

Burchard, Hans-Joachim

Article — Digitized Version

Preiskartell im internationalen Luftverkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Burchard, Hans-Joachim (1952) : Preiskartell im internationalen Luftverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 2, pp. 103-107

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131469>

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.

U M S C H A U

Preiskartell im internationalen Luftverkehr

Dr. Hans-Joachim Burchard, Kiel

Für den internationalen Luftverkehr, d. h. für Gesellschaften, deren Streckenführung zwei oder mehr Länder berührt, besteht in der IATA. (International Air Transport Association) ein Preiskartell. Naturgemäß haben sich nur die im planmäßigen Luftverkehr — in der Schifffahrt würde man sagen im Linienverkehr — tätigen Gesellschaften zusammengeschlossen, während der Bedarfs- und Charterverkehr eine Preisbindung nicht kennt, sondern seine Transportpreise unmittelbar oder an der Börse frei vereinbart.

Die IATA. hat satzungsgemäß u. a. die Aufgabe, sich für „Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr“ einzusetzen. Das darf wohl so ausgelegt werden, daß sie die Rentabilität ihrer Mitgliedsunternehmen zu fördern hat. Daraus leitet sie das Recht ab, auch preisregelnd tätig zu sein, ein Recht, das ihr auch von außen her von den Staaten dadurch ausdrücklich zugebilligt wird, daß vielfach in bilateralen Luftverkehrsabkommen die IATA. als in erster Linie zuständige Instanz für die Preisbildung bezeichnet wird.

Nun ist die IATA. keine Institution um ihrer selbst willen, die mit autoritativen Machtbefugnissen ausgestattet wäre und Beförderungsbedingungen und Tarife von sich aus, d. h. von der Verwaltung aus, dekretieren könnte. Sie stellt vielmehr einen Zusammenschluß auf freiwilliger Basis dar, in dem jedes Mitglied mit bestimmten Rechten und Pflichten ausgestattet ist. Die in diesem Gremium zustande gekommenen Beschlüsse sind Vereinbarungen seiner Mitglieder. Diese bestimmen also selbst die Transportpreise für die planmäßig beflogenen internationalen Strecken, und es ist daher notwendig, sich über Umfang und Grenzen der Preisabreden ein klares Bild zu machen.

UMFANG DES KARTELLS

Der IATA. gehören 58 Luftverkehrsgesellschaften aus aller Welt als aktive und einige weitere als außerordentliche Mitglieder an. Stellt man die Mitglieder-

Mitgliederzahl der IATA. nach Regionen

Gebiet	Luftverkehrsgesellschaften mit internationalen Strecken	davon Mitglieder der IATA
Europa	26	20
Afrika	7	6
Vorderer Orient	7	4
Ferner Osten	10	4
Australien, Neuseeland	3	3
USA., Kanada	13	12
Mittel- und Südamerika	19	9
UdSSR.	1	—
insgesamt	86	58

zahl in den einzelnen Regionen den überhaupt dort regelmäßig internationale Strecken befliegenden Gesellschaften gegenüber, so ergibt sich für Herbst 1951 das in untenstehender Tabelle dargestellte Bild.

Die in der IATA. zusammengeschlossenen Unternehmen repräsentieren also rein zahlenmäßig bereits mit 67,4 % den weitaus größten Teil der international tätigen Gesellschaften. Noch weit schwerer fällt der IATA.-Anteil ins Gewicht, sofern die Transportleistungen zugrunde gelegt werden. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß nahezu 95 % des planmäßigen internationalen Luftverkehrs durch IATA.-Gesellschaften erledigt werden.

Bei den der IATA. nicht angehörenden Unternehmungen handelt es sich durchweg um kleinere Gesellschaften, die vielfach auf ihren Flügen lediglich die unmittelbaren Nachbarstaaten ihres Heimatlandes berühren, oder um Gesellschaften der sowjetischen Einflußzone (z. B. der Balkanstaaten). Andererseits gehören alle großen Gesellschaften mit ausgedehnten Netzen und hohen Transportleistungen dem Verband an. Somit gibt es das Problem des „Außenseiters“ für die IATA. nicht — zumindest hat es das bisher seit ihrer Gründung im Jahre 1944 nicht gegeben. Ob dieser Idealzustand für ein Kartell auch in Zukunft so bleiben wird, dürfte nicht zuletzt von dessen innerer Stärke abhängen. Daß eine Unternehmung außerhalb der IATA. in der Lage ist, sich gegen alle anderen Gesellschaften eine Position zu erobern, die den Kartell-Gesellschaften gefährlich werden könnte, scheint ausgeschlossen zu sein. Was aber, wenn eine der stärksten Gesellschaften des Kartells ausscheren würde?

DIE ORGANISATION

Organisatorisch sind zwei Träger von Tarif-Vereinbarungen innerhalb der IATA. zu unterscheiden. Im Verkehrsausschuß, einem der vier ständigen Fachausschüsse des Verbandes, werden alle grundsätzlichen Fragen behandelt. Hier entstehen insbesondere die Prinzipien der Tarifgestaltung und alle diejenigen Abreden, die generell alle Mitglieder umfassen sollen. Dazu gehören insbesondere auch die Beförderungsbedingungen und das Formularwesen. Die Regional-Konferenzen hingegen verhandeln und beschließen in eigener Zuständigkeit über die Höhe der Tarife und über spezielle, nur die einzelne Region angehende Fragen. Es bestehen drei Regionen:

1. Nord- und Südamerika einschließlich Grönland und Hawaii,
2. Europa, Afrika, Mittlerer Osten,
3. Asien, Australien, Indischer Archipel.

Die wichtigsten IATA.-Mitgliedsgesellschaften

(nach dem Stande vom Oktober 1951)

Gesellschaft	Besitzverhältnisse	Flugpark	Hauptstrecken	Strecken-netz
EUROPA				
Air France, Paris	staatlich	19 Lockheed „Constellation“ 27 Douglas DC-4 31 SE 161 „Languedoc“ 33 Douglas DC-3 110	Nord-, Zentral-, West- und Ostafrika; Naher und Ferner Osten; Australien; Nordatlantik; Südatlantik; Französische Union	210 000 km
BEA, British European Airways, Middlesex	staatlich	45 Vickers „Viking 1 B“ 30 Douglas DC-3 6 Douglas DC-3 (Fracht) 20 De Havilland 89 „Islander“ 2 Helikopter 103	Von London nach 36 europäischen Flughäfen; Inlandverkehr	22 843 km
BOAC, British Overseas Airways Corp., Middlesex	staatlich	22 Canadair „Argonaut“ 10 Lockheed „Constellation“ 10 Boeing „Stratocruiser“ 25 Handley Page „Hermes“ 10 Avro „York“ 77	England — Mittlerer und Ferner Osten; Australien; Afrika; Nord- und Südamerika; Karibischer Raum	105 525 km
Iberia, Compania Mercantil Anonima de Lineas Aereas, Madrid	staatlich	11 Douglas DC-3 6 Douglas DC-4 4 De Hav. „Dragon Rapid“ 6 Verschiedene 27	Madrid—London; Paris; Genf; Rom; Lissabon; Havanna; Buenos Aires; Mexico City; Nord- und Westafrika; Inlandverkehr	50 888 km
KLM, Royal Dutch Airlines, Den Haag	staatliche Majorität	18 Lockheed „Constellation“ 7 Douglas DC-6 10 Douglas DC-4 20 Douglas DC-3 12 „Convair-Liner“ 1 Auster 68	Ausgedehntes europäisches Streckennetz; Amsterdam—New York und Curaçao; Montreal; Zentral- und Südamerika; Südafrika; Indonesien	147 000 km
LAI, Linee Aeree Italiane S. A., Rom	40 % TWA, 60 % ital. Staat und privat	3 Douglas DC-6 16 Douglas DC-3 19	USA.; Kanada; Ägypten; Irland; Israel; Griechenland; Tunesien; Türkei	19 707 km
SABENA, Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Brüssel	50 % Staat, 50 % privat	5 Douglas DC-6 7 Douglas DC-4 19 Douglas DC-3 7 Douglas C-47 6 „Convair-Liner“ 4 De Havilland „Dove“ 8 Verschiedene 56	24 europäische Städte; New York; Kairo; Lydda; Belgisch-Kongo; Südafrika; Regionalverkehr in Belgisch-Kongo	60 000 km
SAS, Scandinavian Airlines System, Stockholm	50 % privat, 50 % dän., norweg., schwed. Staatsbeteiligung	12 Douglas DC-6 9 Douglas DC-4 26 Douglas DC-3 6 SAAB „Scandia“ 2 Short „Sandringham“ 2 Junkers Ju 52 57	Europa-Verkehr; Nordatlantik—New York; Südatlantik—Buenos Aires; Naher, Mittlerer und Ferner Osten (Bangkok, Hongkong, Tokio); Ostafrika	86 540 km
SWISSAIR, Schweizerische Luftverkehr AG., Zürich	30 % Staat, 70 % privat	2 Douglas DC-6B 3 Douglas DC-4 13 Douglas DC-3 4 „Convair-Liner“ 6 Verschiedene 28	Von Basel, Bern, Genf, Zürich nach 26 Zentren in Europa und dem Mittleren Osten; New York	39 104 km
USA. UND KANADA				
AA, American Airlines Inc., New York, N. Y.	privat	79 „Convair-Liner“ 17 Douglas DC-6B 49 Douglas DC-6 13 Douglas DC-4 (Fracht) (3) Douglas DC-6A (Fracht; bestellt) 158+(3)	Amerikanischer Inlandverkehr; Transkontinentalstrecken; Von Boston, New York, Philadelphia, Washington, Chicago, Detroit nach San Francisco und Los Angeles; Strecken nach Kanada und Mexico City	17 080 km
CPA, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Vancouver	privat	3 Canadair-Four 2 Douglas DC-4 15 Douglas DC-3 2 Avro „Anson“ 5 Verschiedene 27	Von Vancouver nach San Francisco; Honolulu und Sydney; Anchorage—Tokyo—Hongkong; Inlandverkehr	39 700 km
EAL, Eastern Air Lines, New York, N. Y.	privat	20 Lockheed „Constellation“ 22 Douglas DC-4 49 Douglas DC-3 91	New York—Mexico City; New York—San Juan; Inlandverkehr im Osten der USA. Miami—San Juan	15 617 km
Northwest Airlines, St. Paul, Minn.	privat	10 Boeing „Stratocruiser“ 21 Douglas DC-4 2 Douglas DC-3 33	New York—Seattle—Honolulu; New York—Alaska—Aläuten—Japan—China—Philippinen; Inlandverkehr	26 885 km
PAA, Pan American World Airways System, New York, N. Y.	privat	28 Boeing „Stratocruiser“ 20 Lockheed „Constellation“ 60 Douglas DC-4 9 Douglas DC-3 16 „Convair-Liner“ 133	Atlantik nach West- und Mitteleuropa sowie Naher und Mittlerer Osten; Afrika; Pazifik; San Francisco—Honolulu—Tokio—Manila—Kalkutta; Auckland und Sydney; Alaska; Südamerika; Ausgedehntes Streckennetz in Zentral- und Südamerika	96 024 km
TCA, Trans-Canada Air Lines, Montreal, Chic.	staatlich	27 Douglas DC-3 20 Canadair „North Star“ 47	Transkontinentalverkehr; Atlantikstrecke nach England; Montreal/Toronto—Florida—Bermuda—Westindische Inseln	27 912 km

Gesellschaft	Besitzverhältnisse	Flugpark	Hauptstrecken	Strecken-netz
(Fortsetzung USA. und Kanada)				
TWA, Trans World Airlines, New York, N. Y.	privat	65 Lockheed „Constellation“ 14 Douglas DC-4 51 Douglas DC-3 12 Martin 2-0-2 142	Transkontinentalverkehr USA.; Atlantikstrecken nach Europa, dem Mittleren Osten und Indien	51 500 km
UAL, United Air Lines Inc., New York, N. Y.	privat	7 Boeing „Stratocruiser“ 6 Douglas DC-6B 43 Douglas DC-6 23 Douglas C-54 56 Douglas DC-3 135	Amerikanischer Inland- und Transkontinentalverkehr; von Los Angeles und San Francisco nach Honolulu	21 200 km
SUDAMERIKA				
Aerovias Nacionales de Columbia, Bogotá	48,2 % PAA, 51,8 % privat	2 Lockheed „Constellation“ 8 Douglas DC-4 24 Douglas DC-3 5 Curtiss „Commando“ 2 Consolidated „Catalina“ 41	Ecuador—Panama—Jamaica—Miami—New York; Trinidad—Bermuda und Santa Maria—Lissabon—Paris—Rom; Inlandstrecken nach 65 Flughäfen	51 012 km
FAMA, Aerolineas Argentinas, Buenos Aires	staatlich	Douglas DC-6 Douglas DC-4 Douglas DC-3 „Convair-Liner“ Short „Sandringham“	Von Buenos Aires nach Rio de Janeiro, Natal, Dakar, Lissabon, Madrid, Rom, Paris, London, Amsterdam, Frankfurt; Südamerika; Inland	ca. 16 000 km
LAV, Linea Aeropostal Venezolana, Caracas	staatlich	Lockheed „Constellation“ Martin 2-0-2 Martin 4-0-4 (bestellt) Douglas DC-3	Nach New York, Havanna, Aruba, Trinidad, Buenos Aires, Rio, Lima; Inlandverkehr nach 44 Flughäfen	13 400 km
Panair do Brasil, Rio de Janeiro	48 % PAA 52 % privat	6 Lockheed „Constellation“ 19 Douglas DC-3 5 Consolidated „Catalina“ 30	Von Rio de Janeiro nach Montevideo; Buenos Aires; Europa und Mittlerer Osten; Inlandverkehr	97 374 km
AFRIKA				
CAA, Central African Airways, Salisbury (Süd-Rhodesien)	staatlich	7 Vickers „Viking“ 5 De Havilland „Dove“ 5 De Havilland „Beaver“ 17	Nach Nairobi, Beira, Johannesburg; Inlandverkehr für Nord- und Süd-Rhodesien sowie Nyassaland	12 398 km
EAAC, East African Airways Corp., Nairobi (Kenya)	staatlich	14 Lockheed „Lodestar“ 3 Douglas DC-3 4 De Havilland „Domintie“ 21	Strecken in Kenya, Uganda, Tanganjika, Sansibar; nach Durban und Salisbury	36 780 km
MISRAIR, Almazairport, Héliopolis (Ägypten)	privat	8 Vickers „Viking“ 2 Beech S. 18 1 Beech „Bonanza“ 10 Verschiedene 21	Internationaler Verkehr im Mittleren Osten; Inland	17 205 km
SAA, South African Airways, Johannesburg	staatlich	4 Lockheed „Constellation“ 7 Douglas DC-4 5 Douglas DC-3 4 Vickers „Viking“ 11 Lockheed „Lodestar“ 1 De Havilland „Dove“ 32	Johannesburg — Nairobi — Lydda — Rom — London; Johannesburg—Bulawayo; Johannesburg—Lourenço Marques; Inland	24 205 km
NAHER UND FERNER OSTEN				
Air Ceylon, Colombo	51 % Austr. Nat. Airways 49 % Staat	2 Douglas DC-4 4 Douglas DC-3 6	Colombo—Jaffna—Trichinopoly; Colombo—Jaffna—Madras; Colombo—London; Colombo—Singapore; Colombo—Sydney	20 508 km
Air India International, Ltd., Bombay	49 % Staat 51 % privat	4 Lockheed „Constellation“	Kalkutta—Bombay—Kairo—Rom—Genf—Paris—London; Bombay—Karachi—Aden—Nairobi	3 760 km
EL AL, Israel National Airlines, Ltd., Tel Aviv	73 % Staat, 27 % Trade Union u. privat	1 Lockheed „Constellation“ 4 Douglas DC-4 7 Curtiss „Commando“ 12	New York; London; Paris; Rom; Athen; Zürich; Wien; Istanbul; Nicosia; Nairobi und Johannesburg	20 748 km
PAL, Philippine Air Lines Inc., Manila	48,57 % Staat, 51,43 % privat	4 Douglas DC-6 1 Douglas DC-4 35 Douglas DC-3 3 Verschiedene 43	Inland und nach San Francisco; Indien; Pakistan; Israel; Italien; Spanien; England; China; Formosa und Japan	40 072 km
AUSTRALIEN UND NEUSEELAND				
ANA, Australian National Airways Pty., Melbourne	privat	9 Douglas DC-4 27 Douglas DC-3 3 Bristol 170 39	Verkehr zwischen den australischen Teilstaaten; Überseeverkehr im Auftrag der Air Ceylon	32 000 km
BCPA, British Commonwealth Pacific Airlines Ltd., Sydney	50 % austr. Staat, 30 % Neuseeland, 20 % Großbrit.	4 Douglas DC-6	Von Sydney oder Auckland nach Fidschi-Inseln, Honolulu, San Francisco, Vancouver	15 690 km
QANTAS, Qantas Empire Airways Ltd., Sydney	staatlich	6 Lockheed „Constellation“ 5 Douglas DC-4 13 Douglas DC-3 23 Verschiedene 47	Von Sydney nach London; Hongkong; Tokio; Neuguinea; Suva; Norfolk-Inseln	58 650 km
TAA, Trans Australia Airlines, Melbourne	staatlich	3 Douglas DC-4 24 Douglas DC-3 5 „Convair-Liner“ 4 De Havilland „Dragon“ 36	Inlandverkehr nach 94 australischen Flughäfen	35 450 km

Die an einzelnen besonders wichtigen Strecken interessierten Unternehmungen treten gegebenenfalls auch zu Strecken-Konferenzen (z. B. für die Nordatlantik-Route) zusammen. Alle entscheidenden Fragen kommen außerdem vor die Vollversammlung und werden dort beraten und entschieden.

In den Gremien der IATA. wurden bislang u. a. folgende Vereinbarungen getroffen:

1. Die allgemeinen Beförderungs-Bedingungen wurden einheitlich für alle Mitglieder festgelegt, und zwar sowohl für den Passagier- und Gepäckverkehr als auch für die Frachtbeförderung.
2. Einheitliche Flug- und Gepäckscheine und ein Einheits-Luftfrachtbrief wurden geschaffen.
3. Die Gültigkeit der Flugscheine wurde einheitlich geregelt.
4. Ebenso erfolgte eine Vereinbarung über das Recht zur Flugunterbrechung.
5. Die IATA. übernahm die Organisation des Agenturwesens, erteilt die notwendigen Lizenzen zentral und hat eine einheitliche Agenten-Kommission festgelegt.
6. Die Gewichtsgrenze des frei zu befördernden Gepäcks wurde geregelt, wobei zwar regionale Unterschiede bestehen, innerhalb der Regionen für alle Mitglieder aber gleiche Grundsätze gelten.
7. Die Beförderungstarife wurden einheitlich vereinbart, und zwar entweder regional für alle innerhalb eines bestimmten Bereiches fliegenden Unternehmungen oder streckenmäßig für alle eine bestimmte Strecke bedienenden Gesellschaften. Diese Tarife werden von den jeweils beteiligten Unternehmungen vereinbart, sind für alle verbindlich und haben auch ihre Gültigkeit für jedes später den Verkehr innerhalb der Region bzw. auf der Strecke aufnehmende IATA-Mitglied. Die Höhe der Tarife wird von Zeit zu Zeit überprüft und den veränderten Verhältnissen entsprechend abgewandelt.
8. Auf die Grundtarife werden Rabatte gewährt, sofern der Rückflug innerhalb einer bestimmten Zeit angetreten und der Flugschein für Hin- und Rückflug vor Beginn der Reise gelöst wird. Die Höhe der Nachlässe ist außerdem jahreszeitlich gestaffelt, d. h. in der Hochsaison am geringsten und während der verkehrsarmen Wintermonate am höchsten. Die Rabatte stellen jedoch im Gegensatz zu den Tarifen keine verbindliche Regelung dar, sie legen vielmehr lediglich die Grenzen fest, bis zu denen die Gesellschaften gehen dürfen. Inwieweit sie davon Gebrauch machen, bleibt ihnen selbst überlassen.
9. Bei Einführung einer sogenannten „Touristenklasse“ unterliegt die Festsetzung der niedrigeren Beförderungstarife gleichfalls einer Vereinbarung im Rahmen der IATA, wobei die Genehmigungen bisher nur für bestimmte Strecken erteilt wurden, vielleicht aber künftig auch für ganze Regionen — z. B. für den inner-europäischen Verkehr — gegeben werden müssen.
10. Auch die sogenannten „Commodity Rates“ — Spezialraten des Luftfrachtverkehrs, die von einzelnen Gesellschaften auf Grund besonderer Beförderungsverhältnisse eingeführt werden — unterliegen der Zustimmung durch die IATA.

Diese Beispiele dürften genügen. Sie zeigen klar und deutlich Umfang und Grenzen der Festlegung der IATA-Mitglieder sowohl in Preisfragen als auch bei einem wesentlichen Teil der Beförderungskonditionen. Wenn auch nur selten globale Regelungen erfolgten, so besteht doch bei den regionalen oder streckenmäßigen Vereinbarungen eine weitgehende Bindung, die auch für diejenigen Mitglieder gilt, die u. U. in den Verhandlungen überstimmt worden sind oder gar nicht daran teilgenommen haben. Diese Bindung hat den Vorteil, daß es heute möglich ist, für eine Strecke ohne Rücksicht auf die in Anspruch genommene Gesellschaft einen einzigen Beförderungstarif anzugeben. Demgegenüber mag es vielleicht als Nachteil empfunden werden, daß es einen Preiswettbewerb bis zur letzten Konsequenz nicht mehr gibt.

KARTELLPREISE UND WETTBEWERB

Es überrascht, daß die Luftverkehrsgesellschaften Mitglieder eines so weitgehenden Preiskartells sein dürfen, obwohl die Wirtschaftspolitik einiger ihrer Heimatstaaten ausgesprochen kartellfeindlich ist und auch über entsprechende Anti-Kartellgesetze verfügt, die ein Vorgehen gegen diese Gesellschaften durchaus ermöglichen würden. Der Grund für das billigende Verhalten der Regierungen — oftmals im Gegensatz zu ihrer Politik innerhalb des Landes — dürfte vor allem darin zu suchen sein, daß zahlreiche Luftverkehrsgesellschaften in irgendeiner direkten oder indirekten Form staatlich subventioniert werden oder zumindest staatliche Hilfestellung erhalten und daß die Regierungen durch die Genehmigung von Preisabreden eine gewisse Marktstabilität und damit gesicherte Rentabilität für die Gesellschaften erhoffen. Daher sehen auch nahezu alle bilateralen Luftverkehrsabkommen ausdrücklich das Recht für die Luftverkehrsgesellschaften vor, an zwei- oder mehrseitigen Abreden innerhalb oder außerhalb der IATA. teilzunehmen. Eine Ausnahme machen lediglich die USA., die in ihren Luftverkehrsabkommen ausschließlich Abreden innerhalb der IATA. anerkennen, wobei die Einschränkung hinzugefügt wird, daß alle Tarife durch die amerikanische Luftverkehrsbehörde gebilligt werden müssen. Diese Haltung erklärt sich aus der amerikanischen Antitrust-Gesetzgebung.

Die Gefahren, die der IATA. als internationalem Preiskartell drohen, kommen also nicht von den staatlichen Kartell-Aufsichtsbehörden, sie resultieren auch nicht aus einer eventuell kartellfeindlichen Wirtschaftspolitik der Staaten — vielmehr kommen sie aus den eigenen Reihen. Wenn eine Mitgliedgesellschaft, dazu noch die weitaus größte und kapitalstärkste, aus dem Verband auszubrechen trachtet und lieber eine Befreiung des Wettbewerbs als dessen Einengung wünscht, dann kann daran u. U. das ganze Kartell scheitern. Von einer solchen Gefahr war die IATA. kürzlich zum ersten Mal seit ihrem Bestehen bedroht.

Die PAA. (Pan American Airways) erklärten im Herbst des vergangenen Jahres, sie würden ab 1. April 1952 auf der Nordatlantikroute eine Touristenklasse mit engerer Belegung der Maschinen und verminderten Sonderleistungen für Verpflegung zum Preise von

etwa 405 \$ für den Hin- und Rückflug gegenüber einem normalen Flugpreis von 711 \$ einführen. Sie taten das, nachdem auf der vorangegangenen IATA.-Konferenz in London der Plan eines Touristenverkehrs auf dieser meist beflogenen Strecke der Welt grundsätzlich zwar gutgeheißen, zunächst aber zurückgestellt worden war. Die Gesellschaft ließ dabei durchblicken, daß sie ihren Entschluß gegebenenfalls auch ohne Zustimmung der IATA. in die Tat umsetzen würde. Das aber wäre einer Abkehr von dem Verband gleichzusetzen gewesen.

Die europäischen Luftverkehrsgesellschaften, die gleichfalls den Nordatlantik überqueren, hatten sich zwar auch bereits seit längerer Zeit mit dem Gedanken der Einführung einer Touristenklasse getragen, doch hielten sie den Zeitpunkt für verfrüht und den Tarifvorschlag für weitaus zu niedrig. Ihre Pläne bewegten sich zwischen 520 und 580 \$ für den Hin- und Rückflug.

Die aus dieser gegensätzlichen Einstellung resultierende Gefahr für die Funktionsfähigkeit, vielleicht sogar für den Bestand der IATA., mußte gebannt werden, wollte man den Kartellgedanken aufrecht erhalten. Sie konnte in diesem Fall noch gebannt werden, da alle Beteiligten dem Grundgedanken nicht ablehnend gegenüberstanden. So einigte man sich im Dezember in Nizza nach langen Debatten auf einer Mittellinie, d. h. bei einem Satz für den Hin- und Rückflug, der außerhalb der Saison 417 \$, innerhalb der Saison (April bis Oktober) 486 \$ beträgt.

Immerhin zeigt dieses Beispiel, daß selbst ein so wohlgefügtes Preiskartell wie die IATA. nur ungestört zu arbeiten vermag, sofern ein einigermaßen ausgewogenes inneres Verhältnis zwischen der Stärke der einzelnen Mitglieder besteht. Wird ein Mitglied zu stark, so daß es — ohne für sich selbst Nachteile befürchten zu müssen — jederzeit mit seinem Austritt drohen kann, dann ist es auch in der Lage, inner-

halb des Kartells seinen Willen weitgehend durchzusetzen, vielleicht sogar letztlich das Kartell zu beherrschen.

Doch ein viel bemerkenswerterer Schluß läßt sich aus diesem Vorfall ziehen. Praktisch hat sich nämlich innerhalb des Kartells dasselbe abgespielt, was ohne Kartell im freien Wettbewerb geschehen wäre: eine Gesellschaft geht mit Preissenkungen voran, und alle anderen müssen entweder eine Schrumpfung ihres Geschäftsumfanges in Kauf nehmen oder ihr folgen. Der Unterschied liegt nur darin, daß es im Wettbewerb zu einem Ratenkampf gekommen wäre, der die Preise u. U. unter das tragbare Maß gedrückt und vielleicht eine ruinöse Konkurrenz hervorgerufen hätte, während innerhalb des Kartells der Verhandlungsweg beschritten und im Endergebnis ein Preis ermittelt wurde, der den Luftverkehrsgesellschaften in ihrer Gesamtheit gerecht wird. Darin äußert sich gerade die positive Seite des Kartellgedankens, daß ein Preisdruck nach unten nur schwer zu inhibieren ist, die Preise aber andererseits auf einem Niveau angehalten werden, das den Bestand der beteiligten Unternehmungen und eine wirtschaftliche Arbeitsweise sichert. Je höher die Kartellpreise fixiert werden, um so leichter werden sich Außenseiter finden, die sie unterbieten und damit einen Druck ausüben, um so größer ist auch die Möglichkeit einer inneren Uneinigkeit. Die Tendenz ist daher auch innerhalb eines Kartells — vorausgesetzt, daß eine entsprechende Konstellation von Angebot und Nachfrage vorliegt — stets nach unten gerichtet. Das angeführte Beispiel kann als typisch dafür angesehen werden. Es zeigt gleichzeitig die Gefahr, die dem Preiskartell des internationalen Luftverkehrs durch eine Störung der inneren Ausgewogenheit droht, wie auch den Weg, der weiterhin zum gemeinsamen Nutzen aller beteiligten Luftverkehrsgesellschaften von der IATA. zu beschreiten ist.

Stand und Aussichten der brasilianischen Baumwollindustrie

Dr. Franz A. Bayerlein, São Paulo

Brasilien kennt Verarbeitungsanlagen für Baumwolle seit über 100 Jahren. Ihren eigentlichen Aufschwung aber nahm die Baumwoll-Spinnerei und -Weberei dieses Landes erst nach 1930. Sie hat ihre Einrichtungen und ihre Produktion seitdem beträchtlich verbessert und vermehrt, und heute ist sie mit annähernd 500 Fabriken, mit 3,3 Millionen Spindeln, 100 000 Webstühlen und 225 000 Beschäftigten die größte Textilindustrie in ganz Lateinamerika. Ihr Wachstum ist jedoch noch längst nicht zum Stillstand gekommen. Laufend entstehen neue Betriebe (etwa jeden Monat eine neue Fabrik), und die bestehenden Unternehmungen nehmen umfangreiche Verbesserungen und Vergrößerungen vor. Besonders im Staate São Paulo und im sogenannten „Distrito Federal“ von Rio de Janeiro macht sich die Tendenz einer Ausdehnung und Modernisierung bemerkbar.

Alle Grade technischen Fortschritts, von den kleinsten Verbesserungen bis zur vollständigen Erneuerung der Fabriken, sind zu verzeichnen. In den älteren Anlagen verschwinden die Transmissionen und werden durch den Einzelmotor ersetzt. Großer Wert wird auf Verbesserung der Beleuchtungskörper, der Luft-Erneuerung und Luft-Befeuchtung gelegt. Die Arbeiter werden von schweren Transportleistungen weitgehend befreit. Moderne Spinnmaschinen und automatische, selbst schiffchenlose Webstühle werden benutzt. Ein bezeichnendes Beispiel der Modernisierung bildet die Spinnerei „Lidia“ des Matarazzo-Konzerns in São Paulo. Es handelt sich um eine der wenigen brasilianischen Fabriken feinsten Baumwollgarne (Titel von 80—120). Sie verarbeitet langfaserige „Seridó“-Baumwolle aus dem Norden Brasiliens (die Baumwolle von São Paulo ist kurzfasrig).