

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt
7. Mitteilung

MASSREGELN

DER

Regierungen zum Schutze der Seeschifffahrt

Prämien, herabgesetzte Eisenbahntarife
für die Waren die zur See befördert werden sollen

BERICHT

VON

RÖSING

Syndicus der Handelskammer zu Bremen

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)

18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



II - 354111

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318944

BPu-3-8/2018

Massregeln, die von den Regierungen zur Förderung der Seeschifffahrt ergriffen sind. Prämien, herabgesetzte Eisenbahntarife für die Waren, welche zur See befördert werden sollen.

BERICHT

VON

Johannes RÖSING

Syndicus der Handelskammer in Bremen

Die deutsche Seeschifffahrt hat sich im wesentlichen aus eigener Kraft entwickelt; sie ist zwar im allgemeinen durch das, namentlich in den letzten beiden Jahrzehnten stark angewachsene Interesse des deutschen Volkes für das Seewesen begünstigt worden; bestimmte « Massregeln der Regierung zur Förderung der Seeschifffahrt », mit der ausdrücklichen Absicht einer solchen Förderung, lassen sich aber nur in vereinzelt Fällen nachweisen. Allerdings sind die Ansichten über die hierbei zu ziehenden Grenzen verschieden, insbesondere hinsichtlich der sogenannten Postdampfersubventionen, und es sollen deshalb die folgenden Darlegungen nicht auf die meines Erachtens positiv zur Förderung der Seeschifffahrt bestimmten Massregeln beschränkt werden.

I. Die sogenannten deutschen Postdampfersubventionen

Das Deutsche Reich zahlt weder Prämien, sei es für den Bau, die Ausrüstung oder die Reisen von Handelsschiffen, noch bare Zuschüsse zur Unterstützung notleidender Reedereien, und, wenn in einzelnen Fällen Staatsgelder in die Kasse von Schiffahrtsgesellschaften fließen, so geschieht dies nicht zur Förderung der Rentabilität dieser Unternehmungen, sondern zu anderen im Interesse des Reichs liegenden Zwecken und nur gegen die Verpflichtung der Reedereien zu vollen Gegenleistungen. Zu Unrecht bezeichnet man als « Subvention » die aus Reichsmitteln « für die Einrichtung und Unterhaltung von regelmässi-

gen Postdampfschiffsverbindungen » zwischen Deutschland und überseeischen Ländern bewilligt en « Beihilfen », und zwar zur Zeit :

1. An den Norddeutschen Lloyd zu Bremen für eine vierzehntägige Verbindung von Bremerhaven und Hamburg nach China und Japan mit sechswöchentlichem Anschluss nach dem Deutsch-Neuguinea Schutzgebiete und für eine vier wöchentliche Verbindung mit Australien im Betrage von jährlich M. 5 590 000, zahlbar auf Grund des Vertrages vom 12 September/30 October 1898 seit dem 1 April 1899 auf fünfzehn Jahre. Dieser Vertrag trat in die Stelle des ersten mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Vertrages vom 3./4. Juli 1885, betreffend eine Vergütung von M. 4 400 000 für eine vierwöchentliche Fahrt nach Ostasien und Australien nebst einer zweiwöchentlich zu befahrenden Anschlusslinie Triest-Alexandrien.

2. An die Deutsche Ostafrika-Linie zu Hamburg für eine vierzehntägige Verbindung mit den ostafrikanischen deutsch-kolonialen Plätzen in Betrage von M. 1 350 000, zahlbar auf Grund des Vertrages vom 9/21 Juli 1900 seit dem 1 April 1901 auf fünfzehn Jahre (an Stelle der zunächst durch Vertrag von 1890 vereinbarten Vergütung von 900,000 M. für jährlich 13 Fahrten).

3. An die Jaluit-Gesellschaft in Hamburg für eine mindestens drei Mal im Jahr zu unterhaltende Verbindung zwischen Sydney und Neu-Guinea, den Karolinen, Marianen, Marshallinseln mit im Betrage von M. 120 000, auf Grund des zunächst auf drei Jahre, dann mit zwölfmonatiger Kündigungsfrist abgeschlossenen Vertrages vom 5/6. Dezember 1901 (an Stelle einer im Jahre 1900 zunächst vereinbarten Vergütung von M. 90 000).

4. An die Woermann-Linie in Hamburg für eine vierwöchentliche Verbindung zwischen Kapstadt und Swakopmund in Betrage von M. 10 500,

Zusammen M. 7 070 500,

Eine nähere Betrachtung aller dieser « Subventionsverträge » zeigt, dass nicht eine Förderung der Reederei beabsichtigt war, wie auch keine der genannten Gesellschaften sich jemals um eine Unterstützung beworben hat, sondern dass mit der Beschaf-

fung von regelmässigen, den vordem bestehenden englischen und französischen Einrichtungen gleichwertigen, prompten überseeischen Postverbindungen zugleich den Interessen des deutschen Handels und der deutschen Industrie sowie militärischen Zwecken des Reichs gedient werden sollte. Die Begründung der ersten Regierungsvorlage, betreffend die ostasiatischen, australischen und afrikanischen Linien im Jahre 1884, betont die « wünschenswerte Verbesserung der Stellung Deutschlands im Weltverkehr » und bezeichnet die neuen Linien « als wirksames Mittel zur Befestigung und Erweiterung bestehender, sowie Anknüpfung neuer direkter Geschäftsverbindungen » und hiermit « zur Vermehrung des Absatzes der Erzeugnisse des heimischen Gewerbefleisses sowie zur Begründung neuer Niederlagen und Unternehmungen ». Allerdings wäre ohne das Eingreifen des Reichs damals, im Jahre 1885, vermutlich der deutschen Reederei noch nicht ein so ausgedehnter Betrieb nach Ostasien und Australien möglich gewesen und ähnlich liegt es in den anderen angeführten Fällen ; mit Ostasien wurde zu jener Zeit nur ein Frachtverkehr durch 11 Dampfer der Hamburger King-sin-Linie von zusammen 15,800 Reg. Tons und durch ein Konsortium, das nach Bedarf Schiffe charterte, betrieben. Es ist aber eine künstliche Deutung der « Subventionen » in Sinne von Zuwendungen an die Reedereien zum Zwecke der Förderung der Seeschifffahrt, wenn z. B. Dr. W. Greve in seiner Schrift über « Die Seeschifffahrts-Subventionen der Gegenwart » (Hamburg 1903) den Teil der vereinbarten Subventionssumme, der nicht die Fracht für die Post decken soll, als dazu gestimmt bezeichnet « die durch den regelmässigen Verkehr stark gestiegenen Betriebskosten » tragen zu helfen (Seite 12) und dies weiterhin (Seite 76) dahin erläutert, dass der mit einer solchen Subvention bedachte Unternehmer schliesslich, nach einem mit Hülfe derselben soweit gesteigerten Aufschwunge des Unternehmens, dass die Subvention in Wegfall kommen kann « einen durch staatlichen Beistand bedeutend vervollkommneten Betrieb » besitzt. Wie reichlich bemessen vielmehr die Gegenleistungen der Reedereien für die sogenannten Subventionen sind und mit welchem Recht die letzteren in den sämtlichen Verträgen als « Vergütungen für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten » bezeichnet werden, ergibt sich aus den Hauptbestimmungen, die in allen Verträgen in ähnlicher Weise wiederkehren. Die deutschen Reichspostdampfer befördern nicht nur die ihnen anvertraute Post, und zwar sowohl die Brief- und Zeitungspost, als auch in erheblichem Umfange Packetpost,

was bei den englischen und französischen Postdampfern nicht der Fall ist, sondern sie sind teils im Zusammenhange mit der Postbeförderung teils unabhängig davon noch zu folgenden Leistungen verbunden (1) :

1. Die Reedereien haben Dampfer von bestimmter Grösse, Bauart und Einrichtung zu stellen, wobei namentlich auf den durchaus nicht immer lohnenden Passagierverkehr und auf die Verwendbarkeit der Schiffe als Hilfskreuzer im Kriegsfall Bedacht genommen ist. So soll nach den Verträge mit den Norddeutschen Lloyd der Bruttoreumgehalt der zu dauernde Verwendung auf dem Vertragslinien neu einzustellenden Dampfer wenigstens betragen :

- 6 000 Reg. Tons für die chinesische und japanische Hauptlinie,
- 5 300 Reg. Tons für die australische Hauptlinie,
- 2 200 Reg. Tons für die Anschlusslinien.

2. Die Dampfer müssen eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit haben, die auf den Hauptlinien des Norddeutschen Lloyd nicht unter 12 Knoten und auf der chinesischen und japanischen Hauptlinie für die nach dem 1 April 1899 eingestellten neuen Schiffe 14 Knoten beträgt, wobei auf Verlangen des Reichskanzler die Maschinenkraft der letztgenannten Schiffe so gesteigert werden muss, dass sie imstande sind, in voll beladenem Zustande und bei einem Tiefgang von 7,6 m eine Durchgangsgeschwindigkeit von 15 Knoten zu entwickeln. Auch ist der Lloyd verpflichtet, auf Verlangen des Reichskanzlers innerhalb der Vertragsdauer auf den Hauptlinien für neu zu erbauende Schiffe die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen, soweit auf einer ausländischen Konkurrenzpostlinie eine Steigerung der vertragmässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt.

3. Der Fahrplan unterliegt der Genehmigung und endgültigen Feststellung des Reichskanzlers und ist durch Strafbestimmungen für Verspätungen in der Abgangs- und Ankunftszeit gesichert.

4. Andere als fahrplanmässige Häfen dürfen ohne besondere Genehmigung des Reichskanzlers bei hohen Konventionalstrafen nicht angelaufen werden. Dem Norddeutschen Lloyd is z.B.

(1) Zu vergleichen z. B. Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd, Deutsches Handelsarchiv 1898. Band I S. 903 ff. Vertrag mit der Deutschen Ostafrika Linie, ebenda 1900 I S. 668 ff.

in England und Spanien nur das Anlaufen weniger Häfen gestattet und auch nur zur Uebernahme von Passagieren.

5. Die Reedereien sind verpflichtet, im Dienste des Reiches oder eines Bundesstaates reisende Beamten sowie die Ablösungsmannschaften der Kaiserlichen Marine und Schutztruppen, ferner Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände und Proviant der Kaiserlichen Marine und der Schutztruppen gegen um 20% ermässigte Sätze zu befördern.

Es leuchtet ein, dass diese Bedingungen im höchsten Grade hinderlich sind für die Ausnutzung der Dampfer zur Frachtbeförderung. Nach den getroffenen Vorschriften über die Bauart und die innere Einrichtung der Schiffe sind die Räumlichkeiten zur Unterbringung von Fracht im Vergleich zu reinen Frachtdampfern sehr beschränkt; die grossen Mindestgeschwindigkeiten bedingen einen grossen Kohlenvorrat und demgemäss weit grössere Bunkerräume als bei gewöhnlichen Frachtdampfern; bei den festen, peinlich einzuhaltenden Abfahrts- und Ankunftszeiten ist eine Rücksichtnahme auf grössere, zeitraubende Verladungen nicht möglich; die Beschränkung der Anlaufhäfen verhindert eine oft wünschenswerte Ergänzung der Ladung, wenn das Schiff im Abgangshafen nicht voll beladen werden konnte. Dr. Greve bezeichnet die bisher besprochenen Vorschriften als « durch die Postbeförderung verlangte besondere Vorbedingungen des Betriebes » (Seite 77), die auf solchen Routen, wo sie noch nicht durch einen stark ausgebildeten und vervollkommeneten Verkehr, wie z. B. nach Nordamerika, vorhanden sind, erst durch eine Beihülfe des Staates erfüllt werden müssten. Im Verkehr des Norddeutschen Lloyd nach Nordamerika lag es im eigenen Interesse desselben solche Vorbedingungen des Betriebes zu schaffen; es handelte sich um die möglichst vollkommene Ausgestaltung eines Personenverkehrs, der nach der historischen Entwicklung des Norddeutschen Lloyd das Rückgrat seines gesamten Betriebes geworden ist. Im Verkehr nach dem Osten aber ist vom geschäftlichen Standpunkte der Reederei der Personenverkehr nur von untergeordneter Bedeutung gegenüber dem Frachtverkehr und jene « Vorbedingungen des Betriebes » beruhen lediglich auf den Anforderungen der Postbeförderung und der Kriegsmarine; ihre Erfüllung liegt daher im unmittelbaren Interesse des Reiches, während es den Interessen der Reedereien, wie auch die oben erwähnte Begründung der ersten Regierungsvorlage von 1884 klar ausspricht, bei weitem mehr entsprechen würde, zu einer guten Ausnutzung ihres Betriebes, namentlich für Frachtzwecke, in der Anordnung

ihrer Fahrten völlig freie Hand zu behalten. Ein Beweis hierfür ist der Aufschwung, den die im Jahre 1881 gegründete Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft « Hansa » zu Bremen genommen hat, die ohne irgend eine staatlich Unterstützung mit erstklassigen Frachtdampfern einen Verkehr mit Ostindien und Argentinien sowie zwischen Nordamerika-Südafrika-Indien betreibt und, da sie volle Bewegungsfreiheit hat, sich den Bedürfnissen des Verkehrs in jeder Beziehung anpassen kann; ihre Dampfer fahren mit durchschnittlich 11 Knoten Geschwindigkeit. Auch die Hamburg-Amerika-Linie, die bis vor einem Jahre an der « Reichspostdampfer-Subvention » des Norddeutschen Lloyd teilnahm, hat es vorgezogen, dieses Vertragsverhältnis zu lösen und sich mit völlig freier Hand dem Frachtgeschäft nach Ostasien zu widmen.

Zu den erwähnten Beschränkungen der subventionirten Linien kommen aber noch eine Reihe von weiteren Verbindlichkeiten, die eben so wenig mit den Interessen der Reederei zu tun haben, diese vielmehr gleichfalls erheblich belasten. Es sind dies in der Hauptsache die Verpflichtungen der Reedereien :

6. den Kohlenbedarf für die « subventionirten » Linien in deutschen, niederländischen oder belgischen Häfen ausschliesslich durch deutsches Erzeugnis zu decken ;

7. bei gleichzeitiger Anmeldung von deutschen oder für Deutschland bestimmten Gütern neben ausländischen oder für das Ausland bestimmten Gütern den ersteren den Vorzug in der Beförderung zu geben ;

8. auf Verlangen des Reichskanzlers landwirtschaftliche Erzeugnisse, die mit denen der deutschen Landwirtschaft konkurrieren, von der Einfuhr durch die Reichspostdampfer nach deutschen, niederländischen und belgischen Häfen auszuschliessen.

Die drei letztgenannten Verpflichtungen sind besonders bezeichnend dafür, dass es sich bei diesen « Subventionsverträgen » um die Verfolgung innerer Wirtschaftspolitik handelt, und nicht um die Wahrnehmung der Interessen der Schifffahrt, für deren gedeihliche Entwicklung eine freie unbeschränkte Konkurrenz im internationalen Weltverkehr die beste Grundlage ist.

Eine wichtige Bedingung endlich für die Gewährung der sogenannten Subvention ist,

9. dass die neu einzustellenden Dampfer auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut werden müssen,

eine Bedingung, die heute nicht mehr als belastend für die Reedereien bezeichnet werden kann, nachdem der deutsche Schiffbau und die deutsche Eisenindustrie zu ihrer gegenwärtigen hohen Leistungsfähigkeit gelangt sind.

Im Allgemeinen soll durchaus nicht geaugnet werden, dass die Mitwirkung, die das Deutsche Reich durch die besprochenen Bewilligungen für eine Ausdehnung der überseeischen Verkehrswege geleistet hat, die ohnedies vielleicht nicht so bald erfolgt wäre, der deutschen Reederei im grossen und ganzen indirekt von Nutzen gewesen ist durch die weitere Verbreitung des Ansehens der deutschen Flagge und durch die Anregung zu weiteren Unternehmungen, wie z. B. die vom Norddeutschen Lloyd eingerichtete Küstenfahrt in ostasiatischen Gewässern; dies ändert aber nichts an dem Charakter der sogenannten Subventionen als reiner Vergütungen für die Erfüllung bestimmter Gegenleistungen.

II. Ermässigung der Eisenbahntarife für seewärts ausgehende oder einkommende Güter.

Erst mit der seit dem Jahre 1879 unternommenen Durchführung des Staatsbahnsystems durch den Ankauf der wichtigsten Privateisenbahnlinien seitens des preussischen Staates, heute gibt es nur noch wenige Privatbahnen, ist eine deutsche Eisenbahntarifpolitik möglich geworden, die planmässig den Interessen der verschiedenen Zweige der deutschen Volkswirtschaft gerecht werden konnte. Zwar war die preussische Staatsregierung vermöge ihres Aufsichtsrechts über die Privatbahnen, in der Lage, bei der Genehmigung von Tarifermässigungen bestimmte Grundsätze einzuhalten und solche auch da, wo Staatsbahnen in Betracht kamen, allein oder in Verbindung mit Privatbahnen, durch positive Massnahmen zum Ausdruck zu bringen, wobei sie, wie bei dem im Jahre 1875 eingeführten Seetransittarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mehlprodukte von rumänischen und galizischen Stationen nach Stettin und den deutschen Nordseehäfen auch die Interessen der deutschen Reederei im Auge behielt (1). Indessen es fehlte die Macht, die Privatbahnverwaltungen, nachdem sie einmal konzessioniert waren, aus öffentlichen Interessen zu Tarifermässigungen anzuhalten, und die Ausnahmetarife, d. h. Abweichungen von den nor-

(1) KÖNIG. *Die Differentialtarife der Eisenbahnen* (Berlin 1877), S. 72: Rescript des preussischen Handelsministers vom 5 August 1876.

malen Frachtsätzen im Wege ihrer Verbilligung, die vor der Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen bestanden, waren auch wohl zumeist aus Rücksicht auf die scharfe Konkurrenz der Bahnen untereinander und mit der Binnenschifffahrt entstanden. Unter diesen Verhältnissen konnte auch nach der Einigung Deutschlands zum Deutschen Reiche die durch Artikel 45 der Reichsverfassung dem Reiche zugewiesene Aufgabe auf eine möglichst Herabsetzung der Tarife in Verbindung mit ihrer Gleichmässigkeit zu wirken, zunächst nicht erfüllt werden, und zwar umso weniger, als es das erste Ziel sein musste, die verschiedenen deutschen Eisenbahnverbände zur Annahme eines einheitlichen Tarifsystems, zu einer formalen Tarifeinheit, zu bringen. Als dies durch den sogenannten Reformtarif von 1877, das jetzt geltende System, erreicht war, blieben materiell die Verhältnisse zunächst im wesentlichen unverändert, indem die Privateisenbahnverwaltungen das Recht hatten, unterhalb der von den Landesaufsichtsbehörden festgesetzten Minimalsätze die Höhe der Einheitssätze nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Ein Versuch, im Jahre 1879 durch ein « Reichsgesetz zur Hebung des Gütertarifwesens » Abhilfe zu schaffen (1), scheiterte an dem Widerstande der Mittelstaaten (2); noch in demselben Jahre aber wurde in Preussen die erste Gesetzesvorlage zum Ankauf grösser Privateisenbahnen gemacht. Das energische Vorgehen der preussischen Regierung auf diesem Wege führte bald auch zu einem durchgreifenden Fortschritte in der materiellen Tarifeinheit im Jahre 1880 durch die Aufstellung eines Normaltarifs für das gesamte Netz der Staatseisenbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen sowie zur Feststellung leitender Gesichtspunkte für die hier näher interessierenden Ausnahmetarife. Entsprechend der in dem schon erwähnten Artikel 45 der Reichsverfassung gegebenen Direktive, dass insbesondere « dem Bedürfnis der Landwirtschaft und der Industrie » Rechnung zu tragen sei, durch einen « ermässigten Tarif bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen », sollten neue Ausnahmetarife insbesondere eingeführt werden (3):

(1) ULRICH. *Das Eisenbahntarifwesen* (Berlin 1886) S. 290.

(2) BURMEISTER. *Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands*. Leipzig 1899 S. 49.

(3) *Archiv für Eisenbahnwesen*. Herausgegeben im Königlich Preussischen Ministerium der Oeffentlichen Arbeiten, Jahrgang 1905, Heft 1, die Entwicklung der Gütertarife der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen S. 86.

1. zur Förderung der inländischen, gewerblichen und landwirtschaftlichen, *Produktion* durch Erleichterung der Zufuhr notwendiger Roh- und Hilfsstoffe ;

2. zur Förderung des *Absatzes* inländischer Erzeugnisse gegenüber fremder Konkurrenz, namentlich auch zur Erleichterung der Ausfuhr.

Als weitere leitende Gesichtspunkte wurden bezeichnet :

3. die Unterstützung des *Handels* deutscher Handelsplätze, besonders der deutschen Seehäfen, gegenüber dem Wettbewerb fremder Plätze, und

4. die Unterstützung *inländischer Verkehrsanstalten*, namentlich der Staatseisenbahnen gegenüber der Konkurrenz fremder Eisenbahnen und Wasserstrassen.

Von einer Förderung der Seeschifffahrt ist hierbei nicht die Rede. Gegenwärtig werden zu Ausnahmetarifen mehr als 60 % der Tonnenkilometer, also der grössere Teil des Güterverkehrs, besonders des Massenverkehrs, befördert (1), wobei allerdings ausser den planmässig neueingeführten Ausnahmetarifen eine nicht geringe Zahl zur Schonung bestehender Verhältnisse, obwohl ein allgemeineres wirtschaftliches Bedürfnis nicht nachzuweisen war, beibehalten wurde. Ein grosser Teil dieser Ausnahmetarife kommt für die vorliegende Betrachtung nicht in Frage, so der Rohstofftarif für eine Anzahl landwirtschaftlicher Roh- und Hilfsstoffe, der Kalitarif zur Erleichterung des Bezuges der als Düngemittel dienenden Kalisalze von den Fundstätten in der Mitte des Landes zu den entlegeneren Provinzen, der Düngekalktarif zur Erleichterung des Massenbezuges von Kalkdünger und auch der Ausnahmetarif für Steinkohlen, Koks und Braunkohlen aus den Kohlenrevieren nach den anderen Landesteilen, der zwar für die Schifffahrt wegen ihres grossen Kohlenbedarfes von Bedeutung ist, auch mit einem Ausnahmetarif für überseeische Eisenerze und Eisenschlacken von den Seehafenstation nach den Kohlenversandstationen, — zur Beschaffung der Rückfracht für die Kohlen —, in Verbindung steht, im übrigen aber einen allgemeinen Charakter, zu Gunsten aller Erwerbszweige sowie der Konsumenten trägt und noch den besonderen Zweck hat, ausländische Kohlen fernzuhalten.

Soweit nun Seehäfen als Endpunkte des Eisenbahntransports in Betracht kommen, ist selbstverständlich die Seeschifffahrt an der möglichst niedrigen Erstellung der Eisenbahntarife für die

(1) *Archiv für Eisenbahnwesen*, cit. S. 93.

von ihr angebrachten überseeischen und von ihr über See fortzuschaffenden Güter lebhaft interessiert. Handel und Reederei der Seehäfen bedingen sich gegenseitig. Wie einerseits die Geschichte lehrt, dass vielfach die eigene Schifffahrt eines Platzes seinem Handel erst die Wege geöffnet hat, so ist sie ihrerseits von dem Gedeihen des heimischen Handels und der heimischen Industrie in erster Linie abhängig. Werden also zur Förderung von Handel und Industrie, zu ihrer Stärkung gegenüber dem Seehandel ausländischer Häfen und gegenüber der Konkurrenz ausländischer Industrie auf ausserdeutschen Absatzmärkten die heimischen Eisenbahntarife ermässigt, so liegt dies indirekt zweifellos auch im Interesse der deutschen Seeschifffahrt. Es braucht nur auf die Bedeutung der Seehafenausnahmetarife für Baumwolle von den Nordseehäfen nach den Stätten der deutschen Baumwollspinnerei verwiesen zu werden, die, im Interesse des deutschen Baumwollhandels gegenüber der Konkurrenz Rotterdams, insbesondere nach Rheinland und Westphalen erstellt sind. Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd, welche Baumwolle anbringen, könnten diese zwar ebensogut in Rotterdam löschen; die Löschung in Bremen liegt aber insofern im Interesse der deutschen Seeschifffahrt als nicht nur der bremische Baumwollhandel gestärkt, sondern auch durch den vermehrten Verkehr die Bedeutung des Hafenplatzes gehoben wird. Aehnlich verhält es sich z. B. mit den Ermässigungen der Eisenbahntarife für die nach deutschen Seehäfen zur Ausfuhr gehenden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie. Bei den Exporttarifen tritt der Zweck der Förderung der Industrie, und nicht etwa der Schifffahrt, insbesondere noch dadurch in die Erscheinung, dass zum Teil verschiedene Ausnahmesätze festgesetzt sind, der niedrigste, wenn es sich um die Ausfuhr nach *aussereuropäischen* Ländern handelt, also z. B. gegen die Konkurrenz Englands oder der Vereinigten Staaten von Amerika in Eisenwaaren in Südamerika, ein etwas höherer Satz zur Ausfuhr nach anderen *ausserdeutschen* Häfen und der am wenigsten von dem normalen Tarif abweichende Satz bei der Ausfuhr nach anderen *deutschen* Häfen.

Zur Förderung des Seehandels gegen die Konkurrenz fremder Häfen bestehen ausser dem angeführten Beispiele noch eine Reihe von Importtarifen für Reis, Kaffee, Kakao, Petroleum, Heringen u. s. w. Im Interesse der Exportindustrie sind z. B. ermässigt die Tarife für Messingwaren, Blei, Zink, Tafelglas, Stärke, im Interesse der deutschen Landwirtschaft bestehen Einfuhrtarife für Mais, Leinsaaten, Kartoffelstärkefabrikate u. s. w. und der Tarif zur Ausfuhr von Rübenzucker.

Auch für den direkten Güterverkehr zwischen den deutschen Hafestationen und ausländischen Binnenstationen auf dem Kontinent, z. B. mit Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, sind Seehafenausnahmetarife zwischen den deutschen und fremden Eisenbahnverwaltungen vereinbart, wobei sich schon aus der Mitwirkung der ausländischen Verwaltungen ergibt, dass es sich nicht um einen Wettbewerb der deutschen gegen die fremde, z. B. die österreichisch-ungarische, Schifffahrt handelt.

Ein Seehafenausnahmetarif, der in besonderer Beziehung zur deutschen Seeschifffahrt steht, ist der für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von Seeschiffen. Der Zweck dieses Tarifs ist die Förderung der deutschen Industrie, und zwar sowohl der Schiffbauindustrie, als auch der deutschen Eisen- und Stahlindustrie, der letzteren um so mehr, als die deutschen Werften ausländisches Schiffbaumaterial zollfrei beziehen. Der deutschen Seeschifffahrt ist auch dieser Tarif insofern dienlich, als eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der einheimischen Werften sie für den Bezug ihrer Schiffe vom Auslande unabhängig macht.

In allen bisher angeführten Fällen hat also die deutsche Seeschifffahrt zwar ein mehr oder weniger starkes indirektes Interesse an der Erhaltung und auch an einer Erweiterung der Tarifiermässigungen im Verkehr der Seehafenstationen. Die Ursachen dieser Tarifiermässigungen liegen aber durchweg auf anderen Gebieten. Von einer unmittelbaren, bewussten Förderung der deutschen Seeschifffahrt durch eine Massregel der Regierung auf dem Gebiete der Eisenbahntarifpolitik kann logischerweise überhaupt nur gesprochen werden, wenn es gilt, die Konkurrenz fremder Seeschifffahrtslinien fernzuhalten. Inwieweit dies bei dem Tarif für den direkten Frachtgutverkehr von Stationen der meisten deutschen Eisenbahnen nach ostafrikanischen Hafenplätzen über Hamburg vermittelt der deutschen Ostafrika-Linie beabsichtigt ist, mag dahingestellt bleiben, Tatsächlich hat die österreichische Afrika-Linie unter der deutschen Konkurrenz gelitten (1); es liegt aber nahe, den Zweck dieses Tarifs allein in der Erleichterung des Absatzes der deutschen Industrie nach den deutsch-ostafrikanischen Kolonien in Verbindung mit der Beförderung der Kolonialprodukte nach Deutschland zu suchen, also ein deutsch-koloniales Interesse ohne den Nebengedanken einer Schifffahrtskonkurrenz. Dagegen darf angenommen werden, dass der 1890 eingeführte direkte Frachttarif im

(1) ALOIS SCHWEIGER. *Schifffahrtssubventionen*, Wien 1905.

deutschen Levanteverkehr über Hamburg nach Hafenplätzen der Balkanländer und der Levante, einem Gebiet, das lange von der österreichischen Schifffahrt allein beherrscht wurde, neben den Interessen des deutschen Handels und der deutschen Industrie auch die Förderung der deutschen Schifffahrt zum Zweck hat.

III. Zollfreiheit für Schiffbaumaterialien.

Durch das deutsche Zolltarifgesetz von 1879 war bestimmt, dass Materialien, die zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendet werden, einschliesslich der gewöhnlichen Schiffsutensilien vom Eingangszoll freibleiben sollten. Diese Bestimmung ist mit der Begründung, dass sie zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werften diene (1), in das neue Zolltarifgesetz vom 25. Dezember 1902 übernommen worden, jedoch unter Ausschliessung des Kajüts- und Küchenguts. Auch für diese Massnahme trifft das unter III bei dem Seehafenausnahmetarif für Schiffbau bemerkte zu, dass und inwieweit die Seeschifffahrt ein Interesse an dem Gedeihen des deutschen Schiffbaues hat. Als eine Massregel der Regierung zur Förderung der Seeschifffahrt ist aber auch diese Zollfreiheit nicht auszufassen.

IV. Schutz der Küstenschifffahrt.

Durch Reichsgesetz vom 22. Mai 1881 ist das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt), ausschliesslich deutschen Schiffen vorbehalten, jedoch mit der Massgabe, dass dieses Recht ausländischen Schiffen durch Staatsvertrag oder durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats eingeräumt werden kann. Eine solche Einräumung hat stattgefunden, insoweit andere Staaten ihre Küstenschifffahrt deutschen Schiffen freigegeben haben, und zwar sind entsprechende Vereinbarungen mit allen schifffahrttreibenden Staaten abgeschlossen worden, ausgenommen Frankreich, das einen bezüglichen Anspruch auch nicht auf Grund seiner im Frankfurter Frieden von 1871 festgelegten Meistbegünstigung in Deutschland erheben kann, da diese sich

(1) Begründung zu dem Entwurf eines Zolltarifgesetzes: *Anlagen zu den stenographischen Berichten des Deutschen Reichstages*, 1900-1902. Band 4, Seite 28.

nicht auf die Schifffahrt erstreckt, und mit der ferneren Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika, die ebenso wie Frankreich fremde Schiffe von ihrer ausgedehnten Küstenfahrt ausschliessen, ihrerseits aber an der deutschen Küstenfahrt kein Interesse haben. Demnach ist der Schutz der deutschen Küstenschifffahrt durch das Reichsgesetz von 1881 gegenwärtig nicht von praktischer Bedeutung.

V. Hafen- und Kanalbauten, Kennzeichnung der Küsten und Fahrwasser.

Um der Seeschifffahrt die Wege in deutschen Gewässern zu öffnen und zu sichern, und um den Seehandelsverkehr zu erleichtern, haben die Regierungen der an die See Grenzenden deutschen Bundesstaaten, namentlich seit der Errichtung des Deutschen Reiches Viel und Grosses geleistet,

durch der Ausbau der Seehäfen,

durch die Anlage von See- und Binnenkanälen, so insbesondere des die Nord- und Ostsee verbindenden Kaiser-Wilhelm-Kanals,

fermer durch die Vervollkommung der Flussmündungen für den Verkehr mit Seeschiffen, wie z. B. die Korrektio n der Unter- und Aussenweser, die Vertiefung der Elbmündung bis Hamburg, die Verbesserung der Fahrwasser der Oder und der Ems,

endlich auch durch die sorgfältige Befahrung und Betonnung der Küsten und der Flussmündungen sowie durch die Ausbildung des Lotsenwesens.

Jedoch sind alle diese Massregeln mit den unter I bis IV besprochenen nicht zu vergleichen, da es sich dort um die Frage handelt, inwieweit der Wettbewerb der deutschen Seeschifffahrt mit der anderer Länder durch das Eingreifen der Regierungen gestärkt würde, während in den Fällen dieses Abschnittes die fremde in deutschen Gewässern und Häfen verkehrende Seeschifffahrt den gleichen Nutzen von den Vorkehrungen der Regierungen hat wie die deutsche. Auch werden für die Benutzung der genannten Anlagen in der Regel erhebliche Gegenleistungen in der Form von Gebühren gefordert, wenn auch vielfach die durch diese Gebühren erzielte Verzinsung und Amortisation nur mässig ist. Eine Bevorzugung vor fremden Schiffen geniessen die deutschen Schiffe in allen diesen Fällen nicht.

