

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Keine glückliche Hand ...

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1950) : Keine glückliche Hand ..., Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 6, pp. 9-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131120>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Keine glückliche Hand . . .

seiner Gegenvorschläge für Jerusalem, bis zu den bevorstehenden britischen Gesprächen mit Ägypten und der bereits erfolgten britisch-amerikanischen Öl-Einigung (die die Aufhebung der Benzin-Rationierung in England brachte) führt ein direkter Weg.

Dem nicht geringen Londoner Erfolg einer Vereinheitlichung der britisch-amerikanischen Politik im Mittleren Osten steht kein entsprechender Erfolg für Südostasien gegenüber. Hier muß England, zusammen mit den Dominien, zunächst allein weiter helfen, wenn auch wirtschaftliche Unterstützung in allgemeinen Wendungen von Acheson zugesagt wurde. Doch auch hier fehlt es nicht an Konferenz-Nachschriften: Burma hat weitere Hilfe erhalten, auf der Sydney-Konferenz hat sich Australien unnötig über die britische „Zurückhaltung“ beklagt, in Malaya hat Kriegsminister Strachey die Fortsetzung des Busch-Krieges allen denen versichert, die Malaya (und die Gummi-Plantagen) bereits verloren geben wollten, während mit Indien und Pakistan sich die britischen Beziehungen ständig sichtbar bessern. Vielleicht wird die britische Hartnäckigkeit es doch erreichen, amerikanische Hilfe für Südostasien locker zu machen, auch wenn die Londoner Konferenz in dieser Hinsicht eine Enttäuschung für Bevin war. (—n)

Man braucht das zwischen der Ostzonenregierung und Polen abgeschlossene Markierungsabkommen durchaus nicht als eine formal-juristische, den internationalen Verträgen widersprechende wirtschaftliche und politische Eingliederung der deutschen Ostgebiete in das polnische Staatsgebiet aufzufassen, um nicht doch genau zu wissen, daß Polen mit dieser Handlung auf eine wirtschaftliche und politische Festigung seiner Ansprüche auf dieses Gebiet abzielt. Polen hat im Lauf seiner bewegten Geschichte in den Fragen der inneren Festigung in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht in sehr seltenen Fällen eine glückliche Hand bewiesen, und es ist ein tragisches Geschick — und vielleicht eine tragische Schuld —, daß Polen stets durch Ausnützung günstiger Konjunkturen zu Scheinblüten gelangt ist, deren Pracht nie von Dauer sein konnte. Wir haben selbst erfahren, daß durch Annexionen fremder, d. h. nicht durch kulturelle und wirtschaftliche Arbeit erworbener Räume niemals das innere Staatsgefüge und der äußere Gebietsbestand gefestigt werden kann und daß formale Vertragswerke hierüber nie die jeweilige Machtkonstellation überdauern.

Man kann Polen zugute halten, daß die westlichen Alliierten ihm in den ersten Nachkriegsjahren genügend Grund gegeben haben, an die Rechtmäßigkeit seines Anspruches zu glauben, und genügend Gelegenheit gegeben haben, diesen Anspruch schrittweise zu verwirklichen. Warum sind die deutschen Ostgebiete keine fünfte Besatzungszone geworden? Warum ließ man es lange Zeit unwidersprochen, daß die Bevölkerung evakuiert und alle wirtschaftlichen Institutionen in polnische Regie überführt wurden? Wer die bevölkerungs- und wirtschaftspolitische Linie Polens in den letzten Jahren verfolgt hat, konnte keinen Zweifel darüber hegen, daß Polen eines Tages diesen Schritt gehen würde. Es ist schließlich auch nicht einfach, ein Staats- und Wirtschaftsgebiet souverän zu regieren, daß an der einen Seite ohne Grenzlinie in ein Gebiet mündet, daß verwaltungsmäßig betreut werden soll.

Eine dauernde Freundschaft auch zu seinen westlichen Nachbarn hätte Polen sicher einen größeren wirtschaftlichen Gewinn gebracht als dieser im Grunde einseitige Akt, auf dessen moralische und juristische Anerkennung es niemals hoffen darf. Polen hätte zweifellos staatsmännisch klüger gehandelt, wenn es das deutsche Verwaltungsgebiet nach beiden Seiten „markiert“ hätte, aber es hat in solchen Dingen niemals eine glückliche Hand gehabt. (sk)

Dr. K. J. Sattelmair, Hamburg

Fragen einer deutsch-holländischen Verkehrsverständigung

Nach einer in Deutschland vielfach vertretenen Auffassung scheint der Zeitpunkt für eine von Holland vorgeschlagene Verkehrsverständigung noch nicht gekommen zu sein. Es gibt dafür eine Anzahl von gewichtigen Gründen. Bei der zwar im Prinzip vorhandenen Bereitschaft, gemeinsam berührende Fragen zu erörtern, besteht ferner wohl noch nicht überall eine völlige Klarheit und Übereinstimmung, wie eigentlich die erwünschten Vereinbarungen aussehen und welche Sach- und Verkehrsgebiete einbezogen werden sollen. Wie ungewöhnlich schwierig das ganze Problem ist und wie weit dieses über den unmittelbaren und eigentlichen Seehafenbereich hinausgeht, mag zunächst aus einer Gegenüberstellung der beiden Standpunkte nur andeutungsweise erkenntlich sein:

Holland fordert im Grundsatz den freien und uneingeschränkten Verkauf der Dienstleistungen seiner Seehäfen, Rheinschiffahrt, Kraftwagenwirtschaft, Spedition und Seeschiffahrt auf dem Gebiet der Deutschen Bundesrepublik. Demgegenüber stehen deutsche volkswirtschaftliche Erfordernisse erster Priorität in Gestalt der Schutzbedürftigkeit der eigenen Rheinschiffahrt, der Kanalschiffahrt und vor allem der deutschen Seehäfen, die durch politische Ereignisse unverhältnismäßig stark notleidend geworden sind und ihre frachtgünstige Stellung zum eigenen nationalen Hinterland teilweise verloren haben; es stehen sich ferner gegenüber einmal die Notwendigkeit, den Wiederaufbau einer deutschen Handelsflotte durch die Sicherung eines Ladungsaufkommens in den Heimat- und Basishäfen zu fördern, die Arbeitslosigkeit in den

Häfen zu bekämpfen und schließlich auch die Interessen der Deutschen Bundesbahn selbst. Diese ist bei ihrer katastrophalen Finanzlage und ihrer Verteidigungsstellung gegenüber anderen Verkehrsmitteln darauf angewiesen, gegenüber dem nassen und dem trockenen Verkehr ihren Besitzstand zu behaupten. Schon diese knappe Abgrenzung der beiden Auffassungen deutet die Vielseitigkeit und Kompliziertheit des ganzen nordwesteuropäischen Hafenproblems wenigstens in den Grundzügen an.

Die Verkehrsanteile...

Je kleiner eine Verkehrsdecke ist, in die sich fünf oder sechs große Häfen teilen müssen, desto argwöhnischer wird der eine den Anteil des anderen beobachten. Das ist selbstverständlich — berechtigt aber auch zu der Schlußfolgerung, die Ecken und Kanten im Wettbewerb könnten doch eines Tages abgeschliffen werden, wenn diese Verkehrsdecke mit der Zeit einen Umfang erhält, die jeden Mitspieler zu seinem vermeintlichen oder natürlichen Recht kommen läßt. Vielleicht hat die Entwicklung im Jahre 1949 dafür einen Fingerzeig gegeben. Es hat sich nämlich herausgestellt, daß der Hafen Rotterdam in diesem Zeitraum von dem deutschen Außenhandel 7,6 Mill. t auf sich vereinigt hat. Der Anteil von Antwerpen betrug gleichzeitig 1,9 Mill. t, zusammen also 9,5 Mill. t. Der Hafen Hamburg war im Jahre 1949 am deutschen Außenhandelsvolumen mit 7,3 Mill. t beteiligt, sein Gesamtverkehr belief sich auf 9,6 Mill. t, die Differenz entfällt in der Hauptsache auf den innerdeutschen Küstenverkehr. Wenn man auch nicht Tonne für Tonne vergleichen kann und die Massengüter wie Erz, Kohle usw. im Falle von Rotterdam einen etwas größeren Anteil haben als im Falle Hamburg (Rotterdam war immer schon typischer Massenguthafen im Gegensatz zu Amsterdam und Antwerpen), so kann man heute doch nicht mehr von einer Benachteiligung der Beneluxhäfen sprechen.

Die Beteiligung der Häfen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen und Emden am deutschen Außenhandel ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Häfen	1936		1949	
	Mill. t	%	Mill. t	%
Rotterdam	22,5	43,6	7,6	28,7
Antwerpen	4,6	8,9	1,9	7,2
Hamburg	14,5	28,1	7,3	27,7
Bremen	5,0	9,7	6,2	23,6
Emden	5,0	9,7	3,4	12,8
Zusammen	51,7	100,0	26,4	100,0

Daraus geht hervor, daß der Gesamtverkehr seit 1936 um etwa die Hälfte zurückgegangen ist und daß der Anteil von Rotterdam auch prozentual noch stark zurückliegt. Man wird aber ins Auge fassen müssen, daß auch der Rotterdamerverkehr auf drei Trägern beruht: Dem eigentlichen holländischen Verkehr, dem deutschen Transit und dem übrigen europäischen Transitverkehr. Der eigentliche holländische Seehafenverkehr, also die Gütermengen aus dem holländischen Außenhandel sind bereits um zwei Drittel größer als 1936, und ferner ist bemerkenswert, daß der Rotterdamerverkehr ohne Deutschland, also der Verkehr aus der Schweiz, Österreich, Un-

garn, Tschechoslowakei und Skandinavien bereits wieder mehr als vier Fünftel seines Vorkriegsumfanges erreicht hat. Wenn wir dem gegenüberstellen, daß der Hamburger Transitverkehr erst 15 % seines Umfanges von 1936 beträgt und der von Bremen sogar erst 1,3 %, so ergibt sich daraus doch eine andere Gesamtbeurteilung, als sie zunächst im Sektor deutscher Transit über Rotterdam zu treffen war.

Auch das Antwerpener Bild erhält bei dieser Betrachtung eine andere Farbe. Prozentual liegt Antwerpen, was seine Beteiligung am deutschen Transit betrifft, fast wieder auf derselben Höhe wie 1936. Hinzu kommt, daß der belgische Außenhandel über Antwerpen seinen Umfang von 1936 fast wieder erreicht hat (94 %), das gleiche gilt für den Antwerpener Transitverkehr ohne Deutschland, der heute schon wieder über 90 % von 1936 ausmacht. Alles in allem betrachtet, haben beide Rheinmündungshäfen (die Amsterdamer Ziffern liegen leider nicht vor) im Jahre 1949 bereits wieder eine Beteiligung von 36 % am deutschen Ein- und Ausfuhrverkehr erzielt.

... im Bild der Gesamtentwicklung

Aus diesen Gründen wird man objektiv verfahren, wenn man die Gesamtentwicklung des Verkehrs über die genannten nordkontinentalen Häfen vergleicht. Im Jahre 1936 vereinigten die Häfen im Abschnitt Antwerpen-Hamburg (wiederum ohne Amsterdam) einen Gesamtverkehr von 91,1 Mill. t auf sich. Im Jahre 1949 bezifferte sich der Gesamtverkehrsstand auf 59,8 Mill. t. Im einzelnen ergibt sich dann folgendes Bild:

Häfen	1936		1949	
	Mill. t	%	Mill. t	%
Rotterdam	31,5	34,6	20,1	33,7
Antwerpen	23,0	25,5	19,3	32,2
Hamburg	21,7	23,8	9,6	16,0
Bremen	6,8	7,4	6,6	11,0
Emden	7,9	8,7	4,2	7,1
Zusammen	91,1	100,0	59,8	100,0

Der Vergleich mit dem Jahre 1936 ist deshalb gewählt, weil die Verkehrsziffern von 1937 und 1938 schon Gütermengen in beachtlicher Größe enthalten, die einen Vergleich mit 1949 nicht mehr zulassen, denn seit 1936 hat der Hafen von Rotterdam einen namhaften Teil jener Einfuhren umgeschlagen, die in Zusammenhang mit der deutschen Aufrüstung standen. Es ergibt sich aus dieser Zusammenstellung die zunächst wichtige, grundsätzliche Feststellung, daß Rotterdam seine prozentuale Vorkriegsbeteiligung am Gesamtverkehr wieder erreicht und Antwerpen bereits wesentlich überschritten hat. Beide Häfen zusammen vereinigten auf sich 1936 60,1 % und 1949 bereits 65,9 % des gesamten nordwestkontinentalen Seehafenverkehrs. Demgegenüber liegt Hamburg mit 16,9 % im Jahre 1949 gegenüber 23,8 % im Jahre 1936 weit zurück. Emden hat fast wieder den Gleichstand erreicht, während Bremen in der Hauptsache als Folge des Besatzungsverkehrs seinen Anteil überschreiten konnte. Auch diese Statistik läßt die Schlußfolgerung zu, daß die Position von Rotterdam und Antwerpen mindestens seit dem Jahre 1949 eine viel bessere im gesamteuropäischen Seehafenverkehr ist als die der deutschen Häfen.

Wandel der Motivierung

In der Begründung der holländischen Verkehrsfordernngen hat sich seit 1945 ein bemerkenswerter Wandel gezeigt. In den ersten Jahren nach der Kapitulation stand das Motiv der Schutzbedürftigkeit und die Förderung der „alliierten“ Häfen Rotterdam und Antwerpen im Vordergrund. Seit aber der Marshallplan und damit das Postulat der europäischen Zusammenarbeit und Selbsthilfe wirksam ist, wurde natürlich das europäische Moment der Hafenvständigung bewußt in den Mittelpunkt aller Betrachtungen gerückt. Auf dieser Ebene wird, obgleich die europäische Wirtschaftsidee ein sehr willkommenes Wasser auf die Rotterdamer Mühlen darstellt, eines Tages ein gemeinsamer Nenner in der Seehafentarifpolitik gefunden werden müssen, wenn man zu einer Entschärfung der deutsch-holländischen Verkehrsverhältnisse beitragen will. Vor diesem Zielpunkt liegt indessen noch ein langer Weg. Es besteht keineswegs eine generelle deutsche Abneigung gegen vernünftige und der allgemeinen Entwicklung entsprechende Vereinbarungen, wenn man sich auch davor hüten sollte, den Verständigungsgedanken zu überspitzen. Vielmehr werden deutsche Vorbehalte sorgfältig beachtet und überlegt werden müssen, die nun einmal durch die unterschiedliche Position der beteiligten Seehäfen gegeben sind.

Ungleiche Voraussetzungen

Rotterdam und Antwerpen haben den Krieg intakt überdauert, die deutschen Hafenanlagen wurden nahezu völlig zerstört. Ihr Wiederaufbau bis zur Erreichung einigermaßen gleichwertiger Fazilitäten bedarf einer gewissen Zeit. Die finanzielle Kraft der Hafenvirtschaft und damit die Beweglichkeit ihrer einzelnen Teile ist grundverschieden. Das internationale Liniennetz in Rotterdam und Antwerpen ist friedensmäßig, das der deutschen Nordseehäfen aus verschiedenen Gründen noch im ersten Aufbau. Die holländische und belgische Handelsflotte hat ihre Vorkriegsstärke wieder erreicht, und da eigene Flotten den Heimat- und Basishäfen stets die stärksten und am meisten kontinuierlichen Impulse geben, ist für die deutschen Häfen selbst bei zunehmender Anziehungskraft das Fehlen einer nationalen Überseelinienfahrt ein nicht zu übersehendes Handicap. Der ungehindernten Akquisitionstätigkeit holländischer und belgischer Reeder, Schiffsmakler, Spediteure und anderer Verkehrsfirmer in den Transitländern stehen die bekannten Hemmungen gegenüber, die die Arbeit der deutschen Unternehmen auch heute noch, oft entscheidend, erschweren und nicht selten unmöglich machen.

Ein niederländischer Mitarbeiter antwortet

In unserem holsteinischen Ferienort ist es schwierig, zu Dr. Sattelmairs Ausführungen gebührend Stellung zu nehmen, da wir die notwendigen Unterlagen nicht zur Hand haben. Da uns aber die Gestaltung der zukünftigen Beziehungen zwischen den westeuropäischen Nordseehäfen als eine westeuropäische Lebensbedingung erscheint, möchten wir doch im

Ferner existieren ungleiche Startbedingungen durch die bekannten Währungsdisparitäten: „Weiche“ Umschlagskosten in Rotterdam auf der einen Seite, prohibitiv wirkende „harte“ Zahlungsbedingungen auf der anderen Seite. Wer einen Einblick in die praktische Tätigkeit internationaler Spediteure und Vershiffer tun kann, weiß, wo dabei die Vor- und Nachteile liegen. Diese Vorzugsstellung Rotterdams hat, was die Seefrachten amerikanischer Linien betrifft, die Nederlandsche Bank in Amsterdam noch dadurch verbreitert, daß sie z. B. tschechoslowakischen Abladern die Last der Dollarzählung abnahm. Alle diese Umstände sind im Verkehr mit den hinter der Deutschen Bundesrepublik liegenden Ländern zugunsten der Beneluxhäfen wirksam. Sie sind auch der Grund, warum beachtliche Seehafengütermengen über das deutsche Schienennetz von und nach den Westhäfen bewegt werden, während gleichzeitig Hamburg und Bremen leer ausgehen.

Das gemeinsame Interesse

Es wäre aber nicht richtig, wollte man die deutsch-holländischen Verkehrsbeziehungen ausschließlich durch die Brille der Rheinmündungshäfen betrachten, denn die holländische Seeschiffahrt ist, wie die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt haben, nicht nur am Verkehr ab Rotterdam, sondern ebenso ab Hamburg und Bremen beteiligt. Es läßt sich sogar die Feststellung machen, daß es vor allem die holländische Seeschiffahrt war, die am konsequentesten in die Fußstapfen der deutschen Überseelinien getreten ist, und zwar nicht nur auf einigen wenigen Fahrtgebieten, sondern nach allen wichtigen Häfen der Welt. In der Hamburger Flaggenreihe steht die holländische Schiffahrt an dritter Stelle. Im Gegensatz zur amerikanischen Flagge verteilen sich die holländischen regelmäßigen Dienste auf eine Vielzahl von Relationen. Man kann aus diesem Grunde annehmen, daß auch ein holländisches Interesse an einer pfleglichen Behandlung der deutschen Seehafenvverkehre vorhanden ist.

Die Zukunft wird zeigen müssen, wann und auf welche Weise ein modus vivendi unter den nordwesteuropäischen Häfen gefunden werden kann. Unter Umständen wird sich dann erweisen, daß eine solche Verständigung nur Hand in Hand gehen kann mit einer Vergrößerung des nach Übersee orientierten europäischen Warenvolumens. Ein fortschreitender Anschluß der europäischen Länder an die überseeische Wirtschaft wird wahrscheinlich viele heute noch bestehende Gegensätze mildern, wenn nicht gar aus der Welt schaffen können.

Grundsätzlichen auf einige Fragen näher eingehen. Bevor von einer Verständigung die Rede sein kann, sollten die Voraussetzungen hierzu geklärt und der Boden, auf den man sich zu stellen hat, abgesteckt werden. Wir stimmen darin überein, daß dieses Problem „ungewöhnlich schwierig“ ist, obwohl wir auf Grund von weit über hundert Befragungen maßgeb-

licher deutscher Persönlichkeiten auf den Gebieten des Verkehrs, des Handels und der Industrie nicht annehmen möchten, daß die deutsche Reserviertheit im Gebiet der gesamten Bundesrepublik so groß ist, wie Dr. Sattelmair sie darstellt.

Besonders gewichtige Schwierigkeiten scheinen uns in der innerdeutschen Lage gegeben zu sein. In der Bundesrepublik sieht man die bedrängte Lage der mit überalterten Fahrzeugen ausgestatteten Binnenschiffahrt einem fast zügellosen Kraftwagenfernverkehr und der verarmten, sozial sehr belasteten Bundesbahn gegenüber stehen. In dem tödlichen Konkurrenzkampf scheint eigentlich nur bei dem erstgenannten Verkehrsträger von einer wirtschaftlich gerechtfertigten Kalkulation gesprochen werden zu können. Wir brauchen hier die Zusammenhänge nicht weiter zu schildern, möchten jedoch darauf hinweisen, daß in gewisser Hinsicht die Verständigung zwischen den Seehäfen sekundärer Natur ist. Solange nicht die innerverkehrspolitischen Verhältnisse geordnet sind, dürften breit angelegte Verhandlungen zwischen den Seehäfen wenig Aussicht auf einen durchschlagenden Erfolg bieten. Dies schließt jedoch nicht aus, daß es schon jetzt in der Seehafenfrage Veranlassung und Möglichkeit für einen aufzunehmenden Kontakt gibt. Dazu gehören z. B. die Hafentarifpolitik, die Werbung, die Kranfrage, kurz gesagt, die Anbahnung einer Umstellung von der „Behördenkonkurrenz“ auf eine Konkurrenz der Privatwirtschaft, die allmähliche Ersetzung der Preiskonkurrenz durch einen Leistungswettbewerb.

Die europäische Wirtschaftsdeutung möge dann „ein sehr willkommenes Wasser auf die Rotterdamer Mühlen“ darstellen, uns ist jedenfalls deutlich geworden — was uns nicht verwundert, sondern sehr erfreut hat —, daß dieser Gedanke gerade in Hamburg am Anfang und Ende aller Erörterungen über diese Frage steht.

Die Rotterdamer Kriegsschäden

Zu der Bemerkung, daß „Rotterdam und Antwerpen den Krieg intakt überdauert haben“, möge die nachfolgende Aufstellung die wirkliche Lage Rotterdams verdeutlichen.

Bestand der Rotterdamer Hafenanlagen

Anlagen	Bestand am:	
	10. 5. 40	5. 5. 45
Kais f. Seeschiffe (km)	18,6	11,3
Kais f. Binnenschiffe (km)	16,7	10,8
Kaikräne	254	157
Verladebrücken	28	2
Schwimmkräne	80	45
Kaischuppen u. Lagerhäuser (1000 qm)	550	350
Tankanlagen f. Mineralöle (Fassungsvermögen in 1000 metr. t)	900	0
Tankanlagen f. Speiseöle (Fassungsvermögen in 1000 metr. t)	270	30
Schwimmdocks	16	3

Wenn auch die Rotterdamer Kriegsverluste nicht so schwer waren wie in Hamburg, so kann doch schwerlich behauptet werden, daß Rotterdam bei Kriegsende „intakt“ oder auch nur annähernd intakt dastand. „Die finanzielle Kraft der Hafenvirtschaft“ allein konnte den Wiederherstellungsprozeß nicht so weit vorantreiben, als es geschehen ist. Auch sonst ist einiges vorgefallen, womit nicht nur die weitgehende Zerstörung der Stadt Rotterdam gemeint ist, die natürlich auch mit dem Hafenbetrieb in enger Wechselwirkung steht. Es gibt auch finanzwirtschaftliche Probleme, wie sie z. B. das heutige Verhältnis zu Indochina hervorgerufen hat. Wir hätten auch andere Faktoren, die nach Dr. Sattelmairs Meinung zugunsten Rotterdams wirken, gern statistisch untermauert gesehen. Daraus wäre vielleicht u. a. ersichtlich geworden, daß der Anteil der älteren und wenig wirtschaftlichen Schiffe (Victory und Liberty) am Gesamtbestand der niederländischen Handelsflotte relativ stark gestiegen ist.

Die Frage der Benachteiligung

Wenn Dr. Sattelmair immer „Hamburg“ und „Rotterdam“ gegenüberstellt, so ist dazu zu bemerken, daß „Hamburg“ in diesem Zusammenhang nicht Westdeutschland bedeutet, sondern sich die Interessen der Rheinmündungshäfen weitgehend mit denen des Rheingebietes, des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, des Main- und Neckargebietes usw. decken. Grundsätzlich dürfte also eine Benachteiligung Rotterdams auf eine Benachteiligung der genannten westdeutschen Gebiete hinauslaufen. Als Beispiel dafür möge die Frage des AT 17 B 1 dienen.

Dr. Sattelmair behauptet jedoch, daß Rotterdam nicht benachteiligt wird, und er versucht, das durch den Hinweis auf die relative Steigerung bezw. Aufrechterhaltung von Rotterdams Verkehrsanteilen zu beweisen. Wie dem auch sei, die zu knappe Verkehrsdecke führt dazu, daß jede Verkehrsverlagerung gleichzeitig auf eine Bevorteilung bezw. Benachteiligung des einen oder des anderen Hafens hinauslaufen muß. Will man jedoch den Begriff „Benachteiligung“ auf zielbewußte Maßnahmen beschränken, also nicht auf rein wirtschaftlich bedingte Tatbestände anwenden, so ergibt sich die Frage, ob Maßnahmen, wie sie u. a. in manchen Seehafenausnahmetarifen, dem Wegfallen des Seehafenprivilegs der Rheinhäfen zum Ausdruck kommen, nicht als eine Benachteiligung nur Rotterdams, sondern vor allem auch als Benachteiligung der genannten deutschen Gebiete zu werten sind. Die moralische und wirtschaftliche Rechtfertigung solcher und anderer nicht selten unwirtschaftlicher Maßnahmen dürfte also in erster Linie eine innerdeutsche Frage sein. Dem Volkswirt bleibt nur übrig, zu fragen, ob denn der Zeitpunkt einer notwendigen scharfen Kalkulation in der Bundesrepublik noch nicht gekommen ist. (—e—)

Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST: Einzelpreis: DM 3.50, vierteljährlich DM 10.—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährlich DM 36.— oder mit „Bibliographie der Weltspresse“ vierteljährlich DM 36.—. Zu beziehen direkt vom Verlag Weltarchiv Hamburg 36, Poststr. 11, od. durch den Buchhandel