

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

Article — Digitized Version

Koordinierung mit leichter Hand

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Koordinierung mit leichter Hand, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 5, pp. 7-9

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131302>

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.

Koordinierung mit leichter Hand

Im Nachklang zu dem Gedankenaustausch über eine Zusammenarbeit der Nordseehäfen in Hamburg am 26. und 27. April 1951 haben uns freundlicherweise die Herren Dr. Beermann/Rotterdam und Direktor Plate/Hamburg grundsätzliche Ausführungen über die sich bietenden Möglichkeiten zur Verfügung gestellt.

Raffinierte Hafenpolitik?

Direktor Ernst Plate
Vorsitzender des Vorstandes der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG

Es sei vorausbemerkt: Für meinen Geschmack hat bei der kürzlich auf Initiative der Deutsch-Niederländischen Handelskammer in Hamburg abgehaltenen Hafentagung von Rotterdam der Vertreter von Herrn Generaldirektor Dr. Oyevaar die verbindlichste und vor allem die verbindendste Ansprache gehalten: Sie war getragen von Selbstironie und Humor! Gibt es Charakteristika, die besser geeignet sind, Freundschaften zu knüpfen und Gegensätze zu überbrücken?

Aber in diesem so freundlichen und erfreulichen Referat fiel doch das Wort, das ich als Überschrift wählte: Raffinierte Hafenpolitik!

Ich mache mich, glaube ich, mit Fug und Recht zum Sprecher der deutschen Seehäfen, wenn ich erkläre, daß Raffinesse — diesen Begriff kann man doch nur in bösem Sinne verstehen — niemals unser Handeln diktierte, noch diktieren wird. Letzteres wird meines Erachtens doch auch schon durch die von uns früher und jetzt abgegebene Erklärung unter Beweis gestellt, daß wir die geplante Arbeitsgemeinschaft kontinentaler Nordseehäfen begrüßen. Raffiniertes Vorgehen scheidet bei solcher Bereitwilligkeit aus.

Dagegen bestreiten wir nicht, daß nach unserer Anschauung sehr wohl und in allererster Linie die Zusammenarbeit der nordkontinentalen Seehäfen nach politischen Gesichtspunkten geordnet und gestaltet werden muß.

Ich habe bereits in meinem „Gedankenaustausch“ auf der Hamburger Tagung betont, daß es vermessend ist, den Oyevaar-Plan etwa

auf die gleich bedeutungsvolle Stufe wie den Schuman-Plan stellen zu wollen. Aber letzterer ist in seiner erfolgreichen Verwirklichungs-Methode doch auch für uns in entscheidender Hinsicht Vorbild: Denn wie für den Schuman-Plan erst durch die beteiligten Staatsregierungen der Rahmen, das Fundament für die angestrebte wirtschaftliche Zusammenarbeit geschaffen wurde, so muß auch für den Oyevaar-Plan zunächst nochmals in Anwesenheit und unter Mitwirkung seines Schöpfers und seiner amtlichen Kollegen von den belgischen und deutschen Seehäfen die politische Ausgangsstellung und der politische Rahmen statuiert werden.

Was will — auf einen kurzen Nenner gebracht — der Oyevaar-Plan? Interessenausgleich und -angleich der Seehäfen unter europäischen Gesichtspunkten. Europäische Gesichtspunkte sind aber eben auch für die Seehäfen in erster Linie von politischem und erst in zweitem Grade von wirtschaftlichem Charakter.

Deshalb müssen und werden bei unseren Beratungen und Entscheidungen politische Überlegungen im Vordergrund stehen, die sich unter europäischen Aspekten — um Senator Schillers ceterum censeo zu wiederholen — aber bestimmt niemals bilateral, sondern nur multilateral behandeln lassen.

Ich habe zu meiner großen Freude aus verschiedenen Stimmen von holländischen Teilnehmern an der Rotterdamer Hafentagung entnehmen dürfen, daß dieser mein Standpunkt eingesehen wird. Es ist mir lieb gewesen, hier so kurz wie möglich meine Ansicht wiederholen zu dürfen, damit allen Freunden im In- und Auslande vor allem klar wird, daß uns nichts ferner liegt als eine „raffinierte Hafenpolitik“. Wir wollen frei und offen — wie ich es u. a. auch mit meinem Hinweis auf den freien Vater Rhein und die blockierte Elbe tat — über die multilateralen Sorgen und Wünsche aller Seehäfen sprechen und versuchen, nach den politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten eine europa-dienliche Hafenpolitik aller nordkontinentalen Seehäfen zu ordnen.

Praktische Fragen und Richtlinien

Dr. Albert C. W. Beermann
Präsident der Stichting „Havenbelange“, Rotterdam

Jeder internationale wirtschaftliche Zusammenschluß hat grundsätzlich wenigstens drei Anforderungen zu entsprechen. Er soll eine Basis in den Tatsachen und in der wirtschaftlichen Rationalität finden. Weiter soll eine solche Vereinbarung auf dem Einverständnis breiter Kreise in den teilnehmenden Staaten beruhen und schließlich

nach Inhalt und Umfang nur das enthalten, was in der bestimmten Zeitwende möglich ist oder als möglich betrachtet wird. Sollte ein Wirtschaftsabkommen diesen Anforderungen nicht entsprechen, so würde man entweder zu mehr oder weniger unrealen Planungen oder zu Vereinbarungen kommen, die so viele Spannungen und Widerstände

hervorrufen würden, daß diese die erzielte Wirkung vereiteln, wenigstens erheblich erschweren würden.

Wo die großen Häfen im Wirtschaftsleben eine Schlüsselstellung innehaben, soll eine enge Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen natürlich diesen Anforderungen entsprechen.

Die Niederlande sind arm an Rohstoffen und aus eigener Produktion nur unzulänglich mit Nahrungsmitteln zu versorgen. Damit ist die Notwendigkeit eines regen Außenhandels und eines ausgedehnten Verkehrs gegeben. Der Verkehr wird in diesem Lande — mehr als in manchen anderen Ländern — als ein Wirtschaftszweig wie die Landwirtschaft oder die Industrie betrachtet. Die Lage der Niederlande im Mündungsgebiet von Rhein, Maas und Schelde und die geschichtliche Entwicklung haben den Verkehr zu einer der wichtigsten niederländischen „Exportindustrien“ gemacht, deren Beschäftigung im internationalen Verband für die Beschaffung ausländischer Güter notwendig ist. Die Kapazität des niederländischen Verkehrsapparats geht daher in Umfang und Zusammensetzung über das für eine nationale Versorgung Erforderliche hinaus. Diese Faktoren wird man niederländischerseits dann auch bei jeder wirtschaftlichen Vereinbarung als Ausgangspunkt nehmen müssen.

Als zweite Anforderung wäre die Frage zu stellen, ob Rotterdam eine enge Hafenzusammenarbeit als erwünscht und als notwendig erachtet. Wenn eine Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen der wirtschaftlichen Rationalität dient und dadurch in wirtschaftlichen Tatsachen begründet ist, kann diese Frage bejaht werden. Diese Häfen haben ein zum großen Teil gemeinschaftliches Hinterland und daher weitgehend gemeinschaftliche Interessen. Ein unbeschränkter Hafenwettbewerb ohne „Spielregeln“ könnte sich nach Rotterdamer Ansicht auf die Dauer nur als unvorteilhaft für alle beteiligten Häfen auswirken.

Mit der kurzen Feststellung, daß eine Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen als erwünscht und notwendig betrachtet wird, ist jedoch das Problem noch nicht er-

schöpft, denn damit ist noch nichts über die Möglichkeit einer solchen Zusammenarbeit gesagt. Es stellt sich also die Frage, ob sich unsere Zeitwende für die Herstellung einer engen Hafenzusammenarbeit eignet. Die heutigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, in denen die Häfen zu funktionieren haben, sind noch nicht als konsolidiert zu betrachten. Deshalb kommen umfassende und weitgestreckte langfristige Vereinbarungen zwischen den kontinentalen Nordseehäfen vorläufig wohl kaum in Frage. Schon die Tatsache, daß die Änderungen in der Struktur der nordwesteuropäischen Hafenwirtschaft sich noch nicht ausgewirkt zu haben scheinen, während die politische Teilung unseres Kontinents noch immer besteht, spricht dagegen. Im gemeinschaftlichen Hinterland ändert sich die Struktur unter Einfluß politischer und wirtschaftlicher Maßnahmen (z. B. der Schumanplan), die ihre Wirkung auf die Häfen haben werden, ohne daß sich im Augenblick die hervorgerufenen Tendenzen schon deutlich abzeichnen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage aktuell, ob eine Integration der Häfen auf eine etwaige europäische Verkehrsintegration zu warten haben wird. Natürlich wird die Hafenwirtschaft in einer europäischen Verkehrsintegration ihren bestimmten Platz erhalten müssen, zumal die Verkehrsverhältnisse im Hinterland einen erheblichen Einfluß auf die Häfen ausüben. Wenn man erwartet, daß eine europäische Verkehrsintegration zu Stande kommen wird, wäre auch aus diesem Grunde eine langfristige umfassende Vereinbarung zwischen den Häfen verfrüht.

Trotzdem brauchen alle diese Verhältnisse und die Erwägungen hinsichtlich der Möglichkeit einer Zusammenarbeit der kontinentalen Nordseehäfen in diesem Augenblick nicht zu einer negativen Beurteilung zu führen. Damit wäre die letzte Hauptfrage angeschnitten. Was wäre jetzt zu tun? Jede Form der Zusammenarbeit — wobei Rotterdam bestimmt nicht an eine Ausschaltung des privaten Wettbewerbs denkt — würde in erster Linie eine enge Fühlungnahme der betreffenden Wirtschaftskreise vor-

aussetzen. Das ist überaus wichtig, denn nur so kann das unentbehrliche gegenseitige Vertrauen hergestellt und vertieft werden. Außerdem würde ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch die schwebenden und zu erörternden Probleme — die man im Voraus nie genau bestimmen kann — sozusagen automatisch aufzeigen.

Weiter sei man des französischen Spruches eingedenk: Qui trop embrasse, mal étirent! Gegenüber der Fülle der Probleme wäre es durchaus erklärlich, wenn hier und da die Neigung bestände, zuviel regeln zu wollen. Davor kann nicht genug gewarnt werden, denn, wie auch hier dargelegt worden ist, die Lage zwischen den Häfen ist noch nicht so, daß man jetzt schon umfassende Fragen lösen könnte, und Verhandlungen, die sich als verfrüht erweisen, würden unabsehbare Schäden verursachen.

Der Gedankenaustausch in der auf Anregung der Stichting „Havenbelangen“ Rotterdam von der Bezirkskammer Hamburg der Niederländischen Handelskammer für Deutschland veranstalteten Tagung am 26. April hat gezeigt, daß verschiedene praktische Fragen bestehen, die nach Ansicht der anwesenden „Insiders“ schon jetzt mit der Möglichkeit eines positiven Ergebnisses erörtert werden könnten.

Als solche wären zu nennen:

1. Richtlinien für faire Werbung.
2. Besprechungen über Hafengebühren und Zuschläge für Nacht- und Sonntagsarbeit. Wenn möglich, wären diese Begriffe festzulegen.
3. Einheitliche Festlegung des fob-Begriffes.
4. Festlegung des Begriffes „Holidays“.
5. Standardisierung der Haftpflicht für die in Schuppen lagernden Waren.
6. Beratung über Investitionen in den Häfen und Kanälen zur Vermeidung von unrentablen Fehlanlagen unter dem Druck der Konkurrenz.
7. Die Grundsätze, denen Sonder-tarife der Eisenbahn oder der Rhein- und Binnenschifffahrt entsprechen sollen.
8. Austausch gewisser Erfahrungen und eine Plattform für Beschwerden.

Diese praktischen Fragen können schon materiell als wichtig betrachtet werden, aber darüber hinaus würden solche Besprechungen zu einer Stärkung des Bewußtseins der Gemeinschaftlichkeit der Aufgaben führen können.

Das Endziel einer Hafenzusammenarbeit ist in diesem Augenblick kaum zu überblicken. Deshalb wäre es nicht angebracht, schon jetzt die Zukunft mit zu vielen grundsätzlichen Äußerungen zu belasten. Jedenfalls scheint ein eventuelle staatliche Organisation einstweilen unerwünscht zu sein. Vielmehr soll die Gründung einer Organisation die Aufgabe der Privatwirtschaft in den Häfen sein. Denn sie ist es, die letzten Endes bestimmt, ob ein Hafen seine der Förderung der gesamten Wirtschaft dienende Funktion richtig ausüben kann. Auch

gewährt eine Organisation der privaten Wirtschaft die Freiheit der Mitgliedschaft, und es sind gerade die privaten Betriebe, die ihren Einfluß auf die heutzutage weitgehend von den Behörden betriebene Konkurrenz wieder gewinnen sollen.

Verträgt sich nun diese Auffassung mit dem erstmalig von Dr. Oyevaar wieder geprägten Hansagedanken? Der alten Hansa sind monopolartige Bestrebungen vorgeworfen worden, aber es ist zumindest fraglich, ob diese Vorwürfe berechtigt sind.

Fest steht jedoch, auch Prof. Dr. Beazley von der Universität Birmingham hat darauf hingewiesen, daß die Hansa vielmehr ein Bündnis zum gegenseitigen Schutz war, das, wenigstens ihren Mitgliedern gegenüber, nicht über Zwangsmittel

verfügte. Und hat auch für unsere Zeit der Begriff der „Verhansung“, der moralischen Verurteilung unkorrekter Mitglieder, keine Anziehungskraft?

Wie dem auch sei, auf einen Namen braucht man sich nicht festzulegen, wenn die kontinentalen Nordsee-Häfen in Zukunft nur den Grundsatz: „Hansa ist gleich Opfergemeinschaft“ akzeptieren und ihm treu bleiben wollen. Denn irren wir uns nicht, so sind, bevor unsere Häfen ihr Endziel erreicht haben werden, allerseits Opfer zu bringen. Opfer, die dem Gemeinwohl dienen.

In diesem Geist ist auch die Hamburger Tagung verlaufen. Möge dieser Geist ein leuchtendes Beispiel für die Zukunft der kontinentalen Nordseehäfen in einer europäischen Gemeinschaft sein.

Die kritischen Punkte im Schuman-Plan

Belgische Sorgen um die Transportregelung

Antwerpen, den 4. Mai 1951

Wenn im Schumanplan ein Bereich nur dürftig geregelt worden ist, dann ist es der Verkehrssektor. Der Vertrag widmet dem Verkehr nur einen einzigen Abschnitt, der grundsätzlich allen Tarifikriminierungen nach Herkunft und Bestimmung der Produkte vorbeugt. Für die Eisenbahnen ist besonders wichtig, daß innerhalb von 3 Monaten nach der Gründung der Hohen Behörde diskriminierenden Verkehrsverhältnissen ein Ende bereitet sein soll. Schon 2 Monate nach diesem Datum sollen direkte internationale Tarife geschaffen sein, die beim Kohlen- und Stahltransport nach Entfernungen degressiv sein sollen. Dabei handelt es sich in erster Linie um die Aufhebung der nicht berechtigten Unterbrechung bei Grenzüberschreitung der Transporte.

Weiter wird der Sachverständigenausschuß, der mit dem Studium direkter Tarife beauftragt ist, den Regierungen Vorschläge über eine Harmonisierung des Verkehrs machen, wobei besonders die Kostenstruktur der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt werden soll.

Es mag logisch erscheinen, daß ein Vertrag, der die Bildung eines einheitlichen europäischen Marktes für Kohle und Stahl bezweckt, sich mit dem Verkehr nicht eingehender befaßt. Jedoch hat der Schumanplan zahlreiche verschiedene Aspekte, die direkt mit den Verkehrsverhältnissen zusammenhängen; der Verkehr ist ein unabwendbarer Teil des wirtschaftlichen Ganzen.

Politische Momente

Wenn auch im Augenblick die Verkehrsentwicklung im Rahmen des Schumanplanes sich noch nicht völlig überblicken läßt, so liegt es auf der Hand, daß die Interessen der Nordseehäfen in hohem Grade von dieser Entwicklung beeinflusst werden. Um so erstaunlicher ist es, daß in den Beneluxhäfen bisher nur ein beschränkter Kreis für diese Fragen Interesse hegt, denn sowohl Antwerpen als auch Rotterdam sind als Häfen direkt von der Entwicklung in den „Schumanplan-Gebieten“ abhängig. Die Interessen dieser Häfen sind eng mit dem allgemeinen Wohlstand im deutschen Zechen- und Industriegebiet verknüpft. Daneben haben die dort herrschenden Verkehrsverhältnisse eine große Bedeutung für sie. Hin-

sichtlich des allgemeinen Wohlstandes und der Arbeitsbeschaffung im Ruhrgebiet läßt eine Aufhebung der Verbundwirtschaft manches befürchten, denn aus Gründen, die hier nicht alle erwähnt werden können, ist zu schließen, daß die Verbundwirtschaft — im Ruhrgebiet wie in den USA., Frankreich und England — die Wettbewerbsfähigkeit und die Produktivität in erheblichem Maß beeinflusst. Nach dem zweiten Weltkrieg aber gestalten politische Momente die wirtschaftlichen Verhältnisse der westdeutschen Kohlenförderung und der Eisen- und Stahlindustrie. Die Vermutung liegt nahe, daß dem Ruhrgebiet seine wirtschaftliche Grundlage genommen werden soll.

Dezentralisierung des Absatzes

Laut Art. 60 und 61 des Schumanplanes war die Aufhebung des zentralen deutschen Kohlenverkaufs (DKV.) vorgesehen. Die Argumente im Kampf gegen die Deutsche Kohlen-Bergbau-Leitung sind allgemein bekannt, und die Parteien haben anscheinend endgültig ihre Stellungen bezogen. Verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit wurde jedoch der Auswirkung solcher Maßnahmen auf den Verkehr gewidmet. Die Beneluxhäfen sind