kohlenausfuhr nach dem Ausland und die stürmisch wachsende Einfuhr in den USA an ausländischen Eisen- und Manganerzen. Obwohl die Port Differentials trotz der Verdoppelung der Eisenbahnfrachten ebenso hoch wie vor dem letzten Kriege sind, beeinträchtigen die Port Differentials die Stellung New Yorks als Massenguthafen. Setzt man den seewärtigen Güterverkehr der großen 5 Nordatlantikhäfen mit dem Ausland mit 100 an, so erzielte New York 1936 der Menge nach einen Anteil von 56,5%, 1950 mußte es sich demgegenüber mit einem Anteil von 46,2% begnügen. Da die Port Differentials die Entwicklung der outports, insbesondere Baltimores und Philadelphias, zu großen Häfen für Bulk Güter ermöglichten, der Anteil der Schütt- und Sauggüter am seewärtigen Außenhandel der USA aber ständig steigt, nimmt es nicht wunder, daß New York am 2. Dezember 1952 erneut der Interstate Commerce Commission dringend nahelegte, in naher Zukunft die vollständige Port Equalization zu verwirklichen.

## VII.

### Der Einfluß der Seefrachten auf die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen.

Nach amerikanischer Auffassung sollten sämtliche Häfen, welche zur Teilnahme am seewärtigen Außenhandel großer Wettbewerbsgebiete berechtigt sind, in diesen Relationen einander völlig gleichgestellt werden. Aus diesem Grunde verfolgt die amerikanische Seehafenpolitik folgende Ziele:

1. Parität aller in Frage kommenden nationalen und ausländischen Häfen hinsichtlich der binnenländischen Beförderungskosten.
2. Festsetzung gleich hoher Seefrachten für alle Häfen durch die internationalen Schifffahrtskonferenzen.
3. Völlige Anpassung sämtlicher Platzkosten in den Seehäfen.
4. Ausgleich vorhandener Unterschiede bei den Hafenzuständen durch Port Differentials.

Nachdem das Problem der binnenländischen Beförderungskosten bereits erschöpfend dargestellt ist, beschränken wir uns bei der Behandlung der Einzelfragen auf die Darstellung des Problems der Seefrachten und der Hafenspesen. Die Entstehung der Schifffahrtskonferenzen fällt mit derjenigen der Linienschifffahrt zeitlich fast zusammen. Linienschifffahrt ohne Konferenzen ist eine Unmöglichkeit. Vor dem letzten Kriege waren nicht weniger als 90% der gesamten



Linienfrachttonnage der Welt Konferenzen angeschlossen. Seitdem es Konferenzen gibt, war es stets die Politik dieser internationalen Schifffahrtskartelle, die konkurrierenden Exporte, die verschiedene Länder verladen, frachtlisch gleich zu behandeln. Obwohl die englischen Seehäfen 300 bis 400 Seemeilen näher zu allen überseeischen Märkten liegen, als Hamburg und Bremen, sind die Frachten von allen großen Häfen des europäischen Kontinents und Großbritanniens von jeher grundsätzlich gleich gewesen.

Von einer Ratengleichheit sämtlicher europäischen Häfen ist allerdings keine Rede. Sie gilt ausschließlich für die sogen. Basishäfen. Seit altersher sind die Konferenzen bestrebt, keinem Lande mehr als 2 Basishäfen einzuräumen, während alle übrigen Häfen sich mit beträchtlichen Frachtzuschlägen, den sogen. Range-Zuschlägen abfinden müssen. Dieser rein privatwirtschaftlichen Erwägungen entspringenden Politik der Konferenzen kann vom volkswirtschaftlichen Standpunkt nur zugestimmt werden.

Je mehr Ladung ein Schiff aufzunehmen in der Lage ist, umso geringer sind die Selbstkosten des Reeders für die Frachteinheit. Hieraus erklärt sich das Drängen nach ständiger Steigerung der Schiffsgrößen. Es erfordert indessen das immer größer werdende Schiff ständig größer werdende Hafenanlagen, tiefere Zufahrten, tiefere und breitere Becken. Selbst wo die Auswahl unter guten Naturhäfen groß ist, beschränkt man sich wegen der kostspieligen Hafenanlagen auf wenige Haupthäfen. Die Auflösung des Welthandels in immer kleinere Einzelposten begünstigt die Ueberseelinien-schifffahrt. Wegen der Hochwertigkeit und Eilwertigkeit ihrer Güter stellen die Reeder Schiffe ein, die sich durch einen hohen Grad von technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, Promptheit, Sicherheit und Schnelligkeit auszeichnen. Das Wachsen der durchschnittlichen Geschwindigkeit bedeutet eine starke Verteuerung der Schiffbaukosten. Die im Interesse der beschleunigten Durchführung der Transporte verbesserten Umschlagseinrichtungen auf den Schiffen und der wegen des Stückgutcharakters der Ladung erforderliche Einbau von Zwischendecks und Spezialräumen für Gefrier-, Kühl- und flüssige Ladung trieben die Preise der Fahrzeuge weiter in die Höhe. Unter diesen Umständen hält man in Europa die Konzentration der Ueberseelinien-schifffahrt in wenigen Großhäfen, in welchen der Zubringer- und Verteilerverkehr umzuschlagen ist, für notwendig. Dies umsomehr, als die im Interesse der Uebersee-Linienschifffahrt errichteten kostspieligen Hafenanlagen mit ihrem hohen festen Kostenanteil intensivste Ausnützung erfordern.

Nach Otto Blum erfordern die modernen Oceanriesen außer den Hafenanlagen „eine so große kaufmännische Organisation, eine solche Kapitalkraft und eine so hohe Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbindungen mit dem Binnenland, daß im allgemeinen jede Volkswirtschaft (jeder Staat) an jede ihrer Küsten nur einen Großhafen ernähren kann“<sup>12)</sup>. Diese Forderung geht nach Meinung des Verfassers zu weit.

Im Interesse der Vermeidung der mit jedem Monopol zwangsläufig verbundenen Gefahren sollte jede Nation innerhalb der verschiedenen Hafengruppen zwei, höchstens drei Seehäfen die allgemeine Linienschifffahrt mit Uebersee vorbehalten und den übrigen Häfen warenmäßig und geographisch begrenzte Aufgabenbereiche belassen. Die regionale Dezentralisation der Trampschifffahrt verdient, in jeder Hinsicht gefördert zu werden.

<sup>12)</sup> Otto Blum, „Die Entwicklung des Verkehrs“, Berlin 1941, S. 230.

Diese Grundsätze sollten auch im Fall der Errichtung eines gemeinsamen europäischen Marktes nicht preisgegeben werden. Die Niederlande würden sich mit Recht etwaigen Bestrebungen einer europäischen Verkehrsbehörde, Amsterdam seines Charakters als Basishafen der Konferenzen zu berauben, energisch widersetzen. Ebenso steht die von der Bundesregierung beschlossene Fortführung der Unterweserkorrektion, welche Bremen den Zugang von Seeschiffen mit einem Tiefgang bis zu 8,7 m sichern soll, nicht im Widerspruch zur Seehafenpolitik eines integrierten Europas.

Die regionale Konzentration der überseeischen Linienschifffahrt auf wenige Großhäfen wird allerdings in den USA entschieden abgelehnt. In Amerika ist die Bekämpfung der Konzentrationstendenzen bei den Seehäfen die vornehmste Aufgabe der Port-Equalization. Aus diesem Grunde verzichteten die Konferenzen weitestgehend auf die Aufteilung der nordamerikanischen Häfen in Basis- und Nebenhäfen. Obwohl an der nordamerikanischen Westküste die Entfernung zwischen dem nördlichsten und dem südlichsten Hafen 1172 Seemeilen beträgt, gelten von Vancouver bis Los Angeles dieselben Konferenzraten. Ebenso sind am Golf von Mexiko die Konferenzraten für alle Häfen von Pensacola bis Galveston gleich hoch. Dasselbe gilt für die Verladungen der nordatlantischen Häfen.

Es steht außer jedem Zweifel, daß die internationalen Schifffahrtskonferenzen sowohl in der ausgehenden wie in der eingehenden Fahrt grundsätzlich sämtliche Basishäfen unter völliger Außerachtlassung der Entfernungsunterschiede frachtllich gleichstellen. Seit dem ersten Weltkrieg sahen sich verschiedene Konferenzen genötigt, im Interesse des Direktverkehrs der Ostseeländer mit Uebersee auch deren Haupthäfen als Basishäfen anzuerkennen. So erfreuten sich 1938 Oslo, Stockholm, Göteborg und Kopenhagen im Ueberseelinienverkehr mit Südamerika Westküste der gleichen Konferenzraten wie die Beneluxhäfen, Bremen und Hamburg. Dasselbe galt in den Relationen Cuba, Mexiko und Ostasien für Danzig und Gdingen. Im Verkehr mit San Francisco ist Triest entfernungsmäßig gegenüber Rotterdam 2363 Seemeilen im Nachteil. Trotzdem besteht in dieser Relation zwischen Triest und den Seehäfen Großbritanniens, Belgiens und der Niederlande Ratengleichheit. Diese Beispiele, welche aus Raummangel nicht fortgesetzt werden können, zeigen eindeutig, daß die Länge des Seeweges auf die Basisfrachten der Konferenzen keinen Einfluß hat.

Die Beibehaltung der von den internationalen Schifffahrtskonferenzen von jeher angewandten Prinzipien der Ratengleichheit für die Basishäfen der verschiedenen europäischen Länder und der Gleichheit der Frachten für alle Verloader liegt im Interesse des seewärtigen Außenhandels aller Mitgliedsländer eines integrierten Europas. Darüber hinaus sollte eine kommende europäische Verkehrsbehörde eine bessere Durchbildung und Vereinfachung sowie eine einheitliche Gütereinteilung im Seefrachttarifwesen anstreben. Mit allem Nachdruck ist die Oeffentlichkeit der Tarife zu fordern!

Führende Vertreter der Binnenschifffahrt betrachten die Schifffahrtskartelle (Konferenzen und Pools) als Vorbild. Dabei wird aber übersehen, daß die Konferenzen als freiwillige Zusammenschlüsse der internationalen Linienschifffahrt seit Jahren eine ernste Krise durchmachen. Der Verfasser hat schon 1937 empfohlen, die segensreichen Funktionen der Konferenzen durch staatliche Schutz- und Aufsichtsmaßnahmen sicherzustellen. Die Voraussetzung für die Schaffung internationaler Kontroll- und Aufsichtsorgane zur Verhinderung eines destruktiven

Wettbewerbs in der Linienschiffahrt ist aber die Bildung überstaatlicher Unionsbildungen. Erst dann ist eine völlige Lösung des Seehafenwettbewerbproblems in einem vereinten Europa möglich.

Die Seehafentarife der deutschen Eisenbahnen sind im Ausland häufig kritisiert worden. So wurde schon bei den Vernehmungen, die die englische Royal Commission on Shipping Rings veranstaltete, behauptet, daß Deutschland mit Hilfe der Seehafentarifpolitik seiner Staatsbahnen die deutsche Industrieausfuhr künstlich fördere und diese gleichzeitig einseitig über die deutschen Seehäfen lenke, was wegen der starken Stellung der deutschen Flagge in den nationalen Häfen sich in einer einseitigen Begünstigung der deutschen, internationalen Konferenzen angehörenden Reedereien auswirke. Zu Kampfmaßnahmen gegen die deutsche Seehafenpolitik entschloß sich in den 20er Jahren erstmalig die westliche auf die Rheinmündungshäfen fahrende Gruppe der Nordatlantikkonferenz. Sie notierte im Verkehr von und nach Nordamerika Ostküste Seefrachten, die 8 bis 10 % niedriger waren als diejenigen von und nach Hamburg und Bremen. Am 15. November 1928 entschloß sich die westliche Gruppe, wieder einen Frachtenpool zu bilden. Von 1895 bis 1914 hatte ein solcher Frachtenpool von allen Häfen des europäischen Kontinents im Verkehr mit Nordamerika Ostküste bestanden. Nach dem 1. Weltkrieg gelang es zunächst nicht, ihn zu erneuern. Nachdem der Frachtenpool der von Rotterdam und Antwerpen nach Nordamerika Ostküste fahrenden Linien zustande gekommen war, versuchten die Mitglieder der westlichen Gruppe der Nordatlantik-Konferenz, auch die östliche Gruppe, d. h. die ab Hamburg und Bremen nach Nordamerika fahrenden Reedereien zu bewegen, gleichfalls einen Pool zu bilden und sich mit ihnen wieder zu einem Einheitspool zusammenzuschließen. In den diesbezüglichen Besprechungen, welche im November 1928 stattfanden, erklärten aber die Mitglieder der westlichen Gruppe, daß sie daran festhalten müßten, daß die Frachten ab Hamburg und Bremen 10 % höher als diejenigen ab Antwerpen und Rotterdam seien, wenn nicht die deutschen Reedereien auf die Seehafentarife der Reichsbahn verzichteten. Die deutschen Reedereien waren weder gewillt noch in der Lage, auf diese Wünsche einzugehen. Die Folge war, daß die Einbeziehung der deutschen Linien in den Frachtenpool auf dem Nordatlantik zunächst scheiterte. Den Bemühungen des damaligen stellvertretenden Vorsitzenden der Hamburg-Amerika-Linie, Marius Böger, gelang es, nach langwierigen Verhandlungen in Amerika 1932 die Voraussetzungen für eine Verständigung der von den Häfen des europäischen Kontinents nach Nordamerika Ostküste fahrenden Reedereien zu erreichen. Am 12. Dezember 1932 kam es zu Verträgen, die zur Aufhebung der Range-Zuschläge führten. Im ausgehenden Geschäft waren die neuen Frachten für Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen nunmehr gleich. Hingegen blieben in der heimkehrenden Fahrt von Nordamerika Ostküste die Verhältnisse beim alten.

Auch seit dem letzten Kriege besteht im konferenzgebundenen Linienverkehr der nordwesteuropäischen Häfen nach Nordamerika Ratengleichheit. Dagegen stellen sich in umgekehrter Richtung die Hamburger und Bremer Frachten wieder 10 % höher als die Rotterdamer und Antwerpener Konferenzraten. Seit 1945 erheben sogar alle heimkehrenden Nordamerikakonferenzen (Ostküste, Golf und Westküste) in der Fahrt nach Hamburg und Bremen Range-Zuschläge. Zwischen den beiden Kriegen wurden sie nur von der Nordatlantik-Konferenz angewandt. Nach deutscher Meinung bedeuten die Range-Zuschläge eine Diskriminierung der Häfen Hamburg und Bremen. Es wird von deutscher Seite behauptet, daß

die West-Bound-Conference lediglich auf Betreiben der Holland-Amerika-Lijn an den Range-Zuschlägen festhalte. Seit der Bindung der deutschen Seehafentarife an die Frachtsätze der Duisburger Frachtenkonvention kann, so argumentiert man in der Bundesrepublik, von einer Schädigung der Beneluxhäfen durch die deutsche Seehafenpolitik nicht mehr gesprochen werden. Es ließe sich daher die Beibehaltung der Range-Zuschläge in keiner Weise rechtfertigen.

Die Beneluxhäfen fühlen sich nach wie vor durch die Seehafenpolitik der Bundesbahn geschädigt. Man begrüßt daher die Range-Zuschläge, weil auf diese Weise die Vorteile, welche die deutschen Seehäfen aus der angeblich künstlichen Niedrighaltung der Vor- und Nachfrachten des geschlossenen Bahnweges erzielen, durch die differenzierten Konferenzraten wenigstens zu einem Teile wieder ausgeglichen werden. Gelegentlich werden diese Seefracht-Differentials in den Niederlanden auch als reine Entfernungszuschläge begründet. Der Verfasser glaubt indessen, den Nachweis erbracht zu haben, daß die Frachtzuschläge, mit welchen die Nordamerika-Konferenzen im heimkehrenden Geschäft die deutschen Seehäfen belasten, mit den Entfernungsvorteilen der Beneluxhäfen im seewärtigen Schiffsverkehr gegenüber Hamburg und Bremen in keinerlei Zusammenhang stehen.

Das Bundesverkehrsministerium und die Bundesbahn dachten schon mit Rücksicht auf die deutschen Rheinhäfen und die deutsche Rheinschiffahrt nicht daran, wegen der leidigen Angelegenheit der Range-Zuschläge die im seewärtigen Außenhandel des Wettbewerbsgebiets mühsam erreichte Synchronisierung der deutschen Seehafentarife mit den Frachtaufwendungen des gebrochenen Verkehrs wieder preiszugeben. Anders liegen die Verhältnisse beim Transitverkehr mit Oesterreich. Die direkten Seehafentransittarife berühren die Interessen der deutschen Binnenhäfen und der deutschen Rheinschiffahrt nur am Rande.

Vor dem Kriege waren die Beneluxhäfen am seewärtigen Außenhandel Oesterreichs nicht beteiligt. In den ersten Nachkriegsjahren, als Hamburg und Bremen nur über wenige Ueberseelinien verfügten, bezogen die Rheinmündungshäfen auch Oesterreich in ihre landwärtige Durchfuhr ein. Trotz der Ungunst ihrer geographischen Lage wußten sie sich auch nach dem Wiederaufbau der Hafenzufahrten Hamburgs und Bremens und der Wiedereinführung des Deutsch-Oesterreichischen Seehafentarifs (Does) in diesem für sie völlig neuen Geschäft zu behaupten, weil die Bundesbahn sich entschloß, gleichzeitig auch einen niederländisch-österreichischen Seehafentarif (Noes) und einen belgisch-österreichischen Seehafentarif (Boes) einzuführen.

Im Seehafenverkehr Oesterreichs mit den nordwesteuropäischen Seehäfen kommen folgende Entfernungen in Frage:

Passau—Bremen	799 km
Passau—Hamburg	844 km
Passau—Antwerpen	886 km
Passau—Rotterdam	908 km

Vor der Zweiteilung Deutschlands war Hamburg 800 km, Bremen 778 km von Passau entfernt. Die deutschen Teilstrecken betragen im Verkehr mit Oesterreich für Antwerpen 739 km und für Rotterdam 744 km.

Die Bundesbahn glich mit Wirkung vom 15. Oktober 1952 die Sätze des Noes und Boes an diejenigen des Does an. Sie übertrug auf ihre Teilstrecken (Passau—Aachen West und Passau—Kaldenkirchen) die sich für Hamburg aus dem Does ergebenden Frachten. Hierzu kamen für die Beneluxhäfen die Kosten auf den belgisch-niederländischen Eisenbahnstrecken (Montzen—Antwerpen 147 km,

Venlo—Rotterdam 164 km). Trotz der höheren binnenländischen Beförderungskosten entwickelte sich das Transitgeschäft der Beneluxhäfen mit Oesterreich nicht ungünstig. So betrug ihre Durchfuhr mit Oesterreich vom 1. August bis 31. Juli 1952 209 150 t. Hiervon entfielen auf Rotterdam und Amsterdam nicht weniger als 177 121 t.

Als die deutschen Bestrebungen nach Beseitigung der Range-Zuschläge ohne jeden Erfolg blieben, holte die Bundesbahn zu einem Gegenschlag aus. Sie erhöhte die Noes- und Boes-Tarife zum Ausgleich der Range-Zuschläge mit Wirkung vom 15. Januar 1953 beträchtlich. Es wurde zu den Frachtsätzen des Does für Hamburg im Verkehr von den Seehäfen ein Zuschlag von 50 schweizer Rappen je 100 kg erhoben. Da die Range-Zuschläge nur im eingehenden Verkehr der Nordamerika-Konferenzen gelten, verzichtete die Bundesbahn auf Zuschläge zum Noes und Boes in umgekehrter Richtung. Da die Niederlande sich weigerten, diese Neuregelung anzuerkennen, wurde der Noes aufgehoben. Dies hatte zur Folge, daß die niederländischen Häfen im Verkehr mit Oesterreich auf der Strecke Passau—Kaldenkirchen die hohen Sätze des allgemeinen deutschen Durchfuhrtarifs zahlen mußten. Daraufhin entschloß sich die West Bound Conference zu Refaktien auf ihre Seefrachten für den Teil des Hinterlandverkehrs der Beneluxhäfen, der auf dem geschlossenen Bahnweg durchgeführt wird. Trotzdem schrumpfte die Durchfuhr der niederländischen Häfen mit Oesterreich sehr stark zusammen. So stellte sich die Durchfuhr Rotterdams mit Oesterreich in den ersten acht Monaten 1953 auf nur 25 000 t. Inzwischen ist es zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen zu einer Verständigung und damit zur Wiedereinführung bzw. Neuregelung der Noes und Boes gekommen. Die Frachtsätze der neuen Noes und Boes sind aber wegen der Range-Zuschläge immer noch um 18 Rappen, und zwar jetzt in beiden Richtungen, teurer als die Hamburger Does-Sätze.

Abschließend kann gesagt werden, daß die Range-Zuschläge eine echte Diskriminierung der deutschen Seehäfen darstellen. Ihre Beseitigung ist dringend notwendig. Völlig unmöglich erscheint ihre Anwendung in einem integrierten Europa.

### VIII.

#### Die Bedeutung der Platzspesen für die Wettbewerbsstellung der Seehäfen.

Es ist nunmehr noch zu untersuchen, ob die Hafengebühren einen erheblichen Einfluß bei der Auswahl des Hafens durch die binnenländischen Verloader ausüben. Der Verfasser stimmt darin von Beckerath zu, daß die Hafengebühren wegen der Abweichung der Erhebungsgrundsätze voneinander und wegen der Verschiedenheit in der praktischen Anwendung der einzelnen Erhebungsmerkmale nur schwer miteinander zu vergleichen sind<sup>13)</sup>. Fest steht, daß die belgisch-holländischen Seeplätze, was die Kosten für die Reeder wie für die Verloader anbelangt, stets besser als die deutschen Nordseehäfen gestellt waren. Zwischen den beiden Kriegen war Antwerpen der billigste Hafen unter den Konkurrenzhäfen. In der Vergangenheit hat Hamburg von allen Kontinental-Häfen die höchsten Hafengebühren aufzuweisen gehabt. Das galt sowohl von den Hafengebühren, die das Schiff, d. h. den Reeder, treffen, wie von den Gebühren, die von der Ladung, d. h. von den Verladern, zu tragen sind.

<sup>13)</sup> E. v. Beckerath, „Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung“, Berlin 1918, S. 52—53.

Es unterliegt zunächst keinem Zweifel, daß hohe Schiffsbelastungen die Anziehungskraft eines Hafens auf die Trampschiffahrt verringern. Was die Linienschiffahrt anbelangt, so vertritt E. v. Beckerath die Auffassung, daß durch die auf dem Fahrzeug ruhenden Abgaben den deutschen Häfen als solchen kein unmittelbarer Schaden erwuchs. Dies deshalb nicht, weil die Schiffskosten in den Seefrachten enthalten sind, die Frachtraten aber in der Linienschiffahrt sich wegen der Verbandsbildung in der gleichen Höhe bewegen<sup>14)</sup>. Ohne jede Einschränkung trifft indessen E. v. Beckeraths Behauptung nicht zu, daß die Hafengebühren, soweit sie vom Reeder getragen werden, keinen Einfluß auf die Wahl des Beförderungsweges ausüben<sup>15)</sup>.

Was die Belastung der Ware anbelangt, so spielt sie im Kampf der großen Häfen um das Hinterland keine unwichtige Rolle. Wenn auch wegen des völlig verschiedenen Aufbaues der Hafengebühren in den einzelnen Wettbewerbshäfen ein völlig einwandfreier ziffernmäßiger Vergleich kaum möglich ist, so sind doch zweifellos die Kosten, welche die Ware zu tragen hat, sowohl beim Kai-Umschlag wie beim Strom-Umschlag in den Rheinmündungshäfen stets niedriger als in den beiden deutschen Nordseehäfen gewesen. Vor dem Kriege berechnete in Hamburg die Hafens- und Lagerhausgesellschaft Kaigebühren, die je nach dem Wert der Ware zwischen 5 und 35 Pfg. je 100 kg lagen. Der niedrigste Satz von 5 Pfg. galt für Roheisen, Walzeisen und grobe Eisenwaren, wie Nägel, Stacheldraht usw. Im seewärts ausgehenden Verkehr betrug der höchste Satz 23 Pfg. je 100 kg. In Rotterdam dagegen lagen kurz vor Ausbruch des Krieges die Sätze des Kaigeldes, gleichfalls je nach Art des Gutes, zwischen 2,2 und 22 Pfg. je 100 kg. Ähnlich lagen die Verhältnisse beim Stromumschlag. Ganz besonders galt dies bei Partien von bis zu 50 t. Dies deshalb, weil in Hamburg der Elbkahn erst bei Partien von über 50 t längsseit kommt, wodurch im Fall von kleineren Partien zusätzliche Aufwendungen in Gestalt der Schutenkosten entstanden. In Rotterdam hat es eine 50-t-Grenze nie gegeben. In Antwerpen existierte sie, wurde aber in Wirklichkeit nicht beachtet. Bei Partien von über 50 t waren die Unterschiede zwischen Hamburg und den ausländischen Westhäfen nicht so groß. Sehr viel folgenschwerer war aber für Hamburg ein anderer Umstand. Der Stromumschlag stellt sich bei allen Häfen um über die Hälfte billiger als der Kaiumschlag. Fast der gesamte Güterverkehr der deutschen Seehäfen zwischen dem Wettbewerbsgebiet vollzieht sich aber auf dem geschlossenen Bahnweg. Die Folge ist, daß für die aus dem Wettbewerbsgebiet stammenden Exportgüter, ebenso für die nach dort bestimmten Einfuhrgüter, praktisch nur der teure Kaiumschlag in Frage kommt. Dagegen entfallen vom Transitverkehr Rotterdams mit Deutschland, auch was hochwertiges Import- und Exportgut anbelangt, nur ganz wenige Prozent auf den Bahnweg. Unter diesen Umständen lagen die Hafengebühren, die die deutschen Verloader in Hamburg und Bremen aufzuwenden hatten, weit über die Hälfte höher als in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

Allerdings darf man die Bedeutung der Hafengebühren für die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens nicht überschätzen. London hat die höchsten Hafengebühren und nimmt doch in bezug auf den Schiffs- und Güterverkehr den ersten Platz unter allen Häfen der Welt ein. Hohe Hafengebühren üben auf den seewärtigen Gütereempfang eines Hafens keinen wirklich nachteiligen Einfluß

<sup>14)</sup> E. v. Beckerath, a. a. O., S. 53/54.

<sup>15)</sup> E. v. Beckerath, a. a. O., S. 317.

aus, wenn es sich um Güter leistungsfähiger im Hafen ansässiger Importeure handelt. Ebenso wird ein Hamburger Ausfuhrhändler seine Waren nicht darum über Bremen verschiffen, weil Bremen niedrigere Hafengebühren als Hamburg aufweist. Die Wirkung der die Ladung treffenden Kosten beschränkt sich vielmehr auf reine Speditionsgüter. Wegen der Schwächung seiner Exporteure wurde, wie die Frage der binnenländischen Beförderungskosten, auch das Problem der Hafengebühren für Hamburg zu einer Schicksalsfrage. Mit dem wachsenden direkten Industrieexport stieg die Bedeutung der binnenländischen Spediteure. Diese gaben aber dem Hafen mit den niedrigsten Gebühren den Vorzug.

Auf diese Weise konnten zwischen den Kriegen die belgisch-niederländischen Häfen ihr Einzugsgebiet in Deutschland zum Nachteil von Hamburg und Bremen weiter ausdehnen, als es bei voller Gleichheit in der Waren- und Schiffsbelastung der Fall gewesen wäre. „Bildlich gesprochen: Sie schoben sich auf Grund dieses Vorteils näher an das deutsche Hinterland heran“<sup>16)</sup>. E. v. Beckerath gab aber zu bedenken, daß, je höher die binnenländischen Beförderungspreise sich mit wachsender Entfernung stellten, desto geringer die verhältnismäßige Bedeutung der „festen“ Warenbelastung durch die Platzgebühren war<sup>17)</sup>. Wenn auch E. v. Beckerath nicht daran dachte, bei der Abgrenzung des Hinterlandes die auf die Ware fallenden Gebühren zu vernachlässigen, so waren und wirkten doch nach seiner Auffassung vor dem ersten Weltkrieg die in den verschiedenen Seehäfen dem Verlager bzw. dem Empfänger erwachsenden Ausgaben nicht so verschieden, daß ihnen der entscheidende Einfluß auf den Transportweg zufallen konnte<sup>18)</sup>.

Der Verfasser vermag E. v. Beckerath nicht restlos zu folgen. Wie in dieser Hinsicht die tatsächlichen Verhältnisse kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges lagen, hat er in seiner 1946 abgeschlossenen, aber noch nicht veröffentlichten Schrift „Die Seehafenausnahmetarife der Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für die Seehäfen und die Binnenschifffahrt“ am Beispiel Hamburgs und Bremens nachgewiesen. Zu der teilweise recht erheblichen Mehrfracht auf dem Eisenbahnweg, die Hamburg im Verkehr mit dem Wettbewerbsgebiet Bremen gegenüber aufzuwenden hatte, gesellte sich als weiterer schwer empfundener Nachteil die Mehrbelastung auch bei den Platzspesen. Zu den Platzkosten rechnen wir nicht nur die von den Hafenverwaltungen erhobenen Kaigebühren, sondern auch die Aufwendungen, die dem binnenländischen Verlager durch die unvermeidbare Inanspruchnahme der Dienste der Seehafen-Spediteure erwachsen. In Hamburg sind sowohl die Kaigebühren als auch die Fob-Provisionen und die Verschiffungsprovisionen der Seehafen-Spediteure höher als in Bremen. Sieht man von den Schüttgütern ab, so bewegten sich 1938 in Bremen die Kaigebühren zwischen 2 und 18,5 Pfg. je 100 kg. Für das Absetzen von Walzeisen, Nägeln, Stacheldraht usw. wurden 2 Pfg. je 100 kg gegen 5 Pfg. in Hamburg berechnet. In Bremen betrug die höchste Belastung der Einfuhrgüter 18,5 Pfg. (in Hamburg 35 Pfg.). Der höchste Satz für Ausfuhr Güter stellte sich in Bremen auf 15 Pfg. und in Hamburg auf 23 Pfg. je 100 kg.

Aus den in der genannten Schrift angeführten Beispielen geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß die unterschiedliche Belastung der einzelnen Häfen durch die

16) E. v. Beckerath, a. a. O., S. 318.

17) E. v. Beckerath, a. a. O., S. 318.

18) E. v. Beckerath, a. a. O., S. 234 und S. 55.



Hafengebühren für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen doch von sehr viel größerer Bedeutung ist, als E. v. Beckerath angenommen hat. Unter diesen Umständen empfiehlt es sich, bei Wettbewerbsuntersuchungen zwischen der Seefracht und den vom Schiff, d. h. vom Reeder, zu tragenden Hafenkosten einerseits, sowie den auf der Ware ruhenden Hafengebühren und den eigentlichen binnenländischen Beförderungskosten andererseits zu unterscheiden.

Eine Gleichschaltung der Hafenkosten im Rahmen der Seehafenintegration ist undurchführbar. Aus diesem Grunde wurde auch bei der Ermittlung der Frachtparität zwischen den Kosten des geschlossenen Bahnweges von und nach Hamburg einerseits und den Aufwendungen des gebrochenen Verkehrs von und nach Rotterdam andererseits von der Berücksichtigung der in den Häfen berechneten Hafenz- und Speditionsgebühren bewußt abgesehen. Trotzdem empfiehlt der Verfasser, daß ein gemeinsamer Ausschuß aus Vertretern der deutschen und der ausländischen Seehäfen die tatsächliche Höhe der Hafengebühren und der Fob-Kosten in den einzelnen Häfen ermittelt und miteinander vergleicht. Erst dann kann der Einfluß der Hafengebühren auf die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen festgestellt werden. Aufgabe dieses Ausschusses wäre es zu prüfen, ob die Einbeziehung der Hafengebühren und der Platzspesen in die Port-Equalization erforderlich ist oder nicht. Völlig gleiche Hafengebühren und Platzspesen für jeden Hafen kommen aber unter keinen Umständen in Frage. Die Hafenspesen dürfen aber nicht zu einem Kampfmittel des Seehafenwettbewerbs werden. Die Investitionen in den Seehäfen erfolgten überwiegend aus öffentlichen Mitteln. Ihre Amortisation durch die Hafenz- und Umschlagsgebühren wird nur teilweise und verschiedenartig durchgeführt. Wie die Verkehrsträger, so leiden auch die Hafenverwaltungen und die Umschlagsbetriebe unter mangelnder Rentabilität.

## IX.

### Schlußbemerkungen.

Eine europäische verkehrswirtschaftliche Integration muß allen Seehäfen einen gerechten Anteil sichern. Es wurde zu zeigen versucht, daß die Port-Equalization ein Mittel zur Lösung des Problems der europäischen Seehafenintegration darstellt. Ihre Durchführung wird aber nicht leicht sein. Heute ist noch nicht der geeignete Zeitpunkt gekommen, um eine Organisation zur Durchführung der europäischen verkehrswirtschaftlichen Integration aufzurichten. Zu dieser Frage hat sich Karl Schiller in einem in Heft 9, 1952, in der Zeitschrift „Hamburger HafenzNachrichten“ erschienenen Aufsatz wie folgt geäußert:

„Von berufener deutscher Seite ist kürzlich festgestellt worden, daß es keinen Sinn hat, das Dach der wirtschaftlichen Integration zu errichten, solange nicht der Grundstein gelegt und die Wände des Hauses konstruiert worden sind. Die verkehrswirtschaftliche Integration kann wohl als Dach der gesamten Integrierung angesehen werden. Sie sollte dann erfolgen, wenn auf elementaren Gebieten der Grundproduktion sich funktionsfähige übernationale Organismen entwickelt haben. Trotzdem haben aber . . . . die Seehäfen der Nordsee-Gruppe schon miteinander Fühlung genommen und sind in Vorgespräche eingetreten, die einer Integration dienlich sein können.“<sup>19)</sup>

Diese Gespräche sollten fortgesetzt werden, damit man bald zu einer Einigung in den Grundfragen kommt.

<sup>19)</sup> Prof. Dr. Karl Schiller, „Zusammenarbeit der Häfen“, Hamburger Hafennachrichten Nr. 9 vom 7. Mai 1952.