

Schmidt, Helmut; Schiller, Karl; Plate, E.; Scharlibbe, U.

Article — Digitized Version

Lebendiges Europa: Ist eine neue Hansa im Kommen? Dipl. rer. pol.
Helmut Schmidt, Hamburg, interviewt Hamburger Persönlichkeiten
über eine Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schmidt, Helmut; Schiller, Karl; Plate, E.; Scharlibbe, U. (1951) : Lebendiges Europa: Ist eine neue Hansa im Kommen? Dipl. rer. pol. Helmut Schmidt, Hamburg, interviewt Hamburger Persönlichkeiten über eine Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 1, pp. 8-11

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131237>

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.

Lebendiges Europa: Ist eine neue Hanse im Kommen?

Dipl. rer. pol. Helmut Schmidt, Hamburg, interviewt Hamburger Persönlichkeiten über eine Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen

Der Wettbewerb der Nordseehäfen — von Antwerpen die ganze Nordseeküste herauf bis Hamburg — ist kein neues Phänomen, aber er trägt doch z. Zt. einige neuartige aktuelle Akzente, die sich aus der durch den Krieg veränderten Verkehrssituation ergeben. Der Gesamtumschlag der nordwesteuropäischen Häfen (ohne London) hat heute grob gerechnet erst zwei Drittel des Vorkriegsvolumens erreicht; das ist nicht nur eine Folge des eisernen Vorhanges, sondern ebenso sehr auch des Verlustes gewisser überseeischer Positionen und des tatsächlich geringeren Volumens des europäischen Überseehandels. Jede Wirtschafts- und Verkehrspolitik mißt heute ihre zahlenmäßigen Erfolge im Vergleich mit dem Vorkriegsstatus, und so ist es natürlich, daß auch die Nordseehäfen — jeder für sich — danach trachten, aus dem kleiner gewordenen Kuchen ein Stück zu erhalten, das ihrem Vorkriegsanteil nicht nur relativ entsprechen, sondern möglichst auch absolut gleichkommen soll.

In dieser Lage scheint namhaften Persönlichkeiten auf allen beteiligten Seiten eine gemeinsame Verständigung besser, als das Risiko einer ruinösen Konkurrenz. So hat als erster Dr. J. Oyevaar, holländischer Generaldirektor für Schifffahrt, im Mai 1949 in einer Hamburger Rede einen gemeinsamen Ausschuß der Beneluxhäfen und der deutschen Nordseehäfen gefordert, der auf Grund ihrer gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen auch die gemeinsamen Probleme in einer politisch wie ökonomisch freien Form behandeln solle. Dr. Oyevaar knüpfte ausdrücklich an die Grundgedanken des Marshallplanes und der OEEC. an — er fand die umgehende Zustimmung Prof. Dr. Schillers, Hamburger Senator für Wirtschaft und Verkehr. Nur wenig später hat der Generaldirektor des Antwerpener Hafens, O. Leemans, ausführlich die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der Nordseehäfen begründet — ihm folgte für Rotterdam Dr. A. C. W. Beermann, Präsident

der Stiftung „Havenbelangen“, der im Oktober 1950 in einer großen deutschen Tageszeitung mit konkreten Vorschlägen über gemeinsam zu besprechende Fragen hervorgetreten ist. Inzwischen haben eine Reihe weiterer Persönlichkeiten aus den Häfen sich für eine solche Zusammenarbeit ausgesprochen; auch aus Amsterdam liegt maßgebliche Zustimmung vor, und die Regierungen einiger Städte sind schon in freundschaftlichen Kontakt getreten.

Nun ist aber ein langer und schwieriger Weg von der Gesprächsbereitschaft bis zu konkreten Gesprächsergebnissen, und die Beteiligten sind sich der vielerlei wirtschaftlichen und psychologischen Hemmnisse durchaus bewußt. Man wird sich langsam aneinander herantasten müssen, voreilige Schritte könnten entscheidende Rückschläge herbeiführen. Dabei ist auch zu beachten, daß jeder der Häfen in sich keine einheitliche Meinung darstellen kann: Die Umschlagsbetriebe werden andere Vorstellungen haben als die Spediteure, und die Regierungen der Hafenstädte sehen das Problem abermals unter anderen Aspekten. Hinzu kommt selbstverständlich, daß wirksame Überkommen der Häfen nur dann getroffen werden können, wenn schließlich auch die nationalen Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt sich zur Koordination bereiftinden — alles das liegt noch im weiten Felde, und viele Leute, um deren sehr reale Interessen es geht, stehen noch auf durchaus abwartenden Standpunkten.

Um darzulegen, wie maßgebliche Hamburger Herren, die sich für die Schaffung einer Hansaarbeitsgemeinschaft der nordwesteuropäischen Seehäfen interessieren, das Problem heute ansehen, geben wir im folgenden die Auffassungen des Hamburger Senators für Wirtschaft und Verkehr, der Hamburger Hafen- und Lagerhaus A. G. und eines maßgeblichen Vertreters der hamburgischen Spediteure wieder.

Interview mit Senator Prof. Dr. K. Schiller: Ruinöse Konkurrenz schadet sowohl Europa als auch den einzelnen Häfen

Senator Schiller hat sich kürzlich in Holland und in Bremen ausführlich zum nordwesteuropäischen Hafensproblem geäußert; dabei standen einerseits die theoretische Analyse des gegenwärtigen Verhältnisses und andererseits praktische Vorschläge für die Anbahnung der Zusammenarbeit im Vordergrund; seine Ausführungen erfolgten vor kleinen Kreisen und sind deswegen in der Öffentlichkeit noch nicht ausreichend bekanntgeworden.

Schiller betont u. a., daß sich die Gemüter teilweise etwas überhitzt hätten, und fordert zur nüchternen Betrachtung auf. Die liberalisierende Anwendung des klassischen Schemas der „vollkommenen Konkurrenz“ auf die heutige Situation der Häfen sei nicht möglich, denn es handelt sich hier nicht um einen Markt mit vielen Anbietern — es handelt sich vielmehr um eine ausgeprägt oligopolitische Form des Marktes, auf dem ja nur einige

wenige Häfen ihre Leistungen im Wettbewerb miteinander anbieten. Da aber — wie in der Wirtschaftswissenschaft bekannt — auf einem oligopolitischen Markt nicht mit Notwendigkeit ein Gleichgewicht entsteht, in welchem etwa der Preis auf dem Niveau der Kosten sich einspielen würde, so muß vielmehr — wenn die sowohl allen Häfen als auch Europa insgesamt abträgliche ruinöse Konkurrenz vermieden werden soll — ein „geordneter Wettbewerb“ hergestellt werden. Es zeige sich hierbei, daß die tatsäch-

lichen Kosten eines Seehafens außerordentlich schwierig zu ermitteln sind. „Was heißt hier Kosten? Bei einer Fabrik kennen wir die anfallenden Kosten ganz genau. Bei einem Hafen aber gibt es Kostenteile, die wir teilweise als Sozialkosten bezeichnen müssen und die nicht „zurechnungsfähig“ sind z. B. die Kosten des Kanalsystems und der Schaffung und Aufrechterhaltung aller derjenigen Facilitäten, die die Stadt und der Hafen bieten. Das sind Kosten, die sich mehr oder weniger einer Kalkulation entziehen. Greifbar dagegen ist ein anderes Kostenelement, nämlich das der Eisenbahntarife. Und es ist zwar ganz verständlich, aber eben ökonomisch nicht zureichend, daß dieses einzige greifbare Kostenelement dann auch zum Angriffspunkt genommen wird, . . . ja, daß man auf diesen Kostenfaktor das Prinzip der vollkommenen Konkurrenz der Häfen besonders zu begründen versucht“.

Selbst wenn man sich aber trotzdem zunächst theoretisch auf den Standpunkt eines ungebundenen Wettbewerbs mit der Hoffnung auf Einspielung nach den Kostenverhältnissen stellen wollte, so „müssen wir betonen, daß für uns die gleichen Wettbewerbskonditionen und Chancen nicht gegeben sind und daß wir deswegen in diesem Zeitpunkt nicht mitmachen könnten.“

„Das Entscheidende ist nämlich, daß sich die europäischen Häfen zu einer Zeit entwickelt hatten, in der diese gleichen Bedingungen annähernd gegeben waren: ein wachsender Verkehr, ein weites Hinterland, Meistbegünstigung, offene Tür in Übersee usw.“ die gegenwärtigen Bedingungen sind jedoch nicht gleich für alle beteiligten Häfen. „Die Norddeutschen Seehäfen sind heute nicht nur rein verkehrsmäßig unter schlechteren Bedingungen gestellt — weil ihr Hinterland so erheblich viel schmaler geworden ist —, sondern auch dadurch, daß sie bisher keine eigene Handelsflotte mehr besaßen, daß ihre Kaufleute (und Acquisiteure!) immer noch nicht frei beweglich waren, daß sie noch keine ausländischen Niederlassungen wieder eröffnen durften usw. Wir können uns der Idee des vollständig freien Hafenwettbewerbs

Fühlen Sie

mit der Zunge den grauen, stumpfen Belag auf Ihren Zähnen! Er bildet sich vom Essen, Trinken und Rauchen immer wieder neu.



Sehen Sie

wie Pepsodent mit Irium diesen unschönen Belag schonend entfernt. Pepsodent macht Ihre Zähne blendend weiß. Was Sie und ganz besonders auch die Kinder begeistern wird: Das einzigartige, frische Pepsodent-Aroma!



Pepsodent

MIT IRIUM

PE 1400 DIE ZAHNPASTA VON WELTRUF

erst dann anschließen, wenn wir zu gleichen Konditionen in den internationalen Austausch von Gütern und Leistungen eintreten können.“

Auf jeden Fall ist aber nach Schiller der „vollständig freie Hafenwettbewerb“ erst dann denkbar, wenn der eiserne Vorhang beseitigt und die gesamteuropäische Wirtschaftsunion zur Geltung gekommen ist. Für die Zwischenzeit käme — ähnlich wie aus anderen Gründen beim Schuman-Plan — nur ein „geordneter Wettbewerb“ in Frage, d. h. eine „Zusammenarbeit und Koordination der Hafenkräfte als organisches Teilstück einer wirtschaftlichen Gesamtintegration Europas.“

Schiller wies darauf hin, daß mit einer vollständigen wirtschaftlichen Integration das gesamte Sozialprodukt Europas sich bedeutend steigern und damit auch das Gesamtverkehrsvolumen der Häfen erheblich wachsen würde. Hamburg und Bremen „können daher auf keinen Fall in der europäischen Integration eine Benachteiligung sehen — trotz

der geschilderten Probleme des Übergangs —; sondern sie sehen darin vielmehr die großen gesamtwirtschaftlichen Fortschritte. Die Hansestädte sollten sich noch mehr als bisher zum Fürsprecher der europäischen Union machen.“

In gleichem Maße wie Schiller um Verständnis für die holländischen Interessen bat, glaubte er andererseits auch für die deutschen Nordseehäfen das Recht zur Erhaltung der Lebensfähigkeit ableiten zu dürfen. Man dürfe nicht vergessen, daß, wenn etwa die deutschen Häfen versanden würden, welche die Basis für die Beschäftigung einer Vielzahl von Menschen bilden, dies dem sozialen Frieden Europas sehr abträglich sein müsse.

„Ruinöser Wettbewerb unter den europäischen Nordseehäfen muß sich zum Nachteil aller beteiligten Häfen auswirken. Durch vertrauensvolles Zusammenwirken innerhalb einer wirklichen Arbeitsgemeinschaft wird man Fehlinvestitionen und die Schaffung von Über-

kapazitäten in den Häfen, die sich das kapitalarme Europa nicht erlauben kann, ausschalten." Als weitere Aufgaben auf diesem Wege nennt Schiller Abkommen über Hafentarife und Gegenseitigkeit in der Behandlung von Schifffahrt, Seehafenspeditionen, Versicherungen

Interview mit Direktor E. Plate: Vorschlag eines internationalen Verbandes der nordwesteuropäischen Seehafenbetriebe

Auch der Direktor der Hamburger Hafen- und Lagerhaus A. G., E. Plate, geht davon aus, daß zurzeit die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Seehäfen noch in keiner Weise erkennbar sei. Dies trifft insbesondere für das Fehlen einer eigenen deutschen Handelsflotte zu. Im Überseeverkehr sind z. B. in den ersten neun Monaten des Jahres 1950 in Hamburg 3,7 Mill. t umgeschlagen worden, von denen lediglich 164 000 t = 4,5% auf deutschen Schiffen befördert wurden. Im Überseeverkehr, der sowohl mengenmäßig wie auch der Höhe der auflaufenden Frachten nach unvergleichbar wichtiger ist als der europäische Verkehr, kommen heute für Hamburg auf 20 t Ladung ausländischer Schiffe nur 1 t Ladung deutscher Schiffe. Im Europäischen Küstenverkehr wird auch heute noch keineswegs die Hälfte der hamburgischen Umschläge mit deutschen Schiffen getätigt.

Plate unterstrich das Interesse des hamburgischen Hafens an einer Zusammenarbeit. Hinsichtlich der möglichen Form wies er auf die Existenz des Zentralverbandes Deutscher Seehäfenbetriebe hin, in dem die miteinander in Wettbewerb stehenden deutschen Seehäfenbetriebe eine Plattform der gegenseitigen Aussprache sich geschaffen haben. Nach seiner Meinung müßte es möglich sein, in ähnlicher Weise auch über die nationalen Grenzen hinaus eine Plattform zu schaffen. Hierbei wurde auf das Beispiel der „Association of American Ports“ hingewiesen, da ja auch kanadische und andere nicht US-amerikanische Häfen umfaßt. Plate sieht einen guten persönlichen Kontakt als Grundlage einer solchen westeuropäischen Arbeitsgemeinschaft der Seehäfenbetriebe an und weist dabei besonders auf die guten

usw., Ausgleich der Lohn- und Arbeitsbedingungen und der Sozialgesetzgebung zu Gunsten der Hafentarbeiter, und schließlich: Ausschaltung eines Tarifikampfes zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn, der nur dem Gesamtverkehr schaden könne.

Verbindungen zwischen Generaldirektor Leemans und dem Hamburger Hafen hin.

Dabei ist sich Plate darüber klar, daß die äußeren Formen einer solchen Zusammenarbeit erst im Laufe der Zeit wachsen können. Besonders vordringlich erscheinen Verständigungen hinsichtlich der Erstellung von speziellen Umschlaganlagen, soweit diese durch den tatsächlich aufkommenden Verkehr nicht gerechtfertigt sind, und weist dabei insbesondere auf den in einzelnen Häfen vorangetriebenen Bau von Kühlhäusern oder Getreidesilos hin, die eindeutig die Schaffung von Überkapazitäten darstellen, zu deren Ausnutzung man in diesen Häfen später künstlich ein entsprechendes Verkehrsvolumen herbeizuführen bestrebt sein würde. Gerade bei den Investitionen zur Schaffung von Sonderanlagen könne der erste Schritt zur Überwindung des allzu engen Egoismus getan werden.

Das heutige Verhältnis der Umschlagskapazität in den einzelnen Häfen kann noch keine Grundlage für einen geordneten Wettbewerb darstellen. Die hamburgische Umschlagskapazität war z. B. bei Ende des Krieges fast vollständig ausgelöscht; in baulicher und technischer Hinsicht hat der Hafen Hamburg in den letzten fünf Jahren schon einen ungeheuren Wiederaufbau geleistet. Was immer in Hamburg selbst getan werden konnte, um den Hafen wieder auf eine lebensfähige Linie zu bringen und ihn an das Weltnetz anzuschließen, ist unter Einsatz größter Finanzmittel geschehen. Aus dem unübersehbaren Trümmer- und Schrotteberg der Maitage 1945 ist wieder ein lebendiger, allen Schifffahrts- und Frachtbedürfnissen entsprechender Hafenorganismus geworden. . . Alle diese sichtbaren Erfolge können jedoch nicht darüber

hinwegtäuschen, daß eine endgültige Gesundung des großen Seehandelsplatzes Hamburg nur durch die Beendigung des „kalten Krieges“ (seitens der vom Ostblock beherrschten europäischen Staaten) zu finden sein wird. Bis diese politische Aufgabe erfüllt ist, bedarf Hamburg einer außerordentlich pfleglichen und sorgfältigen Behandlung seiner Interessen.

Das Zurückbleiben Hamburgs hat im Grunde keine anderen als politische Ursachen. Die Abspaltung eines großen Teils des früheren deutschen Reiches unter Schaffung einer völlig andersgearteten wirtschaftlichen Struktur hat den Hamburger Hafen von dem ausschlaggebenden Teil seines Hinterlandes abgeschnitten. Groß-Berlin, Mitteldeutschland, Sachsen, Schlesien, ferner die Tschechoslowakei, Ungarn, Polen, Rumänien, Jugoslawien waren in ihrer Gesamtheit ein bedeutendes Hamburger Ladungsgebiet. Neben einem leistungsfähigen Eisenbahnnetz reichte vor allem der Elbestrom, ferner das gesamte mitteldeutsche Wasserstraßensystem und teilweise — im gebrochenen Verkehr — auch die Donau tief in dieses Hinterland hinein. Dessen sollte man auch in den europäischen Wettbewerbshäfen eingedenk sein. *Plate betont, daß die gegenwärtigen Schwierigkeiten der deutschen Seehäfen und der deutschen Bundesbahn, die ausschließlich aus politischen Ursachen entstanden seien, auch unter einem politischen Gesichtspunkte betrachtet werden müssen. Alle Beteiligten müßten dabei Opfer bringen.*

Hamburg hat nach Plate volles Verständnis dafür, daß der ungebrochene Binnenschiffsverkehr des Rheins nach den Rheinmündungen tendiert, er fordert aber von der Seite der Beneluxhäfen Verständnis dafür, daß Hamburg Anstrengungen machen muß, sich einen Teil seines alten Ladungsgebietes im Südosten — so in der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn, aber auch in der Schweiz — wieder zu erringen. Auch auf diesem Gebiet sind heute noch keineswegs gleiche Wettbewerbsmöglichkeiten gegeben, wobei als Beispiel auf die unterschiedliche devisenmäßige Behandlung der Frachten hinzuweisen ist.

Zurückkommend auf seinen Vorschlag einer Arbeitsgemeinschaft der nordwest-europäischen Seehäfenbetriebe betonte Plate, daß eine vernünftige Abstimmung der Investitionen sicherlich auch eines der vordringlichsten Probleme sein würde und wies darauf hin, daß gerade Hamburg sich in der Pla-

nung seiner Hafeninvestitionen eine „weise Beschränkung“ auferlegt habe: Hamburg hat seinen Wiederaufbau zunächst auf einen erwarteten Umschlag von etwa 15 Mill. t jährlich eingestellt und geht keineswegs etwa von dem Vorkriegsumschlag in Höhe von über 26 Mill. t aus.

zu fördern und gegebenenfalls in Form einer losen Arbeitsgemeinschaft beispielgebend die Zusammenarbeit auf der Grundlage gegenseitigen persönlichen Vertrauens zu vertiefen.

Die von anderer Seite angeschnittene Frage nach der Möglichkeit eines Gewinnausgleiches oder einer Einnahmepoolung muß schon deshalb negativ beantwortet werden, weil sowohl die Träger der Leistungen völlig unterschiedliche Strukturen aufweisen, als auch die Art der Leistungen selbst überaus vielseitig und unterschiedlich sind.

Abschließend betont Dr. Scharlibbe, daß in hamburgischen Speditionskreisen durchaus eine gewisse Neigung zu einer Vertiefung des Gesprächs mit den Spediteuren in den Beneluxhäfen vorhanden sei. Er begrüßt auch außerordentlich die in jüngster Zeit erfolgten Treffen der Bürgermeister von Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, weil sie dazu beigetragen haben, die Vertrauensbasis zu verbreitern. Vertrauen ist die notwendige Voraussetzung für eine weitergehende Zusammenarbeit, hierbei sei besonders darauf zu achten, daß nicht etwa eine überspitzte Werbung diese Grundlage beeinträchtigt. *Dr. Scharlibbe glaubt, daß selbst wenn die gesamt-europäische Integration noch längere Zeit auf sich warten lassen würde, die Zusammenarbeit der Seehäfen doch schon zu Ergebnissen führen könnte.* Bei einer allgemeinen Bereitschaft zum Verständnis der gegenseitigen Probleme wird dann auch Hamburg erwarten können, daß seiner Position als Vorposten am eisernen Vorhang Rechnung getragen wird.

Interview mit Dr. U. Scharlibbe: Persönliches Vertrauen als Grundlage

Herr Dr. U. Scharlibbe, langjähriger Syndikus des hamburgischen Speditionsgewerbes, sagte uns: *„Jeder persönliche Kontakt bringt die Probleme aus der Atmosphäre des Kampfes heraus, man muß sich erst einmal an einen Tisch setzen, dann wird sich auch eine Verständigung als möglich erweisen.“*

Scharlibbe denkt dabei nicht nur an ein Gespräch der Hafenbehörden untereinander, sondern insbesondere auch an Fühlungnahme der Seehäfenpediteure, der Makler usw. Hierbei müßten übereilte Zielsetzungen vermieden werden. Es sollten zunächst gesprächsweise Erörterungen gemeinsam interessierender Fachprobleme stattfinden, wie dies z. B. auch von Fall zu Fall unter den konkurrierenden Spediteuren der deutschen Seehäfen der Fall sei.

Zur Frage, ob später die Schaffung eines freien und unbeschränkten Wettbewerbs der europäischen Seehäfen möglich sei, betonte Scharlibbe in Übereinstimmung mit allen anderen Hamburger Herren, daß zunächst gleiche Startbedingungen hergestellt werden müßten. Es sei schwierig, zu einer allgemeinen befriedigenden Definition des Begriffs „gleiche Startbedingungen“ zu gelangen. Man muß sich aber

darüber klar sein, daß hierbei nicht nur an die Investitionen für Umschlagseinrichtungen und an den Wiederaufbau eines eigenen deutschen Liniennetzes zu denken ist, sondern daß genau so die Finanzierungsmöglichkeiten für Frachten und Vorrachten sowie tarifarische und devisenwirtschaftliche Probleme in Betracht gezogen werden müssen.

Auf der anderen Seite betont aber Scharlibbe, daß auch für ein System des beschränkten Wettbewerbs noch keineswegs klare und übereinstimmende Vorstellungen vorhanden sind. Die Beschränkung des Wettbewerbs kann sich auf Absprachen über die Kalkulation, über die Speditionsspesen und auf die tarifarische Behandlung der Vorrachten beziehen — je mehr man in die Einzelheiten hineingeht, desto klarer werden die Schwierigkeiten erkennbar werden.

Für die Spediteure wird es sich darum handeln, den vorhandenen nationalen Kontakt und Zusammenhang innerhalb der deutschen Seehäfen über die Grenzen hinauszutragen, um die verschiedenen gemeinsamen Probleme: Speditions- und Hafententgelte, Zusammenarbeit der am Hafenverkehr beteiligten Berufszweige, Auslegung von Handelsklauseln zu klären und

schen Vorschläge ins Gespräch zu kommen. Hierbei wäre sicherlich der technische Erfahrungsaustausch über den Wiederaufbau, über spezielle Investitionen und Anlagen sowie über die Organisations- und Verwaltungsreformen der Häfen ein geeigneter Anfang. Man muß die Dinge sich langsam entwickeln lassen, und wenn der Wille zur Vermeidung überspitzter Werbung und Argumentation auf allen Seiten geteilt werden sollte, so tragen wir keinen Zweifel, daß man im Laufe der Zeit zu festeren Formen der Zusammenarbeit, zu Absprachen über Neuinvestitionen und schließlich und endlich auch zu einer wirklich europäischen Verkehrspolitik kommen wird.

Schritt für Schritt!

Aus allen Äußerungen geht hervor, daß durchaus Vertrauen in die Anbahnung eines intereuropäischen Gesprächs der Häfen vorhanden ist. Die Zusammenarbeit erscheint nicht nur im Hinblick auf die Interessen der beteiligten Häfen erwünscht, sondern insbesondere auch wegen der von ihr ausgehenden Impulse auf den von allen Beteiligten erstrebten engeren wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas. Man hat auf hamburgischer Seite die holländische Initiative auf diesem Gebiete begrüßt, und — wie die vorstehend wiedergegebenen Meinungen zeigen — bestehen durchaus Möglichkeiten, entsprechend der Beermann-