

Die Lage der deutschen Seeschifffahrt

Vortrag von Prof. Dr. Stödter,

Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder, Hamburg
gehalten auf der Tagung der Gesellschaft

zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln
am 7. 10. 1952

Meine Damen, meine Herren!

Der Zug, mit dem ich gestern von Hamburg nach Köln gefahren bin, hatte einen Namen. Wenn ich mich nicht irre, hieß er „Mercur“, war also benannt nach jenem griechischen Gott, der der Schutzgott der Kaufleute und seltsamerweise zugleich jener der Diebe gewesen ist. Letzteres ist sicher nur ein Zufall. Nach dem Zufall aber ist es, daß die Bahn ihre hauptsächlichsten Züge jetzt zu benennen pflegt. Sie hat erkannt, daß in solchen Zugnamen eine werbende, eine gemeinschaftsbildende Kraft, eben eine „Zugkraft“ liegt. In der Schifffahrt ist die Bedeutung der Namensgebung seit langem bekannt. Sie wissen selbst, welche Bedeutung einem Schiffsnamen wie „Bremen“ oder „Europa“, wie „United States“ oder „Queen Elizabeth“ zukommt. Ein Schiffsname, der in der deutschen Schifffahrtsgeschichte eine bestimmte Rolle spielt, ist der Name „Borussia“. Es gab einmal ein Schiff „Borussia“, das im Jahre 1855 gebaut worden und deshalb so bemerkenswert ist, weil es das erste deutsche Schiff war, das unter dem Namen nach den Vereinigten Staaten ging, gleichzeitig aber noch als Segler fuhr. Dieser Dampfer „Borussia“, der der Hamburg-Amerika-Linie gehörte und eine Zeitlang ihr Flaggschiff war, hatte 1875 BRT. Ich erzähle Ihnen von diesem Schiff aus ganz bestimmtem Grunde: es hätte nämlich 1945 abgeliefert werden müssen, weil es zu groß war, um der zugelassenen deutschen Restflotte anzugehören. Wir mußten damals alle Schiffe abliefern, die über 1500 BRT groß waren, und dazu hätte die „Borussia“ auch gehört. Der Bestand, der uns an solchen kleineren Schiffen übrigblieb, war kleiner als der, den wir im Jahre 1871 hatten. Welcher früheren deutschen Flottenbestand die Restflotte von 1945 entspricht, läßt sich deshalb nicht genau ermitteln, weil die offizielle Statistik insoweit erst im Jahre 1871 einsetzt. Wahrscheinlich kämen wir eben auf den Stand von 1865.

An bedeutungsvollen Schiffsnamen ist auch im übrigen in der deutschen Flotte kein Mangel, selbst in der deutschen Restflotte nicht. So hieß beispielsweise das einzige Schiff, das dem Norddeutschen Lloyd übrigblieb, „Glückauf“. Das war freilich nur ein kleiner Bäderdampfer. Die Hapag konnte sich nach einiger Zeit auch ein Schiff kaufen. Dies war gleichfalls ein Bäderdampfer, der „Vorwärts“ hieß. „Glückauf“ und „Vorwärts“ — das waren also in den Jahren nach 1945 die Parolen für unsere ehemals größten deutschen Reedereien und für die deutsche Seeschifffahrt schlechthin. Und schließlich ist es ein Treppenwitz der deutschen Schifffahrtsgeschichte, daß das älteste Schiff, das uns damals übrig blieb — es ist heute 80 Jahre alt —, ausgerechnet den Namen „Pionier“ trägt.

Es bedeutete wirklich eine Pionieraufgabe, nun dort anzusetzen, wo die Alliierten uns stehen ließen, also praktisch aus dem Nichts eine neue deutsche Handelsflotte aufzubauen. Das ist in einem bemerkenswerten Umfang gelungen: wir haben heute schon wieder etwa 1,2 Mill. BRT Schiffsraum, und wenn wir noch gewisse Nebentonnage, wie Fördeschiffe, Fährdampfer und Schlepper hinzurechnen, verfügen wir über $1\frac{1}{4}$ Mill. BRT. Das bedeutet genau ein Viertel des Bestandes an seegehenden Frachtschiffen, den wir bei Kriegsausbruch hatten. Und wenn ich noch einmal vergleichen darf, dann möchte ich Sie daran erinnern, daß diese Zahl von 1,25 Mill. BRT fast der Zahl gleicht, die im Jahre 1913 allein die Flotte der Hamburg-Amerika-Linie ausmachte; diese Reederei besaß damals nämlich 1,3 Mill. BRT. Wir haben heute also nur 1,2 Mill. BRT. Diese Flotte setzt sich zusammen — und das ist sicher interessant für Sie zu erfahren — aus Neubauten, Einfuhrschiffen und der restlichen Tonnage, die uns geblieben war und durch einige Schiffe ergänzt werden konnte, die früher bei der Kriegsmarine gefahren hatten. Die Neubauten machen etwa 450.000 BRT, die Einfuhrschiffe etwa 550.000 BRT aus. Die aus dem Ausland eingeführten Schiffe spielen deshalb eine größere Rolle, weil uns von den Alliierten zuerst erlaubt wurde, solche älteren Schiffe anzukaufen. Zuerst — das bedeutet im Jahre 1949; vorher durften wir kaum etwas unternehmen. Was die Neubauten betrifft, so handelt es sich dabei zum allergrößten Teil um sogenannte Programmbauten. Sie heißen deshalb so, weil sie in Bauprogramme eingeplant waren, während ein kleiner Teil von etwa 50.000 bis 70.000 BRT frei, d. h. ohne Einplanung in Bauprogramme, gebaut worden ist. Die Einplanung in Bauprogramme war nicht aus technischen, sondern aus finanziellen Gründen nötig: wer in ein solches Bauprogramm eingeplant war, konnte mit der Bereitstellung von Kreditmitteln der öffentlichen Hand bzw. öffentlicher Kassen rechnen. Außer diesen 450.000 BRT Neubautonnage, die bereits zu dem gegenwärtigen Bestand der deutschen Handelsflotte gehören, befinden sich noch etwa 500.000 bis 600.000 BRT im Auftrag. Ob alle diese Schiffe wirklich gebaut werden, läßt sich freilich nicht genau übersehen. Wenn das nicht geschehen sollte, dann sind finanzielle Gründe, über die ich Ihnen noch berichten darf, der Anlaß gewesen.

Sie können sich vorstellen, daß man im Laufe von drei Jahren — denn im Frühjahr 1949 wurden die ersten Neubauten kontrahiert und Ende 1949 bzw. Anfang 1950 wurden die ersten Schiffe aus dem Ausland eingeführt — einen solchen Erfolg nicht erreichen kann, ohne einer ganzen Reihe von Schwierigkeiten zu begegnen. Als es ans Bauen ging, war die erste Schwierigkeit die Frage der Werftkapazität. Das mag Sie erstaunen; denn die Werften durften ja zunächst auch keine Schiffe bauen, und es bestanden für sie ähnliche Beschränkungen wie für die Reeder. Aber die gänzliche Aufhebung der Schifffahrtsbeschränkungen erfolgte für die deutschen Reedereien erst vor $1\frac{1}{2}$ Jahren, Ostern 1951 also, während die Freigabe des Exportschiffbaus, des Baus von Schiffen für ausländische Rechnung, schon dreiviertel Jahr früher geschah. Das führte dazu, daß ausländische Reeder in größerem Ausmaß Bestellungen bei den deutschen Werften unterbrachten, weil die ausländischen Werften weitgehend, etwa bis in die Jahre 1956 und 1957 hinein, mit Aufträgen blockiert sind und die deutschen Werften naturgemäß innerhalb von einem Jahr oder zwei Jahren liefern konnten. Als nun endlich die deutschen Reeder die schnelleren und größeren Schiffe in Auftrag geben wollten, die zu bestellen schließlich von den Alliierten erlaubt war, war ein großer Teil der in Betracht kommenden Helgen besetzt. Die deutschen Werften sind aber damals fair genug gewesen, einen gewissen Anteil ihrer

Kapazität für die deutschen Reeder zurückzustellen. Gegenwärtig beläuft sich das Verhältnis zwischen Exportschiffbau und Bau für deutsche Rechnung günstigstenfalls auf etwa 50 : 50.

Große Kopfschmerzen bereitet den deutschen Reedern neben der Frage der Helgenkapazität vor allem das Problem der Versorgung der deutschen Werften mit Schiffbaumaterial. Hier liegt ein sehr wesentlicher Engpaß vor, der zu starken Verzögerungen bei der Ablieferung von Schiffsneubauten geführt hat. Nun ist zwar die Freigabe der Eisenpreise erfolgt, vor der wir von der Reederseite her gewarnt haben, weil wir nicht einzusehen vermögen, daß diese Maßnahme zu einer ausreichenden Belieferung der Werften mit Schiffsblechen führen würde. Man hatte damals gesagt: wenn die Preise freigegeben werden, dann bekommen die Werften sicher statt 20 000 Tonnen Material 25 000 Tonnen monatlich. Das ist, wie wir erwartet haben, nicht eingetreten. Freilich erklärt die eisenschaffende Industrie, daß gegen Ende des Jahres eine Besserung eintreten werde. Wir hören diese Botschaft gern, glauben ihr aber nicht ganz. Wir würden uns wirklich freuen, wenn sie sich als zutreffend erwies.

Ein drittes, und zwar ein sehr wesentliches Problem des Wiederaufbaus ist das der Preisentwicklung. Ueberall müssen wir heute im wirtschaftlichen Leben Preissteigerungen feststellen. Auf dem Gebiete des Schiffbaus und der Schifffahrt aber machen sich diese Preisentwicklungen in besonders bedrohlicher Weise bemerkbar. Als ich kürzlich einmal ein schiffahrtsgeschichtliches Buch in die Hand bekam, las ich einen Satz, den Gustav Adolf von Schweden vor vielen Jahrhunderten an Adolf Friedrich von Mecklenburg geschrieben hat: „Ein Schiff kann des Jahres nicht viel mehr kosten, als manch' Bankett einem Eurer Liebden unterweilen kostet, und wäre doch Euer Liebden mit einem mehr als mit dem anderen gedient.“ Waren das noch Zeiten! Und heute? Die Preissteigerung hat auf dem Schiffbaugebiet wirklich außerordentliche Ausmaße angenommen. Ein Frachtschiff etwa von 9000 Tonnen kostete bei Kriegsausbruch 3 Millionen Mark; heute kostet es 10—11 Millionen Mark. Allein seit Anfang 1950 sind Preissteigerungen in Höhe von 40 % eingetreten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Reeder heute Baukontrakte mit den Werften nur auf der Grundlage einer Gleitklausel schließen können, einer Klausel also, wonach alle etwaigen Preissteigerungen auf dem Material- und dem Lohngebiet zu Lasten des Auftraggebers, also des Reeders gehen. Diese Lage hat sich gerade bei der Freigabe der Eisenpreise für die Reeder sehr nachteilig ausgewirkt. Allein die in Verfolg der Freigabe der Eisenpreise im August dieses Jahres vorgenommenen Preiserhöhungen haben zu einer Erhöhung der Schiffsbaukosten um 5 % geführt. Um Ihnen ein praktisches Beispiel zu geben: Anfang 1951 hat ein Reeder einen 10000-Tonner zum Preise von 9,2 Millionen DM bestellt. Bis heute sind die Preissteigerungen infolge der Gleitklausel, infolge der Abwälzung also der Mehrkosten auf den Reeder, 2 Millionen DM, und die Auswirkung der Eisenpreiserhöhung allein macht zusätzlich eine weitere halbe Million DM aus. Das bedeutet also: innerhalb von anderthalb Jahren ist eine Kostensteigerung von mehr als 25 % eingetreten.

Diese Dinge bereiten den Reedern besondere Kopfschmerzen, und nicht nur ihnen, sondern allen denen, — vor allen Dingen auch den behördlichen Stellen — die mit dem Wiederaufbau unserer Schifffahrt zu tun haben. Denn seit wir den Wiederaufbau begonnen haben, ist es immer wieder das Finanzierungsproblem gewesen, das uns die größten Sorgen bereitet hat. Ich erinnere mich noch, wie wir in den Jahren 1947, 1948 und 1949 mit den alliierten Stellen verhandelten und immer wieder vorstellig wurden, daß der Schiffbau endlich freigegeben und die

Schifffahrt von ihren Beschränkungen befreit würde. Damals sagte man uns: zeigt uns erst einmal den Finanzierungsplan für den Wiederaufbau, den Ihr wünscht; dann können wir uns wieder unterhalten. Wenn wir uns dann aber mit deutschen Stellen über die Finanzierungsmöglichkeiten unterhalten wollten, dann sagte man uns naturgemäß: was sollen wir uns über solche Geldfragen unterhalten, solange der Schiffbau nicht freigegeben ist. Und schließlich sagte man uns noch als drittes: wenn der Schiffbau endlich freigegeben würde, dann hättet Ihr infolge der Demontagen im Westen kein Schiffbaumaterial. Ich erwähne das nur, um Ihnen zu zeigen, wie es immer wieder dieselben Probleme gewesen sind, mit denen wir uns praktisch seit 1946 und 1947 zu beschäftigen haben.

Wie kommt es eigentlich — diese Frage wird sich Ihnen vielleicht aufdrängen —, daß die Welthandelsflotte im Laufe der letzten zwanzig Jahre trotz des großen Aderlasses des zweiten Weltkrieges etwa um 20 Mill. BRT gestiegen ist? Wie haben die ausländischen Reeder das fertiggebracht? Ja, für die ausländischen Reeder sind diese Dinge sehr viel einfacher. Erstens haben sie die ganze Nachkriegskonjunktur in den Jahren mitmachen können, in denen die deutschen Reeder mit gebundenen Händen zusehen mußten. Diese ausländischen Reeder haben sich durch hohe Frachteinahmen erhebliche Reserven schaffen können, wozu die deutschen Reeder nicht in der Lage waren. Zweitens gibt es in einer Reihe von Staaten steuerliche Bestimmungen, mit deren Hilfe es möglich war, einen großen Teil dieser Frachteinahmen vor der Besteuerung zu retten, sofern man sie in Neubautonnage anlegte. Drittens — und das ist eigentlich das erste — gab es in allen wesentlichen Schifffahrtsländern Kriegsversicherungsorganisationen, teils staatliche, teils staatlich garantierte, die die Verluste an Schiffen durch Krieg und Kriegsfolgen ersetzten, und zwar nicht nur den alten Bauwert des untergegangenen Schiffes, sondern seinen Wiederherstellungswert. Schließlich aber werden in einer ganzen Reihe von Staaten, wie etwa in Frankreich oder Italien, von den Vereinigten Staaten ganz zu schweigen, erhebliche Neubausubventionen gezahlt, die ein Drittel und mehr des Baupreises ausmachen.

Wie ist nun die Situation der deutschen Reeder? Praktisch unsere ganze Flotte ist uns weggenommen worden. Sie hatte — von Schätzern des Kriegsschädenamts, also objektiv, geschätzt — im Jahr 1939 einen Wert von 1,5 Milliarden Mark. Das war der damalige Wert. Der Wiederbeschaffungswert beträgt heute mehr als das dreifache, also etwa 5 Milliarden DM. Der Wert der deutschen Restflotte betrug — gleichfalls vom Kriegsschädenamt geschätzt — 21 Millionen Mark. Das sind Zahlen, die für sich selbst sprechen. Die deutschen Reeder hatten keine Kriegsversicherung, sie bekamen keine Neubausubventionen. Wie sollte man zu einer Finanzierung kommen? Wie wichtig dieses Problem ist, können Sie aus den Zahlen ablesen, die ich Ihnen jetzt einmal hinsichtlich der bisherigen und der gegenwärtig laufenden Neubauprogramme geben darf. In diesen Bauprogrammen sind etwa 287 Millionen DM Eigengelder der Reeder enthalten. Das werden zu einem großen Teil auch nur Gelder sein, die die Reeder sich ihrerseits auf dem privaten Kreditwege besorgt haben. Es ist übrigens genau die gleiche Summe, nämlich auch 287 Millionen DM, die aus öffentlichen Kreditmitteln auf der Grundlage des Wiederaufbaugesetzes, von dem ich Ihnen gleich berichten möchte, gezahlt oder in Aussicht gestellt worden ist. Hinzu kommen etwa 70 Millionen DM ERP-Mittel und etwa noch 200 Millionen DM Vorfinanzierungsmittel, die im Wege eines Wechselkredits von der Bank deutscher Länder bereitgestellt wurden. Das sind die Mittel, die in den verplanten Neubau-

programmen stecken. Dazu müssen Sie noch etwa 80 Millionen DM für Neubauten rechnen, die nicht eingeplant waren, und sie müssen weitere 150 Millionen DM hinzuzählen, die von den Reedern für die Einfuhr von Schiffen aufgebracht worden sind. Schließlich muß man noch ein schon seit langem in Arbeit befindliches Programm für die Ueberseelinienfahrt und für die Tankfahrt einbeziehen. Wenn wir dieses Programm mit etwa 300 Millionen DM hinzu rechnen, dann kommen wir auf etwa 1,5 Milliarden DM. Ich brauche Ihnen nicht zu sagen, daß die Aufbringung dieses Betrages ebenso von größter Wichtigkeit wie von außerordentlicher Schwierigkeit ist.

Lassen Sie mich, um Ihnen über die Finanzierungsquellen im einzelnen zu berichten, einmal mit den Geldern anfangen, die auf Grund des sogenannten Wiederaufbaugesetzes zur Verfügung gestellt worden sind. Dieses Gesetz aus dem Jahre 1950 stellt eine sehr wichtige Maßnahme des Bundes dar, die der Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte dienen sollte. Wir nennen es daher Wiederaufbaugesetz — ein Gesetz, das vorsieht, daß für den Neubau von Schiffen bis zu 40% des Baupreises an öffentlichen Krediten gegeben werden können, und zwar mit einem Zinssatz von 4%, einer Laufzeit von 16 Jahren und zu Bedingungen, die Verzinsung und Amortisation mit der Ertragslage des Reeders in Verbindung zu bringen. Dieses Wiederaufbaugesetz ist die Frucht einer langen und mühseligen Arbeit, zunächst einmal der Sachbearbeiter im Verkehrs- und Finanzministerium, dann der Küstenländer und schließlich des Parlaments. Es ist bemerkenswert, daß es, soweit ich weiß, eines der ganz wenigen Gesetze ist, die der Bundestag einstimmig angenommen hat. Es hat sich hier einmal so etwas gezeigt, was ich früher schon einmal gerade in Verbindung mit diesem Gesetz als „blaue Front“ bezeichnet habe — eine Einheitsfront, in der sich Reeder und Gewerkschaften, die verschiedenen Bundesministerien, die Küstenländer und das Binnenland und schließlich Bundesrat und Bundestag zusammengefunden haben. Das Gesetz soll die Grundlage für den Wiederaufbau unserer Handelsflotte abgeben. Es gibt den Reedern nicht alles, worum sie gebeten hatten, nämlich keine Kriegsentschädigung, keine à fonds perdu-Zahlung. Es gibt ihnen aber in Form verbilligter und begünstigter Kredite etwas mehr als das, was nach der Kapitalmarktlage sonst möglich gewesen wäre. Die Reeder hatten auf die Situation im Ausland verwiesen und auf Gleichstellung mit ihren Wettbewerbern in Skandinavien, in England, in Frankreich, in den Vereinigten Staaten gehofft, die überall Kriegsentschädigungen in irgendeiner Form erhalten haben. Die deutschen behördlichen und politischen Stellen aber erklärten: Der Reeder kann nicht mehr bekommen als andere Kriegsgeschädigte in Deutschland. So hat man diesen Mittelweg gefunden, der eine geeignete Grundlage für den Wiederaufbau darstellte. Man muß diese Feststellung wiederholen, und zwar muß man das nicht nur in der Vergangenheitsform tun, sondern auch in der Gegenwarts- und Zukunftsform. Man kann auch in Zukunft auf die Hilfe dieses Gesetzes nicht verzichten. Das muß deshalb betont werden, weil der Bundesfinanzminister schon im Februar dieses Jahres einmal erklärt hat, die günstige Ertragslage der Seeschifffahrt lasse es als geboten erscheinen, in Zukunft die Wiederaufbaudarlehen nur noch zu sogenannten kommerziellen Bedingungen zu geben. Das würde bedeuten, daß der Vorzugszinssatz, die Langfristigkeit und die Stundungsmöglichkeit beseitigt würden. Ich glaube, man muß mit aller Deutlichkeit sagen, daß das ein unmögliches Vorgehen wäre, ein Vorgehen auch, das sicherlich nicht im Einklang mit den Vorstellungen des Gesetzgebers stünde. Denn damals haben sich alle Abgeordneten des Bundestags dafür ausgesprochen, hier

einmal eine grundsätzliche Basis für den Wiederaufbau unserer Handelsflotte zu schaffen, ein Gesetz, das während einer Reihe von Jahren von Bestand sein sollte, weil es ja viele Jahre dauert, bis man eine vollständig zerschlagene Handelsflotte wieder aufbauen kann. Es ist unmöglich, ein solches Gesetz schon nach zwei oder drei Jahren praktisch außer Kraft zu setzen. Was die Grundlage für diese Auffassung des Bundesfinanzministeriums angeht — von der ich im übrigen glaube, daß sie heute auch nicht mehr in demselben Ausmaß vertreten wird, wie das zu Anfang des Jahres der Fall war —, so handelt es sich um die angeblich günstige Ertragslage der Reedereien. Dazu darf ich Ihnen nachher noch einiges berichten.

Nun, 287 Millionen DM, so sagte ich, für die bisher laufenden Programme kommen aus diesen Wiederaufbaumitteln. Fast der gleiche Betrag stammt aus Eigenmitteln der Reedereien. Dabei handelt es sich teilweise um Gelder, die mit Frachteinahmen verdient wurden, teilweise schon um sogenannte 7 d-Gelder, auf die ich gleich zu sprechen komme, teilweise aber auch, und das in größerem Umfange, um Gelder, die nicht in der Schifffahrt, sondern in anderen Zweigen der Wirtschaft verdient wurden. Viele Schiffe sind in den letzten Jahren aus dem Ausland von Unternehmen eingeführt worden, die bislang nicht in der Schifffahrt tätig waren und nun die Gewinne, die sie anderswo erzielt haben, in Handelsschiffe investieren. Man sieht diese Entwicklung in der Schifffahrt mit einem nassen und einem trockenen Auge — mit einem nassen Auge insofern, als die Reeder gern selbst in der Lage gewesen wären, Einfuhrschiffe mit Hilfe von solchen Gewinnen zu finanzieren, mit einem trockenen Auge deshalb, weil die Schifffahrt sich wie jeder Wirtschaftszweig vor einer Verzunftung hüten und sich freuen muß, wenn frische Kräfte in das Gewerbe hineinströmen und eine belebende Wirkung ausüben.

Einen wesentlichen Betrag der Ihnen genannten Gesamtsumme von 1,2 bzw. 1,5 Milliarden DM machen die 7 d-Gelder aus. Von den 7 d-Geldern ist sehr viel geredet worden, ohne daß das, was man darüber gesagt hat, immer von großer Sachkenntnis getrübt gewesen ist. Zuschüsse zur Förderung des Schiffbaus können in steuerlicher Hinsicht von den Betriebseinnahmen abgesetzt werden, wenn sie für den Bau eines von einem deutschen Reeder bestellten Handelsschiffes bestimmt sind. Dieser § 7 d ist durch eine Novelle zum Einkommensteuergesetz nach dem Vorbild des zur Förderung des Wohnungsbaus bestimmten § 7 c im Jahre 1950 geschaffen worden. Im Jahre 1951 sind aus verschiedensten Gründen, über die ich hier im einzelnen nicht berichten kann, insgesamt rund 270 Millionen DM für die Seeschifffahrt und etwa 30 Millionen DM für die Binnenschifffahrt an 7 d-Geldern aufgebracht worden. Diese verhältnismäßig große Summe hat eine Schockwirkung ausgeübt, eine Schockwirkung auf die zuständigen Finanzbehörden, auf den Bundestag und auf alle möglichen anderen Stellen. Man hat alsbald verschiedene retardierend wirkende Hebel angesetzt. Schon im Sommer 1951 ist eine erste Änderung des § 7 d erfolgt. Die eigentliche Flut von 7 d-Geldern setzte aber erst Ende des Jahres 1951 ein. Man hat weiter versucht, durch Richtlinien über die praktische Handhabung des § 7 d, die im August dieses Jahres erlassen wurden, gewissen Entwicklungen, die man befürchtete, vorzubeugen und eine weitere Einengung der Anwendungsmöglichkeiten des § 7 d herbeizuführen. Man hat in diesen Richtlinien zwei Kategorien von förderungswürdigen Schiffneubauten geschaffen. Zur ersten Kategorie gehören die eingeplanten Schiffe, auf die man die Gelder möglichst lenken wollte; die zweite Kategorie besteht aus allen übrigen Schiffen, und für diese wurde festgelegt —

obwohl das in § 7 d selbst nicht enthalten ist —, daß eine Eigenbeteiligung des Reeders an dem Gesamtobjekt im Verhältnis 1 : 2 die Regel zu sein habe. Wird diese Vorschrift in voller Schärfe durchgeführt, so würde das Ende der § 7 d-Praxis überhaupt bedeuten, denn der Reeder ist auch heute noch in den seltensten Fällen in der Lage, für einen Neubau von 3 Millionen DM etwa 1 Million DM selbst beizubringen. Auch durch eine nicht nur in sachlicher Hinsicht, sondern auch in zeitlicher und verfahrensmäßiger Beziehung retardierend wirkende Praxis der Behörden hat man erreicht, daß die Aktualität des § 7 d-Problems erheblich abgenommen hat. Vor kurzem noch hat man versucht, durch eine Koppelung der § 7 d-Regelung mit dem Lastenausgleich ein weiteres hemmendes Moment in die ohnehin schon sehr komplizierte Maschinerie einzubauen.

Das ist auf die bekannten Schwierigkeiten zurückzuführen, die der endgültigen Verabschiedung des Lastenausgleichsgesetzes im Wege standen. Da sind einige, die besonders klug waren, auf den Gedanken gekommen: die Schifffahrt hat im Jahr 1951 insgesamt 300 Millionen DM an § 7 d-Geldern bekommen; also wird sie nun in jedem Jahr zu diesen Geldern kommen, und davon könnte man die Hälfte, also 150 Millionen DM dem Lastenausgleichsfonds zukommen lassen. Man wollte daher anordnen, daß für jede Million DM, die für § 7 d-Zwecke gegeben wird, gleichzeitig eine Million DM mit steuerbefreiender Wirkung an den Lastenausgleichsfonds zu zahlen wäre. Diese Ueberlegung aber war natürlich theoretischer Natur, denn erstens gibt es im nächsten und übernächsten Jahr wahrscheinlich nicht mehr viel § 7 d-Geldgeber, und zweitens werden solche Geldgeber es sich sehr überlegen, ob sie außer den Summen, die sie in der Schifffahrt investieren wollen, noch einmal ebenso viel Geld in den Lastenausgleichsfonds zahlen. Die Folge würde nur sein, daß der Strom von § 7 d-Geldern herauspränge — nach der heute sehr beliebten Formel: „Wenn ich nichts bekomme, soll der andere wenigstens auch nichts bekommen.“ Unterhaltungen mit den zuständigen Ministerien und mit verschiedenen Abgeordneten haben anscheinend dazu geführt, daß man von dieser Verkopplung absehen wird und daß man statt dessen daran denkt, den Weg zu beschreiten, der ursprünglich nach den Beschlüssen des Bundestags auch beschritten werden sollte, nämlich eine neue § 7 e oder § 7 f-Bestimmung zu schaffen, wonach Zahlungen an den Lastenausgleichsfonds mit steuerlichen Anreizen versehen werden. Das wäre ein vernünftiger Ausweg. Man darf sich nur nicht bei dieser Gelegenheit, wie das beabsichtigt zu sein scheint, einen neuen Hemmschuh in der Richtung erdenken, daß ein bestimmter Plafond von etwa 150 Millionen DM § 7 d-Geldern jährlich mit der Maßgabe festgesetzt würde, daß keine § 7 d-Anträge über diesen Betrag hinaus genehmigt werden sollen, oder aber in dem Sinne, daß man sagt, die § 7 d-Gelder müssen bereits in dem Jahre in dem Neubau angelegt werden, in dem sie hingegeben worden sind. Das läßt sich, wie ohne weiteres einleuchtet, nicht immer erreichen, zumal die § 7 d-Gelder hauptsächlich am Ende des Jahres gegeben werden, wenn der Geldgeber übersieht, wie sich seine eigene Bilanz gestaltet. Also auch insoweit sollte man die ohnehin eingeengte Praxis des § 7 d nicht noch weiter beschränken. Man muß sich dabei immer daran erinnern, von welcher großer Bedeutung die Steuergesetzgebung ist. In den Vereinigten Staaten beispielsweise haben das die beiden großen Richter Marshall und Holmes deutlich werden lassen. Marshall hat einmal in einem Urteil des Supreme Court gesagt: „The power to tax is the power to destroy“. Also: wer besteuern kann, kann vernichten. Holmes aber, der amerikanische Richterkönig, hat gesagt:

„Nein, die Macht zu besteuern, bedeutet nicht die Macht zu vernichten“. Denkt man diesen Satz weiter, so würde man ihn so fortsetzen können: die Macht der Steuer soll die Macht des Aufbaus sein. Das sollte man sich bei allen Ueberlegungen über § 7 d vor Augen halten. Die Regelung des § 7 d muß so konstruiert sein, daß sie zum Aufbau führt, zum Aufbau vernünftiger Dinge, nicht zum Aufbau vielleicht vieler kleiner Fahrzeuge, sondern solcher Schiffe, die wirklich für den Wiederaufbau unserer Handelsflotte benötigt werden.

Auch im übrigen sollte man versuchen, die Finanzierungsprobleme in der Schifffahrt von dem Prinzip des Aufbaus aus zu betrachten. Da gibt es immer noch das ungelöste Problem der Abdeckung eines Wechselkredits der Bank deutscher Länder in Höhe von rund 200 Millionen DM. Dieser Kredit sollte durch eine öffentliche Anleihe konsolidiert werden. Das ist leider nicht geglückt, und so müssen die Reeder diesen Kredit früher als geplant zurückbezahlen. Ich bin der Auffassung, daß man bei dem Verlangen nach der Rückzahlung dieses Kredits in zeitlicher Hinsicht vorsichtig vorgehen sollte. Natürlich muß er zurückgezahlt werden; im Vordergrund aber sollte die Erwägung stehen, daß das Geld, das der Reeder verdient, nach Möglichkeit in weitere Schiffe investiert wird, weil wir ja weiter aufbauen müssen. Auch in der Zinsgestaltung und bei ähnlichen Problemen sollte man immer dieses Aufbauprinzip in den Vordergrund rücken. Denn was geschieht, wenn in etwa zwei bis drei Jahren die jetzt noch in Bau befindlichen 500000 BRT abgeliefert sein werden? Wir haben kein weiteres Bauprogramm, müßten es aber eigentlich haben, denn dann sind wir erst bei etwa 1,8 Millionen BRT Flottenbestand angelangt, haben also noch nicht einmal die Hälfte unserer alten Flotte. Sie mögen fragen, warum wir heute schon ein Bauprogramm für jene Zukunft haben müssen. Das ist einmal deshalb nötig, weil die Lieferfristen der Werften zwei oder drei Jahre ausmachen. Wir haben jetzt Ende 1952. Wenn wir erst etwa Anfang 1954 weitere Schiffe bestellen wollten, dann würden uns die Werften sagen, daß unsere ausländischen Konkurrenten uns zuvorgekommen seien. Zweitens muß auch deshalb rechtzeitig an die Ausgestaltung weiterer Bauprogramme gedacht werden, weil das Finanzierungsproblem ein so schwieriges ist und Dispositionen über mehrere Jahre hinaus notwendig macht. Wir haben insofern bislang viel Verständnis beim Bundesfinanzministerium und beim Bundesverkehrsministerium gefunden.

Nicht minder interessant als das Problem der Neubauten und ihrer Finanzierung ist die Frage der Beschäftigung unserer fahrenden Tonnage. Was, so werden Sie mich fragen, geschieht mit den 1,2 Mill. BRT, die wir bereits besitzen und benutzen? Für diese fahrende Tonnage gilt das Schlagwort der Freiheit des Seeverkehrs: sie kann heute grundsätzlich fahren, wohin sie will und womit sie will. Die Liberalisierung ist für die Mitglieder der OEEG und damit auch für Deutschland ausdrücklich festgelegt; das Gegenstück, die Diskriminierung, ist von den Meeren verbannt. Liberalisierung gegen Diskriminierung — das ist das alte und ewig neue Problem, das sich früher in dem jahrhundertelangen völkerrechtlichen Bickerkrieg zwischen „mare clausum“ und „mare liberum“ widerspiegelte. Der Holländer Grotius trat für das „mare liberum“ ein, weil die holländische Flotte groß war, überall auf den Meeren fahren und nicht nur Güter der eigenen Flagge befördern wollte. Damals war Englands Regierung dagegen, und im Auftrag des englischen Königs hat Selden sein „mare clausum“ geschrieben. Damals hatten die Engländer eine kleine Flotte, und sie wollten diese kleine Flotte zu nächst einmal entwickeln, um sie erst dann den Stürmen des internationalen Seeverkehrs auszusetzen. In jener Zeit wurde daher auch die berühmte Navigations-

akte geschaffen, derzufolge englische Güter nur mit englischen Schiffen gefahren werden durften, insbesondere in dem damals aufblühenden Kolonialverkehr. Diese Navigationsakte ist erst einige hundert Jahre später abgeschafft worden, im Jahre 1849, als die Engländer eine große Flotte hatten und darauf angewiesen waren, nun auch Güter ausländischer Nationen in vermehrtem Umfang zu fahren. Auch heute noch sind die Engländer — die praktisch über die größte Handelsflotte der Welt verfügen, wenn ich von der amerikanischen Schattenflotte einmal absehe — die Wortführer, wenn es gilt, für die Freiheit des Seeverkehrs einzutreten. Unterstützt werden sie von jenen Nationen, die gleichfalls Handelsflotten haben, die für den Bedarf ihres eigenen nationalen Außenhandels eigentlich zu groß, daher auf die Fahrt für fremde Rechnung angewiesen sind, wie eben den Skandinavien und den Holländern.

In Deutschland wäre die Interessenlage eigentlich eine andere; denn Deutschland hat eine im Wiederaufbau begriffene Handelsflotte, die — entschuldigen Sie bitte diesen Ausdruck — noch „hochgepöppelt“ werden müßte. Trotzdem hat Deutschland — und es blieb ihm nichts anderes übrig, weil es Mitglied der OEEC ist — das Gebiet des Seeverkehrs gleichfalls gänzlich liberalisiert. Das bedeutet: es gibt keine Einschränkung bei der Aufnahme ausländischer Tonnage; es gibt keine Beschränkungen auch für die deutsche Tonnage, von gewissen Ausnahmen abgesehen, über die ich hier nichts zu erzählen brauche, weil es sich insoweit um Sonderfälle handelt. Aber eine volle Freiheit des Seeverkehrs gibt es den noch nicht. Einem deutschen Reeder wird es beispielsweise kaum gelingen, sogenannte Regierungsladungen anderer Länder zu fahren. In einem unserer Nachbarländer gilt eine Bestimmung, wonach bei öffentlich wichtigen Transporten erst einmal bei den eigenen Reedern Umfrage gehalten werden muß, bevor Schiffe ausländischer Flagge befrachtet werden dürfen. Ähnlich ist es in manchen südamerikanischen Ländern. Der deutsche Reeder hat es also auch in dieser Hinsicht verhältnismäßig schwer, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten. Trotzdem setzt auch er sich für die Freizügigkeit in der Weltschifffahrt ein. Sie gehört nun einmal zu diesem internationalen Gewerbe.

Nun mögen Sie vielleicht sagen, daß solche Schwierigkeiten dem deutschen Reeder wenig bedeuten könnten, da er ja glänzend verdiene. Selbst der Bundesfinanzminister habe doch vor einem Jahr im Bundestag erklärt, es gebe nicht einen deutschen Wirtschaftszweig, der so auskömmliche Erträge abwerfe wie die deutsche Seeschifffahrt. Jeder spricht heute gern vom „Korea-Boom“.

Lassen Sie mich Ihnen dazu einige Zahlen sagen. Der Frachtenindex, den man im Jahr 1948 mit 100 bemessen hatte, sank im Jahre 1949 auf 66 ab. Dann schnellte er infolge der Koreakrise bis auf 203; der Kulminationspunkt war etwa Mitte oder Herbst 1951. Danach ging diese Kurve sehr schnell bergab, um heute auf etwa 79 Punkten zu stehen. Diese Wendung ist so schnell erfolgt, daß schon im Frühjahr diese Jahres manche Frachtraten unauskömmlich wurden. Vor einem Jahr noch hatte man beispielsweise für Kohlen von den Vereinigten Staaten nach Rotterdam 75 sh. bezahlt; heute werden 25 sh. geboten. Man hat für Erze oder Schwefelkies von Cypern nach Rotterdam 33 sh. bezahlt; jetzt bringen sie 17 sh. Die Frachtraten sind teilweise auf die Hälfte, teilweise auf ein Drittel der Vorjahrshöhe gesunken. Ich muß noch hinzufügen, daß die deutschen Reeder von den vorjährigen Höchststraten nur wenig abbekommen konnten, da ihre Flotte erst allmählich wieder aufgebaut wurde und ein großer Teil der Schiffe erst dann in Dienst gestellt wurde, als der Frachtenboom bereits im Abflauen war. Ueberdies ist der Unkostenfaktor zwar zumindest in

gleichem Ausmaß wie die Frachtraten gestiegen, nicht aber in derselben Weise gefallen. Der Verdienst des Reeders hängt ja nicht nur von der Höhe der Fracht ab, sondern weitgehend auch von der Höhe der Unkosten. Die Betriebskosten aber sind außerordentlich gestiegen. Ein Schiff, das im Jahre 1939 tägliche Betriebskosten von 1000 Mark hatte — das wird etwa ein 7000 oder 8000 Tonnen-Erzschiß gewesen sein —, kostet heute 3000 Mark am Tag. Der Unkostenindex ist insgesamt von der Vorkriegszeit bis zum Jahre 1951 nach einer dänischen Statistik auf 366 (1936/8 = 100) gestiegen. Diese Zahl spricht für sich, ohne daß man ihr viel hinzufügen müßte. Ein wesentlicher unkostenerhöhender Faktor ist übrigens die Tatsache der längeren Reisedauern. Infolge der hektischen Vorratswirtschaft, die in den letzten Jahren überall zu beobachten war, erfolgten Güterbewegungen in viel größerem Ausmaße als sonst. Die Folge war, daß viele wichtige internationale Häfen vollkommen verstopft wurden und daß die Reisedauer sich verdreifachte, ja vervierfachte. Die Abfertigungen in Australien oder in Südamerika beispielsweise dauerten etwa fünfmal so lange wie in der Vorkriegszeit. Das war ein Umstand, der sich auf die Ertragsrechnungen der Reedereien sehr nachteilig auswirken mußte.

Trotz aller solcher Hemmnisse hat die deutsche Handelsschifffahrt doch allerlei gefahren, wenn man das geringe Volumen an Tonnage berücksichtigt, über das sie heute erst verfügt. 1946 beförderten deutsche Schiffe 1 Million Tonnen, 1951 21½ Millionen Tonnen, im ersten Halbjahr 1952 schon 13 Millionen Tonnen. Bei diesen Mengen spielen die großen Massengutladungen wie Erz, Getreide, Kohlen eine große Rolle. 1951 sind allein fast 2 Millionen Tonnen Erz durch deutsche Reedereien aus Skandinavien und 680 000 Tonnen Kohlen von den Vereinigten Staaten nach Deutschland gefahren worden, und in dem ersten Halbjahr 1952 allein schon weitere 500 000 Tonnen Kohlen. Das ist deshalb bemerkenswert, weil im Revier vereinzelt Stimmen laut wurden, die die Einsatzfreudigkeit der Reeder in dieser Kohlefahrt bemängelten. In der Tat ist neben dem Erz kein anderes Massengut von den deutschen Reedern in so großem Umfang gefahren wie gerade die Kohle von den Vereinigten Staaten. Im übrigen ist die Kohlefahrt ja ähnlich wie der Reis, den man heutzutage nach Indien befördert, ein Beispiel dafür, wie verwirrend die Unsinnigkeiten sind, die sich dem Auge des erstaunten Beschauers auf dem Gebiet der internationalen Volkswirtschaft darbieten.

Aber nicht nur Massengüter in der Trampfahrt, sondern auch Stückgüter in der Linienfahrt befördert die deutsche Schifffahrt. Fast alle Länder sind heute wieder durch Liniendienste mit Deutschland verbunden. Es fehlen noch Ostasien, Australien und Südamerika-Westküste. Auch diese Gebiete werden voraussichtlich schon im nächsten Jahr bedient werden. Gerade die Linienfahrt stellt für den deutschen Verleger eine nachhaltige Unterstützung bei seinen Exportbemühungen dar. Die Verknüpfung der Seeschifffahrt mit der Binnenwirtschaft ist ja überhaupt sehr viel enger, als man sich gemeinhin vorstellt. Das fängt schon mit dem Schiffbau an. Im Baupreis eines Schiffes sind zu etwa 40 % Löhne und Aufwendungen für die Werft und zu 60 % Materialkosten enthalten. Von diesem Material wird der größte Teil in Nordrhein-Westfalen bestellt und gekauft, der nächstgrößte in Süddeutschland, und nur der Rest entfällt auf Zulieferungen aus dem Ausland oder aus den Küstenländern. Man hat einmal von einer objektiven Seite aus festgestellt, daß bei einem Bauvolumen von — sagen wir, wie ich es Ihnen vorhin schilderte — 1,5 Milliarden DM die Hälfte, also 750 Millionen DM, an die Küste gehen, und zwar in erster Linie für Lohnaufwendungen, dann aber fast ebenso viel, nämlich 525 Millionen DM, nach Nordrhein-Westfalen, und der Rest, also

225 Millionen DM, nach Süddeutschland. Sie sehen also, wie eng insofern die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Küste und Binnenland sind, nicht nur, was das Schiff selbst anlangt, sondern schon, was die Entstehung des Schiffes betrifft. Daß das Schiff selbst ein außerordentlich wertvoller Devisenbringer ist, ist eine Tatsache, die für Sie alle keine Neuigkeit darstellt, die man sich aber immer wieder ins Gedächtnis rufen muß. Wenn Sie bedenken, daß ein modernes Überseeschiff selbst heute, bei den sehr niedrigen Raten, etwa eine halbe Million Dollar im Jahr an Devisen einführt oder erspart (im Vorjahr mögen es 1,3 Millionen Dollar gewesen sein), so sagt diese Ziffer schon, was die Tätigkeit der deutschen Handelsflotte ausgeglichen gehalten werden. Im vorigen Jahr wurden 238 Millionen DM, in diesem ersten Halbjahr sogar 269 Millionen DM an Devisen eingefahren oder erspart. Jede Tätigkeit eines deutschen Handelsschiffes erspart ja zumindest Devisen, und zwar auch dann, wenn der Reeder nur DM-Frachten erhält; denn wäre dieses deutsche Schiff nicht verfügbar, hätte der deutsche Verloader einen devisenteuren ausländischen Dampfer chartern müssen. Die Zeit läuft schneller, als ich zu reden in der Lage bin. Ich könnte Ihnen noch manches über die Probleme erzählen, die uns an der Küste bewegen. Es kann sich hier um nicht mehr als darum handeln, Ihnen einen kleinen Ueberblick über einige dieser Probleme zu geben. Ich kann dabei weder in die Tiefe gehen, noch das ganze Gebiet, das uns am Herzen liegt, erschöpfend behandeln. Denken Sie nur an die Fragen der Berufsausbildung, an die Probleme der Sozialpolitik und viele andere Dinge mehr, von denen etwas zu hören für Sie sicherlich interessant wäre. Ich muß jedoch zum Schluß kommen. Vorher freilich möchte ich Ihnen noch etwas über die heutige Lage des Reeders sagen. Man hat heutzutage mancherlei verschiedene Vorstellungen vom Reeder. Die einen stellen sich unter ihm eine Art modernen Seeräubers vor, die anderen denken an den sogenannten „Sofareeder“, und schließlich gibt es auch noch die Vorstellung von dem königlichen Kaufmann, wie ihn etwa Ricarda Huch in ihrem „Römischen Reich deutscher Nation“ so prächtig geschildert hat. Was ist der Reeder nun heute wirklich, und wo liegt das Schwergewicht seiner Tätigkeit? Ist er nur noch Empfänger öffentlicher Gelder? Liegt etwa das Schwergewicht der Schiffahrtstätigkeit, wie manche meinen, im wesentlichen in den Zimmern der Behörden? Nun, die Schwierigkeiten der Zeitverhältnisse haben, wie mir scheint, nicht weniger, sondern eher mehr aus dem Reeder gemacht. Früher mußte er nur Schiffahrtsmann sein; heute aber muß er gleichzeitig Finanzier, Techniker, Jurist sein, muß überdies mit den Behörden verhandeln können. Allein vom aktenbeschwerten Schreibtisch aus lassen sich die aktuellen Probleme der fahrenden Tonnage nicht lösen. Stellen Sie sich eben vor — da bekommt der Reeder plötzlich einen Anruf aus London: „Wollen Sie 7000 Tonnen Nitrat für 36 Schilling von Chile nach zwei Häfen Indiens fahren?“ Ja, wollen Sie? Der Reeder muß sich das überlegen und hierbei eine ganze Reihe von Dingen bedenken. Er muß sich zunächst fragen: Habe ich überhaupt ein geeignetes Schiff für dieses Nitrat? Er muß sich zweitens fragen: Kann ich das Schiff in die gewünschte Position bringen? Dann muß er sich weiter überlegen, wie lange die Beladung dauern kann, was von den Abfertigungsverhältnissen in chilenischen Häfen abhängt. Dann kommt er nach Indien. Wie sind dort die Abfertigungsverhältnisse? Wann kann er da fertig sein, was kann er mit seinem Schiff dann unternehmen? Kann er etwa nach Cypem fahren und dort Schwefelkies laden, oder kann er das Schiff vielleicht an eine Liniereederei verchartern, die damit nach Ostasien fährt? Weiter muß er sich über-

legen: Wie teuer wird die Nitratreise? Kann er mit 36 Schilling pro Tonne auskommen? Wie hoch sind die Hafenkosten in Chile, welches sind die Unkosten in Indien? Wo kann er unterwegs bunkern, und wo am billigsten? Welche Reisedauer muß er rechnen? Wieviel Seemeilen macht die Reise aus, wie werden die Wetterverhältnisse im Pazifik sein? Das sind nur einige der Gedanken, die sich der Reeder machen muß. Ein weiteres Beispiel: Ein Reeder hat Zement nach Brasilien gefahren und anschließend eine Holzladung für Südafrika gebucht. Als sein Schiff im brasilianischen Ladehafen ankam, hatten die Verloader das Holz einige Tage vorher mit einem norwegischen Dampfer verschifft, der ein bißchen billiger war, haben also einfach den Kontrakt gebrochen. Der Reeder hofft auf die nächste Holzladung; inzwischen läßt er sein Schiff einige Küstenreisen in Brasilien machen. Als er die Fracht einkassieren will, erweist sie sich als nicht transferierbar. Eine weitere Holzladung ist noch immer nicht da. Was soll der Reeder jetzt machen? Soll er weiter an der Küste fahren, soll er nach Südafrika versegeln? Wird er dort eine Anschlußladung finden? Das sind Situationen und Probleme, deren Bewältigung wirklich eine ganze kaufmännische Persönlichkeit erfordert. Eben erzählte ich Ihnen von der Trampfahrt. Nun lassen Sie uns von der Liniensahrt sprechen. Da will etwa eine Reederei einen Liniendienst nach Ostasien eröffnen. Was alles muß sie überlegen? Sie muß zuerst einmal die im fernen Osten gegebenen Verhältnisse prüfen. Welche Handelsbeziehungen hat — das ist die nächste Frage — die Bundesrepublik, haben etwa Holland, Belgien, Italien zu Ostasien? Mit welchem Ladungsanfall kann gerechnet werden, welche Frachten werden von den internationalen Schiffahrts-Konferenzen für diese Güter quotiert? Welche Schiffstypen werden benötigt? Braucht man Kühlräume, muß man Süßöltanks vorsehen? Oder: der Reeder, der bereits eine Linie eingerichtet hat, beispielsweise nach Südamerika oder nach dem Golf von Mexiko, muß feststellen, daß er keine Ladung mehr erhält, weil etwa das Clearing nicht funktioniert. Was soll er tun? Soll er irgendwo anders einen neuen Liniendienst eröffnen, oder soll er seine Schiffe verchartern? Soll er in der Tat eine Zeitlang mit leeren Schiffen hin und her fahren, oder soll er sie erst einmal „anbinden“, wie man das nennt? Das sind alles Probleme, mit denen sich ein binnenschiffahrtlich orientierter Betrieb in ähnlich zugespitzter Weise nicht zu beschäftigen hat. Nur wirkliche Reederpersönlichkeiten werden mit ihnen fertig werden können.

Die Seeschiffahrt ist immer ein Gewerbe mit einem gewissen Fluidum, umhüllt von romantischem Zauber, gewesen. Schiffe stellen die Verbindung zwischen den Kontinenten dar. Noch ist in uns allen das Gefühl, daß solche Verbindungen herzustellen etwas Gutes ist, nicht verloren gegangen. Lassen Sie mich daher schließen mit einem Wort Friedrich Schillers: „Euch, Ihr Götter, gehört der Kaufmann. Güter zu suchen geht er, doch an sein Schiff knüpft das Gute sich an.“ Daß das jetzt und in Zukunft für unsere deutsche Handelsschiffahrt gelten möge, soll, so glaube ich, unser aller herzlicher Wunsch sein.