

Stödter, Rolf

**Article — Digitized Version**

## Die deutsche Seeschifffahrt im Wiederaufbau. II. Seeschifffahrt und Volkswirtschaft

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Stödter, Rolf (1953) : Die deutsche Seeschifffahrt im Wiederaufbau. II. Seeschifffahrt und Volkswirtschaft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 10, pp. 652-656

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131800>

**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.*

den, daß es noch immer nicht gelungen ist, das Verhältnis der verschiedenen Landeswährungen zum Rubel zu stabilisieren, wie das in Polen mit der Gleichsetzung des Wertes von Rubel und Zloty erreicht wurde. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß es sich hier um amtliche Notierungen handelt, so daß also der tatsächliche Wert noch größeren Schwankungen unterliegen dürfte.

#### Bahnamtliche Umrechnungskurse im Ostblock (Je 100 Rubel, Warenkurs)

Land	Dezember 1951	Juli 1953
Polen (Zl.)	100	100
Bulgarien (Lewa)	7 500	174
Tschechoslowakei (Kc)	1 255	180,80
Rumänien (Lei)	3 930	291
Ungarn (Frt.)	296,68	295,68
Schweiz (sfr.)	108,50	108,50

Man ist in den Südoststaaten offenbar nur zögernd von der dort bisher im Bahnverkehr üblichen Verrechnung in Schweizer Franken abgegangen, und es scheint, daß man sich in internen Berechnungen auch heute noch an den Schweizer Franken anlehnt. Im Verkehr mit den IUEG-Staaten ist das jedenfalls offiziell üblich, da außer der Schweiz, Schweden und Frankreich kein anderes westliches Land einen bahnamtlichen Rubelkurs kennt. Man bedient sich daher

eines Kunstgriffes, indem der Rubel in Franken umgerechnet wird, wobei z. B. in Ungarn für den Transitverkehr besondere Frachttabellen für die Umrechnung von Rubeln in Schweizer Franken aufgestellt wurden. Der Rubel hat sich also nicht als Verrechnungseinheit durchsetzen können. Andererseits beharrt man nicht strikt auf dem Rubel als Verrechnungsgrundlage, sondern nimmt entsprechend den Währungsänderungen dort Abschläge vor, wo die Verrechnung mit westlichen Ländern über die Landeswährung erfolgt.

Abschließend sei kurz auf das Verhältnis zwischen IUEG und MGS eingegangen. Mit Ausnahme der Sowjetunion, die niemals Mitglied war, sind die MGS-Staaten gleichzeitig Mitglieder des Berner IUEG-Abkommens und haben den Antrag gestellt, bei einer Revision dieses Vertrages, die gegenwärtig vorbereitet wird, das Recht zu regionalen Sonderregelungen zu erhalten. Wenn diesem Verlangen stattgegeben würde, müßte wohl das MGS als regionale Sonderfassung des IUEG umgearbeitet werden unter Einbeziehung der Sowjetunion. Fraglich bleibt nur, ob die anderen IUEG-Mitglieder sich dazu bereit erklären würden, daß auch im Verkehr mit ihnen das IUEG nur modifiziert angewendet wird.

## Die deutsche Seeschifffahrt im Wiederaufbau

### II. Seeschifffahrt und Volkswirtschaft

Prof. Dr. Rolf Stödter, Hamburg

#### V. Beschäftigung der Handelsflotte

Zu Beginn der allmählichen Wiederingangsetzung der deutschen Handelsschifffahrt stand, wie bei der anfänglichen Zusammensetzung der Restflotte nicht wunder nehmen kann, die Beförderung von Massengütern im Wege des Trampverkehrs im Vordergrund. An einem Überblick über die in den vergangenen Jahren gefahrenen Ladungsmengen läßt sich der allmähliche Fortgang des Wiederaufbaus recht gut ablesen. Mit deutschen Handelsschiffen (einschließlich Motorseglern) wurden gefahren:

1946	1 Mill. t	1952	28 Mill. t
1948	5 Mill. t	1953 (1. Hj.)	16 Mill. t
1950	12 Mill. t		

An wichtigen Massengütern wurden in den beiden letzten Jahren befördert:

Position	Menge (in 1000 t)	
	1951	1952
Erz von Skandinavien	1 800	3 000
Erz, Schwefelkies, Phosphate von Afrika und aus dem Mittelmeer	380	1 000
Kohle von den USA.	680	675
Getreide von den USA.	350	617
Getreide von Kanada	—	400
Zucker von Kuba	180	158

Im Zuge der Schaffung auch neuer Liniennetze wurde im Laufe der letzten Jahre eine Reihe von Liniendiensten wieder eingerichtet oder neu aufgebaut. Im Nord- und im Ostseebereich, im Mittelmeer, an der Westküste Afrikas und an der ostafrikanischen Küste verkehren deutsche Handelsschiffe im

Liniendienst jetzt ebenso wie nach Nordamerika/Ostküste, nach Mittelamerika, Mexiko und Westindien, nach Südamerika/Ost- und Westküste sowie schließlich nach Ostasien. Gerade die Wiederingangsetzung des deutschen Linienverkehrs, der von jeher ein wesentliches Element des deutschen Reedereigeschäfts dargestellt hat, ist für den Ein- und Ausfuhrhandel von wesentlicher Bedeutung.

Leider fiel der eigentliche Start der deutschen Auslandsfahrt zum größten Teil in jene Periode, in der der internationale Frachtenmarkt im Abflauen begriffen war. Bekanntlich waren die Seefrachtraten unter dem Einfluß des Koreakrieges 1951 außerordentlich angestiegen. Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage hatte sich vollständig verschoben. Schiffe wurden Mangelware. Der Bedarf an Truppen- und Nachschubtransportern wuchs ins Ungemessene. Die gesteigerte Vorratswirtschaft in allen Ländern führte zu einem empfindlichen Tonnagemangel. Hinzu kamen strukturelle Veränderungen im Weltverkehr, wie etwa Getreidefahrten von den USA nach Indien, von Australien nach Ägypten und Nordeuropa, oder die Durchführung von ganz erheblichen Kohletransporten von den USA nach Europa. Der Frachtratenindex (1948 = 100) fiel zwar bis zum November 1949 auf 66,5. Seit Mitte 1950 aber stieg er außerordentlich und erreichte im Mai 1951 den Stand von 203,8. Von diesem Zeitpunkt an jedoch war er in ständigem Fallen begriffen; im August 1952 stand er wieder auf nur 79,2.

Heute liegt er etwa zwischen 95 und 99. Da weitaus der größte Teil der deutschen Neubautonnage und der von deutschen Reedern im Ausland angekauften Schiffe erst verhältnismäßig spät in Dienst gestellt werden konnte, sind die Vorteile der Frachtkonjunktur im wesentlichen den ausländischen Handelsflotten zugute gekommen.

Heute ist die Lage wieder so, daß nicht die Verloader nach Schiffen, sondern die Reeder nach Ladung suchen. Seit geraumer Zeit ist der Weltfrachtenmarkt depressiv; manche Sachkenner sagen bereits eine Schifffahrtskrise voraus. Die Zahl der aufgelegten Schiffe ist mehr und mehr angewachsen. Vor einigen Monaten hat ein Schiffsmakler folgende Liste der aufgelegten Tonnage veröffentlicht:

Land	Einheiten	dwt
Panama / Honduras / Costa Rica	61	307 148
Schweden	88	186 887
Griechenland	31	185 037
Norwegen	60	169 975
Finnland	45	119 475
Großbritannien	22	111 368
Dänemark	26	62 190
Frankreich	17	59 218
Holland / Belgien	11	41 663
Deutschland	19	34 280
Italien	5	34 225
Zusammen	385	1 311 466
US.-Reserveflotte (1. 1. 1953):		
Liberty-Schiffe	1 502	15 500 000
Victory-Schiffe	178	1 800 000
Zusammen	1 680	17 300 000

Andererseits sind Zug um Zug mit den Frachtraten-erhöhungen der vergangenen Jahre auch die Betriebskosten der Reedereien außerordentlich gestiegen. Die Baukosten haben sich seit Kriegsausbruch etwa vervierfacht. Infolgedessen muß heute die vierfache Summe an Abschreibungen im Vorwege verdient werden. Bereits bis Ende 1950 hatten sich die Betriebskosten eines normalen Trampschiffes gegenüber der Vorkriegszeit verdreifacht. Der Unkostenindex der dänischen Reeder (Basis 1935/38 = 100) ist beispielsweise für 1951 bereits auf 366 emporgeschneit. Hafenkosten und Versicherungsspesen, Ausgaben für Reparaturen, Brennstoff und Heuern sind erheblich gestiegen. Diese Kostenentwicklung ist noch immer nicht abgeschlossen. Allein von 1950 bis 1952 sind in Deutschland die Betriebskosten der Reedereien, wie durch eine Umfrage des Verbands Deutscher Reeder festgestellt wurde, um durchschnittlich 36 % gestiegen. Allein die Baukosten haben sich um 46 %, die Reparaturkosten um 48,5 % erhöht. Kostenerhöhend wirkt sich überdies die durch eine Reihe von Umständen bedingte Verlängerung der früher üblichen Reisedauer aus. Hafeneinrichtungen sind veraltet, Kaianlagen unmodern, Lagerhäuser unzureichend geworden. Manche Kriegsschäden sind noch nicht repariert. Der Mangel

an Lokomotiven, Güterwagen und Leichtern führt zu unzureichenden und langsamen An- und Abtransporten zum und vom Hafen. Die Arbeitsproduktivität hat nachgelassen. Transportverlagerungen führen zu zusätzlichen Verstopfungen von Häfen. Die Folge sind erhebliche Reiseverzögerungen, die ihrerseits zu einer wesentlichen Verteuerung der Fahrten führen. Wenn etwa ein Schiff der Ostasien-Linienfahrt vor dem Kriege für eine Rundreise 110 bis 120 Tage benötigte und hierbei etwa 40 bis 50 Liegetage in den verschiedenen Anlaufhäfen hatte, so braucht das gleiche Schiff für die gleiche Route heute etwa 200 bis 220 Tage, wobei die zusätzlichen 100 Tage auf die längere Liegezeit in den Häfen entfallen. In Südamerika, Australien und Neuseeland sind die Abfertigungen in den Häfen ganz erheblich schlechter als in der Vorkriegszeit. Zwar haben sich die Verhältnisse in der letzten Zeit etwas gebessert; es gibt auch wieder „schnelle“ Häfen. Noch immer aber stellen Schiffe heute teilweise mehr schwimmende Lagerhäuser dar als Verkehrsmittel.

### VI. Handelsflotte und Außenhandel

Schifffahrt und Schiffbau sind nicht nur Sache der Küstenländer; sie sind ein Anliegen des ganzen Landes. Ist doch die Rolle der Seeschifffahrt als Devisenbringer für die gesamtdeutsche Volkswirtschaft von entscheidender Bedeutung. Beispielsweise ist es die Handelsflotte gewesen, deren Devisenüberschüsse in den letzten beiden Vorkriegsjahren 1937 und 1938 für den Ausgleich der deutschen Zahlungsbilanz gesorgt haben, die ohne den in diesem Zeitraum von der deutschen Seeschifffahrt erzielten Devisenüberschuß von 850 Mill. RM um nahezu 1 Mrd. RM passiv gewesen wäre. Berücksichtigt man, daß der Seefrachtenanteil am Wert des Außenhandels erfahrungsgemäß auf einen Durchschnittssatz von 15% berechnet werden kann, so tritt die devisenwirtschaftliche Bedeutung der Seeschifffahrt klar vor Augen. Ein modernes deutsches Motorschiff von etwa 9500 t dwt, das in der Linienfahrt nach Nordamerika eingesetzt ist, dürfte heute eine jährliche Devisenersparnis von annähernd 500 000 \$ erzielen. 1952 hat die deutsche Handelsflotte übrigens schon wieder eine Nettodeviseneinnahme bzw. -ersparnis von 500 Mill. DM erwirtschaftet.

Über diesen devisenwirtschaftlichen Gesichtspunkt hinaus sind Seeschifffahrt und Seeschiffbau auch in anderer Hinsicht für das Binnenland bedeutsam. Man kann nicht oft genug daran erinnern, daß große Teile des Neubauwerts eines Seeschiffs nicht der Küste, sondern dem Binnenland zugute kommen. Statistische Berechnungen haben ergeben, daß von den 60% Materialkosten, die neben den 40% ausmachenden Löh-



## DEUTSCHER BENZOL-VERTRIEB

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

HAMBURG 1, FERDINANDSTR. 25-27 · RUF 33 11 20-29

nen und Regiekosten im Neubaupreis eines Schiffes enthalten sind, etwa 58 % auf Zulieferungen aus Nordrhein-Westfalen und 25 % auf süddeutsche Zulieferungen entfallen. Bei einem Gesamtschiffbauvolumen von rund 2 Mrd. DM entfallen daher auf die Küstenländer etwa 1 Mrd. DM, auf Nordrhein-Westfalen 700 Mill. DM und auf Süddeutschland 300 Mill. DM.

Von größter Bedeutung für das Gedeihen der deutschen Seeschifffahrt — wie für den Fortbestand jeder Handelsflotte überhaupt — ist ein gutes Verhältnis zwischen Reeder und Verloader. Mag man nun mit der Devise „Der Handel folgt der Flagge“ davon ausgehen, daß die Seeschifffahrt der Wegbereiter des Außenhandels sei, wie dies häufig der Fall gewesen ist und sich auch heute noch des öfteren ereignet, oder mag man nach dem Grundsatz „Die Flagge folgt dem Handel“ die Ausfuhrwirtschaft als das Primäre und die Handelsflotte als deren Diener betrachten — in jedem Fall besteht ein Verhältnis enger Wechselwirkung zwischen Schiff und Ladung, zwischen Reeder und Befrachter. Die deutschen Reeder sind auf die verständnisvolle Unterstützung der Verladerschaft angewiesen, wenn sie sich ihre alte Stellung im internationalen Wettbewerb wieder sollen erringen können. Umgekehrt können die deutschen Verloader eine Unterstützung ihrer Interessen in den internationalen Schifffahrtskonferenzen nur dann erwarten, wenn sie durch Zuweisung ihrer Ladung an die deutschen Reeder deren Position in diesen Gremien stützen und

stärken. Immer wieder gilt es, den Exporteuren ins Gedächtnis zurückzurufen, daß sie durch weitgehende Abgabe von cif-Offerten die Möglichkeit der Beförderung der Ausfuhrgüter mit deutschen Schiffen schaffen. Zwar mag es häufig einfacher erscheinen, seine Ware auf fob-Basis anzubieten, erfordert eine cif-Kalkulation doch Erfahrungen und Kenntnisse eigener Art. Über sie verfügt die wiedererstarke deutsche Exportwirtschaft nicht weniger als vor dem Kriege. Die etwaigen Schwierigkeiten, die im Hinblick auf die langen Lieferzeiten einerseits und die Schwankungen am Frachtenmarkt andererseits für die Berechnung langfristiger Offerten entstehen können, werden durch entsprechende Zusammenarbeit zwischen Verloader und Reeder überwunden werden können. Die Exporteure werden in dieser Hinsicht immer auf die Verständigungsbereitschaft der deutschen Reedereien rechnen können. Bei der Einfuhr sollte in gesteigertem Maße auf fob-Abschlüsse Gewicht gelegt werden. Namentlich für den Import von Massengütern, wie Erz, Kohle, Getreide, Holz und ähnlichen Ladungen, steht heute wieder eine leistungsfähige deutsche Trampflotte zur Verfügung.

Wenn man sich einmal die Steigerung des deutschen Außenhandels vor Augen hält, die im Vergleich zur Vorkriegszeit eingetreten ist, dann kann man sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß noch sehr viel Raum für eine entsprechende Beschäftigung deutscher Tonnage gegeben sein muß. Das zeigt folgende Aufstellung:

Der Außenhandel der Bundesrepublik <sup>1)</sup> 1936 und 1949—1952

Jahr	Wert			Menge		Wert		Menge		
	i n s g e s a m t						pro Kopf der Bevölkerung			
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr (—) Über- Ausfuhr (+) schuß	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	
	Mill. RM bzw. DM			1936 = 100		RM bzw. DM		1936 = 100		
1936	2 838	3 381	+ 543	100,0	100,0	69	83	100,0	100,0	
1949	7 846	4 136	—3 710	86,0 <sup>2)</sup>	37,0 <sup>2)</sup>	160	85	71,9 <sup>2)</sup>	30,8 <sup>2)</sup>	
1950	11 374	8 362	—3 012	113,5	86,3	229	168	93,5	70,9	
1951	14 726	14 577	— 149	115,8	123,6	293	290	94,3	100,4	
1952	16 203	16 909	+ 706	133,8	133,2	320	334	108,1	107,6	

Quelle: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1953.

<sup>1)</sup> Einschließlich Westberlin. <sup>2)</sup> Geschätzt auf Grund der Zahlen für das Bundesgebiet ohne Rheinland-Pfalz, Südbaden, Südwürttemberg-Hohenzollern und Lindau.

Der Umfang des deutschen Außenhandels war im Jahre 1952 also um ein Drittel höher als 1936. Die deutsche Tonnage dagegen hat heute noch nicht einmal die Hälfte ihres Vorkriegsbestands erreicht. Damals schon hat die deutsche Handelsflotte nur etwa die Hälfte des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels bewältigt. Heute wird sie mithin etwa ein Viertel der Im- und Exporte der Bundesrepublik abfahren können. Weit davon entfernt, ihre alte Position als wesentlicher Frachtführer des deutschen Außenhandels bereits zurückgewonnen zu haben, bietet die deutsche Handelsflotte in ihrem gegenwärtigen Bestand dem deutschen Ein- und Ausfuhr immerhin wieder viele Möglichkeiten, seine Waren unter eigener Flagge zu befördern. Hiervon sollte in weitestgehendem Umfang Gebrauch gemacht werden.

In ihrem internationalen Wettbewerbskampf sind die deutschen Reeder auf die Unterstützung der Ver-

loader um so mehr bedacht, als sich der Wiedereintritt der deutschen Reeder in die internationalen Schifffahrtskonferenzen teilweise nur unter erheblichen Schwierigkeiten vollzogen hat. Von der Zerschlagung der deutschen Handelsschifffahrt und insbesondere von der Vernichtung der deutschen Liniendienste hatten die Reedereien der anderen Schifffahrtsländer erhebliche Vorteile gehabt. Namentlich holländische und skandinavische Reedereien setzten die Liniendienste fort, die vor dem Kriege unter deutscher Flagge betrieben wurden. Sie wollten sich nicht ohne weiteres aus der neugewonnenen Position verdrängen lassen. So kam es, daß die deutschen Linienreedereien teilweise jahrelang verhandeln mußten, bis sich die Schifffahrtskonferenzen zu ihrer Wiederaufnahme bequerten. Wenn man bedenkt, daß es sich bei dem Verlangen der deutschen Reedereien nach Wiederaufnahme in die Konferenzen nur um die Geltendmachung alter Rechte han-

delte, daß erheblich geringere Quotenanteile als in der Vorkriegszeit erbeten wurden und daß es vor allem deutsche Ladung war, um die der Streit ging, dann muß man sich über die Vorgänge, die sich in dieser Hinsicht teilweise abgespielt haben, ein wenig wundern.

Leider machen sich im Ausland in zunehmendem Umfang Tendenzen bemerkbar, fremde Flaggen aus dem Wettbewerb auszuschalten und zu jenem Grundsatz der Flaggendiskriminierung zurückzukehren, dessen Schädlichkeit für die Entwicklung der internationalen Seeschifffahrt sich in der Geschichte häufig genug erwiesen hat. Manchmal fühlt man sich in die Zeiten der unseligen Navigationsakte von 1651 zurückversetzt und wird an die jahrhundertalten Auseinandersetzungen über „mare librum“ und „mare clausum“ erinnert. Heute lautet das Feldgeschrei „Hie Liberalisierung“ — „Hie Flaggendiskriminierung“, wobei freilich das Lippenbekenntnis nahezu aller Beteiligten der Liberalisierung gilt, während man das Postulat der Flaggendiskriminierung seltener öffentlich zum Ausdruck bringt, um ihm versteckt um so nachhaltiger Geltung zu verschaffen. Das ist nicht etwa nur in den südamerikanischen Ländern der Fall, von denen in Resolutionen internationaler Körperschaften mit Vorliebe gesprochen wird. Auch im Bereich der OEEC-Länder, die das Prinzip der Liberalisierung offiziell anerkannt haben, geschieht vieles, was über die verständliche Bevorzugung der eigenen Tonnage hinaus eine mehr oder weniger absolute Diskriminierung ausländischer Flaggen im Gefolge hat. Durch Schaffung von Ein- und Ausfuhrmonopolen, durch die Einrichtung staatlicher Beschaffungszentralen, durch die Handhabung hemmender Devisenvorschriften und ähnliche Maßnahmen ist allmählich ein Zustand geschaffen worden, der zu einer Verfälschung des echten privaten Wettbewerbs geführt hat und es den wie Deutschland am Grundsatz der Liberalisierung festhaltenden Ländern immer schwerer macht, diese ihre auf lange Sicht betriebene Politik weiter zu verfolgen und nicht ins Lager der kurzfristig handelnden Verfechter des Monopols der eigenen Flagge überzuwechseln. Überall begegnen die deutschen Reeder den Schwierigkeiten, die mit dieser Situation mehr und mehr verbunden sind, ohne ihrer aus eigener Kraft Herr werden zu können. Hier ist ein baldiger Wandel geboten, wenn nicht die Struktur der internationalen Seeschifffahrt entscheidend beeinträchtigt werden soll.

### *VII. Sozialpolitik in der Seeschifffahrt*

Die Zerschlagung der deutschen Handelsflotte mußte auch diejenigen Personenkreise empfindlich treffen, die auf den deutschen Schiffen und durch sie Lohn und Brot gefunden hatten. Insgesamt zählte die deutsche Seeschifffahrt bei Kriegsausbruch mehr als 60 000 Beschäftigte. Die kleine deutsche Restflotte vermochte lediglich 3100 Seeleuten Beschäftigung zu bieten. In dieser Zahlendifferenz liegen mannigfaltige menschliche Schicksale von großer Tragik umschlossen. Zehntausende deutscher Seeleute standen bei Kriegsende vor dem Nichts. Viele von ihnen haben sich in anderen Berufen mühsam durchgeschlagen; manche haben

endgültig neue Arbeit gefunden und sind der Schifffahrt verlorengegangen. Eine große Zahl deutscher Seeleute hat — was ihnen in den ersten Jahren nach Kriegsende von den Besatzungsmächten freilich noch verboten war — auf ausländischen Schiffen angeheuert. Heute sind auf der deutschen Reedertonnage wieder etwa 16 000 Seeleute, in der deutschen Seeschifffahrt (unter Einschluß der Fischereiflotte) insgesamt 29 000 Seeleute beschäftigt.

Manche von früher her bekannten Probleme auf sozialpolitischem Gebiet stellten sich wiederum ein; neue und andersartige Fragen traten hinzu. Die Heuern sind in den letzten Jahren mehrfach erhöht worden. Außerdem sind auf dem Gebiet des für die Seeschifffahrt maßgebenden Manteltarifs durch Vereinbarungen zwischen Reederverbänden und Gewerkschaften manche Neuregelungen getroffen worden, die eine Besserstellung des Seemanns in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht im Gefolge gehabt haben. Eine zusätzliche Krankenhilfe des Reeders für die Angestellten und für verschiedene Dienstgrade des gehobenen Mannschaftsstandes wurde eingeführt. Das Drei-Wachen-System wurde bis zu Schiffsgrößen von 1000 BRT hinunter eingeführt. Die Kündigungsfristen für verschiedene Dienstgrade wurden verlängert. Die Anstellungsfrist für Offiziere wurde auf ein Vierteljahr herabgesetzt. Die Arbeitsbereitschaftszeit für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal wurde vermindert. Nach zwölfmonatiger Abwesenheit des Seemanns von der Heimat wird ein Zuschlag von 25% auf die Heuer gezahlt. Die Ausgestaltung der Mannschaftsräume hat wesentliche Fortschritte gemacht. An die Stelle der früher üblichen großen Mannschaftsräume sind praktisch auf allen Neubauten wohnliche Zweimannskammern getreten. Überall finden sich geräumige Messen; die Dusch- und Waschräume haben erhebliche Verbesserungen erfahren.

Auch an den gesetzlichen Grundlagen des Arbeitsverhältnisses in der Seeschifffahrt wird gearbeitet. Die noch heute maßgebliche Seemannsordnung stammt aus dem Jahre 1902. Seit ihrer Schaffung haben sich die Verhältnisse in der Seeschifffahrt wesentlich geändert. Ihr Inhalt hat naturgemäß mit der Entwicklung des Sozialrechts überhaupt und des Tarifrechts in der Seeschifffahrt insbesondere nicht Schritt halten können. Seit geraumer Zeit ist ein aus Vertretern der Sozialpartner und der zuständigen Ministerien gebildeter Ausschuß mit den Vorarbeiten für eine Revision der Seemannsordnung im Sinne ihrer Anpassung an die heutigen tatsächlichen Verhältnisse und an die sozialpolitischen Anschauungen der Gegenwart beschäftigt. Darüber hinaus haben Reederverbände und Gewerkschaften zusammen mit den zuständigen Ministerien den Entwurf eines Gesetzes über die Mitbestimmung in der Seeschifffahrt ausgearbeitet, das eine den typischen Verhältnissen in der Seeschifffahrt angepaßte Sonderregelung des allgemeinen Mitbestimmungsrechts darstellt und dem neuen Bundestag vorgelegt werden wird. Nicht nur bei den Verhandlungen über diese Gesetzentwürfe, sondern auch bei der Bearbeitung sonstiger sozialpolitischer Probleme in der Seeschifffahrt hat es sich gezeigt, daß eine fruchtbringende

Zusammenarbeit zwischen den Sozialpartnern sehr wohl möglich ist, wenn beide Teile das erforderliche Verständnis für die besonderen Anliegen der Gegenseite haben und sich von dem Wunsch nach einer fairen Verständigung leiten lassen. So wird es darauf ankommen, im Verhältnis zwischen Seeleuten und Reedern jene menschliche Atmosphäre des gegenseitigen Verständnisses und der wechselseitigen Rücksichtnahme zu schaffen oder zu erhalten, die jenseits von allen materiellen Faktoren die Voraussetzung für einen wirklichen sozialen Frieden ist.

### VIII. Zukunftsaussichten

Es ist hier ein Überblick über den Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt und über ihre gegenwärtige Lage gegeben worden. Voraussagen über ihre Zukunft zu machen ist hier so schwierig wie überall. Soviel aber mag gesagt werden: Was auf dem Gebiet des Wiederaufbaus der deutschen Handelsschifffahrt geleistet wurde, ist außerordentlich. Ungeachtet jedoch der Notwendigkeit, auf eine allmähliche Konsolidierung der hohen finanziellen Verbindlichkeiten der Reedereien bedacht zu sein, würde ein Stillstand auf dem einmal beschrittenen Wege einen Rückschritt bedeuten. Die deutsche Handelsflotte beläuft sich heute auf etwa 35 bis 40% ihres Vorkriegsbestandes. Nach Abwicklung der laufenden Bauprogramme wird die Hälfte des Handelsschiffsraums vom Jahre 1939 erreicht sein. Mit diesem Tonnagebestand läßt sich etwa ein Viertel des deutschen Außenhandels unter eigener Flagge befördern. Die Ereignisse der Vergangenheit haben uns gelehrt, bescheiden zu sein. Daß aber ein wesentlich größerer Umfang der deutschen Handelsflotte als der bis 1955 zu erreichende Bestand von 2 Mill. BRT für die deutsche Volkswirtschaft eine unerläßliche Notwendigkeit ist, darf als eine Feststellung bezeichnet werden, die sich im Rahmen vernünftiger wirtschaftlicher Betrachtungsweise hält und sicherlich ohne besonderen Nachweis einleuchtet. Die wieder eingerichteten deutschen Liniennetze müssen erheblich verdichtet werden. Die Trampflotte bedarf der Modernisierung. Der gerade in der jüngsten Zeit wiederholt erhobene Ruf nach Fahrgastschiffen zeigt — ohne daß über dieses Teilproblem hier etwas gesagt werden soll —, daß man in Deutschland noch weit davon entfernt ist, eine in allen Teilen ausgewogene Handelsflotte zu besitzen.

Eine Fortsetzung des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte hat die Lösung jenes Problems zur Voraussetzung, das schon auf dem bisherigen Wege die Kernfrage gewesen ist — die Lösung des Finanzierungsproblems. Sie aber ist angesichts der bekannten Kapitalmarktsituation in Deutschland noch immer nicht ohne entsprechende Hilfestellung des Staates möglich. Leider scheint man seit geraumer Zeit in Bonn, teilweise jedenfalls in der Bundesregierung und ebenso im Bundestag, der Auffassung zu sein, für die Seeschifffahrt sei genug getan worden. Die Erzählungen von erheblichen Frachteinnahmen der Reeder finden willigere Ohren als der nüchterne Bericht über ihre tatsächliche finanzielle Lage. Der Koreaboom hat den deutschen Reedern mehr geschadet als genützt, sie haben an ihm kaum teilhaben können, werden aber

mit ihm belastet. Wo die Seeschifffahrt früher vor dem Winde segelte, hat sie heute schwer zu kämpfen, wenn es um die Lösung ihrer finanziellen Probleme geht. Schon glaubt man von den Bedingungen des Wiederaufbaugesetzes zum Nachteil der Reeder abweichen zu können. Schon sind die Bestimmungen des § 7d EStG erheblich eingeengt worden, ist dieser Regelung überdies eine zeitliche Grenze gezogen worden. Andererseits hat man der Erhöhung der Eisenpreise zum Nachteil der Seeschifffahrt zugestimmt. Die Bunkerkohlenpreise sind empfindlich erhöht worden. All diese Vorgänge spielen sich in einer Zeit ab, in der in anderen Schifffahrtsländern gerade darangegangen wird, weitere Unterstützungsmaßnahmen für die eigene Handelsflotte zu beschließen.

Man wird sich in Reederkreisen und in den Regierungen der Küstenländer zu überlegen haben, was getan werden kann, um der für die deutsche Seeschifffahrt wirklich bedrohlichen Entwicklung zu steuern. Schon sind im Laufe des Jahres 1953 nur noch in sehr geringem Umfang Neubauten für deutsche Reeder in Auftrag gegeben worden. Auf diesem Wege wird der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte keine weiteren Fortschritte mehr machen können.

Schon vor zwei Jahren hat ein ausgezeichnete Sachkenner über die Situation der deutschen Reedereien wie folgt geurteilt<sup>4)</sup>: „Das Wagnis, das die weiterhin wiederaufbauwilligen Reeder damit privatwirtschaftlich auf sich nehmen, daß sie die Erträge, statt sie zur Schuldentilgung zu verwenden, neu investieren, ist angesichts des Zwangs zur starken und raschen Vermehrung der Flotte von höchstem volkswirtschaftlichem Nutzen. Dieses Wagnis darf aber keineswegs so verstanden werden, als ob sich die Schifffahrt schon großenteils selbst helfen könne, daß sie nicht mehr vorwiegend auf öffentliche Hilfe angewiesen sei oder daß sie gar schon anderen Wirtschaftszweigen helfen könne.“ Auch seine weiteren Feststellungen haben noch für die heutigen Verhältnisse Gültigkeit: „Es kann von den Reedern nur in der Hoffnung getragen werden, daß die Reedereierträge sich nicht schon in der nächsten Zeit verschlechtern und daß ihnen diese Erträge ungeschmälert durch steuerliche oder ähnliche Maßnahmen erhalten bleiben. Die Schifffahrt bedarf daher in Zukunft nicht nur, wie bisher, öffentlicher Finanzierungshilfen. Die Reedereien — und ihre Gläubiger aus den Wiederaufbaukrediten — benötigen darüber hinaus trotz der hohen augenblicklichen Reedereierträge auch den pfleglichen Schutz vor Ausgaben und Belastungen, die man einem gesunden und entwickelten Zweig der Wirtschaft zumuten kann, nicht aber einem zarten Pflänzchen, das sich in der Treibhausluft kurzfristiger Kredite und hoher Konjunkturgewinne (zu ergänzen: nur in den Jahren 1950/51) entwickeln muß.“ Nur wenn sich die für die deutsche Wirtschafts- und Finanzpolitik und die für die deutsche Verkehrswirtschaft maßgeblichen Bundesinstanzen von diesen Gesichtspunkten leiten lassen, wird das schifffahrtspolitische Ziel — die Schaffung einer leistungsfähigen deutschen Handelsflotte — erreicht werden können.

<sup>4)</sup> Hansa 1951, S. 1512.