

Kurt Giese

Das Seefracht- Tarifwesen

DAS SEEFRACHT= TARIFWESEN

DAS SEEFRACHT= TARIFWESEN

VON

DR. KURT GIESE
OBERREGIERUNGSRAT IN HAMBURG



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1919

ISBN 978-3-662-34958-8 ISBN 978-3-662-35292-2 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-35292-2

**Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen,
vorbehalten**

Copyright by Springer-Verlag Berlin Heidelberg 1919
Ursprünglich erschienen bei Julius Springer, Berlin 1919.
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1919

Vorwort.

Kaum eine Erscheinung ist so bezeichnend für die wirtschaftliche Entwicklung der meisten Länder in den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkriege, wie die gewaltige Zunahme des internationalen und ganz besonders des überseeischen Güterverkehrs. Sie geht soweit, daß viele Länder in ihrem wirtschaftlichen Bestande geradezu von dem überseeischen Güteraustausch abhängig geworden sind. Ganz besonders gilt das von den Ländern, deren Wirtschaftsleben zu einem großen Teil auf der Ausfuhr gewerblicher Erzeugnisse aufgebaut ist, für die die fremden Länder dem heimischen Lande die ihm unentbehrlichen Rohstoffe und Nahrungsmittel zu liefern haben.

Das Bewußtsein dieser Abhängigkeit vom überseeischen Güteraustausch war vor dem Kriege nur wenig verbreitet. Zu schnell hatte sich in Deutschland der Übergang von der im wesentlichen geschlossenen Volkswirtschaft zur Weltwirtschaft vollzogen. Selbst die Wissenschaft hatte den Aufgaben, die sich aus dem Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft für sie ergaben, nicht immer folgen können. So vorallem ist es zu erklären, daß, während wir über das Tarifwesen der Eisenbahn eine sehr reiche Literatur besitzen, die Preisbildung der überseeischen Frachtfahrt ein wissenschaftlich bisher noch kaum berührtes Gebiet darstellt. Nicht nur, daß es an einer zusammenfassenden Darstellung des Seefrachttarifwesens fehlt: auch an den Vorarbeiten dazu mangelt es bis heute fast ganz. Eigentlich ist es nur das Rabattsystem der Seeschifffahrt, über das man sich, im wesentlichen auf Grund von Berichten über die Feststellungen eines englischen Blaubuchs, wenigstens einigermaßen unterrichten kann. Wie wenig das eigentliche Seefrachttarifwesen bisher bekannt ist, zeigt am besten eine Durchsicht der systematischen Darstellungen der Volkswirtschaftslehre und des Verkehrswesens. Während diese Werke das Eisenbahntarifwesen mehr oder weniger ausführlich behandeln, bringen sie über das Seetarifwesen meist nicht viel mehr als die Angabe, daß sich die Preisbildung hier auch zum Teil in Tarifforn vollziehe; in manchen Werken fehlt selbst diese Angabe. Ein so hervorragender Kenner des Verkehrswesens wie Cohn führt in seiner Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens¹⁾ als Arten der Tarife zwar »die Posttarife, Telegraphentarife, Zolltarife, Droschkentarife, Dienstmann- und

¹⁾ Cohn a. a. O., Seite 935.

Eisenbahntarife« auf, wobei er noch den bemerkenswerten Zusatz macht, daß »die hervorragende Bedeutung der Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben der Gegenwart sich in der Gewohnheit geltend mache, vom Tarifwesen schlechthin zu reden, wenn man von dem Eisenbahntarifwesen rede«; er erwähnt aber die Seetarife überhaupt nicht, die doch zur Zeit des Erscheinens seines Werkes im Jahre 1898, wenigstens in den meisten ausgehenden Seefrachtverkehren, schon zur hauptsächlichsten Form der Preisbildung geworden waren. Und selbst wo ausnahmsweise einmal ein Werk sich etwas eingehender mit der Preisbildung der Seeschifffahrt zu befaßen versucht, beschränken sich doch die Angaben über das Seefrachttarifwesen auf wenige Mitteilungen ganz allgemeiner Natur, die völlig zurücktreten gegenüber der ausführlichen Behandlung, die das Eisenbahntarifwesen in dem gleichen Werke erfährt.

Der Grund für diese Erscheinung ist nicht weit zu suchen: er liegt einfach darin, daß das Seefrachttarifwesen heute noch so gut wie unbekannt ist. Daß es schon im 17. und 18. Jahrhundert Seefrachttarife gegeben hat, die in ihrem Aufbau den heutigen Tarifen außerordentlich ähnlich gewesen sind, ist bisher in der wirtschaftlichen Literatur nicht erforscht.¹⁾ Über eine so merkwürdige und wichtige Erscheinung, wie die Tonnenskalen (tonnage scales), in denen wir eine Vorstufe zu den heutigen Seefrachttarifen zu sehen haben, wird man in der gesamten volks- und weltwirtschaftlichen Literatur vergebens etwas Näheres suchen. Und was von der Geschichte des Seetarifwesens gilt, gilt kaum weniger von den neuzeitlichen Tarifen selbst: ihr allgemeines Gepräge, ihre volkswirtschaftliche Bedeutung und ihr Geltungsbereich, ihre Grundlagen und die Grundsätze ihrer Bildung und dergleichen mehr, liegen heute noch in fast völligem Dunkel.

Der Weltkrieg mit seinen Folgeerscheinungen für das deutsche Wirtschaftsleben hat, wie für alle weltwirtschaftlichen Fragen, so vor allem für die Fragen des überseeischen Güteraustausches einen ganz neuen Hintergrund geschaffen, auf dem diese Fragen nunmehr eine ganz andere und weit größere Bedeutung im Bewußtsein der Allgemeinheit erlangt haben wie bisher. Mit geradezu elementarer Macht hat der Krieg, indem er uns den Zugang zu den Hauptwegen des Weltverkehrs verschloß, jedem, auch dem, der bisher weltwirtschaftlichen Fragen fremd gegenüberstand, die Abhängigkeit Deutschlands von der Weltwirtschaft und vom Überseeverkehr zur Erkenntnis gebracht. Von Monat zu Monat hatte sich mit den zunehmenden Entbehrungen, wie sie die Absperrung vom Weltverkehr uns auferlegte, diese Erkenntnis vertieft. Mit der Kraft persönlichen Erlebens wissen wir nunmehr, was überseeischer Handel, was überseeische Schifffahrt für uns bedeuten.

Unter solchen Verhältnissen muß auch der Mangel einer wissenschaftlichen Behandlung des Seefrachttarifwesens stärker als bisher empfunden werden. Denn das wissen wir jetzt, daß Deutschland, mag

¹⁾ Vgl. Schmoller, Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, Bd. II, Seite 123: »Nur in der Seeschifffahrt mit ihrer Vielgestaltigkeit wird stets mehr freie Bewegung und Preisbildung vorhanden gewesen sein. Ob auch sie nicht da und dort zu Taxen (d. h. Tarifen) kam, kann ich nicht entscheiden.«

auch der Krieg und sein verhängnisvoller Ausgang die deutsche Schifffahrt und den deutschen Handel über See noch so schwer betroffen haben, wenn es überhaupt leben will, sich auch wieder über See betätigen muß. Seinen Willen zu dieser überseeischen Betätigung hat das deutsche Volk noch während des Krieges in großzügiger Weise zum Ausdruck gebracht, indem es der deutschen Reederei durch ein besonderes Gesetz die Mittel zum Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte zur Verfügung gestellt hat. Wenn wir daher an den Wiederaufbau unserer völlig zerstörten überseeischen Beziehungen herantreten, so wird genaue Kenntnis der Grundlagen, auf denen sich diese überseeische Betätigung vollzieht, notwendig sein und zwar: nicht nur für die unmittelbar beteiligten Kreise, für Reederei und Kaufmannschaft; nicht nur für die Kreise, die sich mit den Fragen unserer künftigen Schifffahrts- und Handelspolitik zu beschäftigen haben werden; nicht nur für die Eisenbahnfachmänner, die beim Wiederaufbau unserer Seehafenausnahmetarife eine eingehende Kenntnis der Grundsätze, nach denen sich die Preisbildung der überseeischen Frachtfahrt vollzieht, nicht werden entbehren können; sondern weit darüber hinaus für jeden, der zu den großen Problemen der Weltwirtschaft Stellung nehmen will.

Allerdings bietet die Aufgabe, eine erschöpfende, zusammenfassende Darstellung des gesamten Seefrachttarifwesens zu geben, außergewöhnliche Schwierigkeiten. Sie liegen einmal in dem bereits erwähnten Mangel an Vorarbeiten, der übrigens nicht nur innerhalb der deutschen Wissenschaft, sondern im Bereiche der gesamten Weltliteratur besteht. Dieser Mangel erstreckt sich nicht nur auf das Gebiet des eigentlichen Seefrachttarifwesens, sondern darüber hinaus auf die wirtschaftlichen Grundlagen der Seeschifffahrt überhaupt. Während wir nämlich über die technische Seite der Seeschifffahrt eine gute und verhältnismäßig reichliche Literatur finden, steht die Erforschung der wirtschaftlichen Grundlagen der Seeschifffahrt noch fast völlig in ihren Anfängen. Die Bedeutung der Seeschifffahrt für die einzelne Volkswirtschaft und ihre Stellung innerhalb der Weltwirtschaft; die Stellung der öffentlichen Gewalt gegenüber der Seeschifffahrt; die wirtschaftliche Bedeutung ihrer Betriebsformen als wilder und Linienfahrt; die wirtschaftlichen Bestimmungsgründe für die Richtung und Stärke des Seeverkehrs; die Frage der Selbstkosten, um nur einiges herauszugreifen; sind heute noch im wesentlichen unerschlossene Gebiete. In der Hauptsache ist es nur die Verbandsbildung innerhalb der Seeschifffahrt, die in den letzten Jahren vor dem Kriege wissenschaftliche Beachtung gefunden hatte. Und was von den wirtschaftlichen Grundlagen der Seeschifffahrt gilt, gilt auch von vielen Fragen des überseeischen Warenhandels und des Weltmarktes überhaupt, die gleichfalls bisher nur wenig erforscht sind. Bei dem engen Zusammenhange, in dem das Seetarifwesen mit allen diesen Fragen steht, war es notwendig, diese Fragen gleichfalls, soweit sie für das Verständnis des Seefrachttarifwesens von Bedeutung sind, mit zu klären.

Dazu kommt als weiteres die Schwierigkeit, Zugang zu den eigentlichen Quellen des Seefrachttarifwesens zu finden. Schon die Tarife selbst sind zum Teil nur schwer zu beschaffen. Ein Teil, und zwar viel-

leicht der wichtigste, ist überhaupt den Meisten unzugänglich, weil sie geheim gehalten werden. Ältere Tarife sind kaum noch zu beschaffen, weil sie verloren gegangen sind. Über die Grundlagen, auf denen das Seefrachttarifwesen beruht, über die Grundsätze, nach denen die Seefrachttarife gebildet werden, und über die Ziele, die bei der Tarifgestaltung verfolgt werden, fehlt es völlig an einem Stoffe, wie wir ihn beim Eisenbahntarifwesen in den Niederschriften über die Tarifkonferenzen, in den Anweisungen der Aufsichtsbehörden, in den Drucksachen der Eisenbahnräte, in den Tarifdarstellungen und dergleichen mehr besitzen, und wie er, wenn auch nicht jedermann, so doch dem Fachmann zugänglich ist. Bei den Reedereien sind kaum irgendwelche Aufzeichnungen über die Tarifgestaltung vorhanden. Im wesentlichen ist die Kenntnis des Seefrachttarifwesens im Besitz einiger weniger Persönlichkeiten, die diese Fragen in den großen Reedereien streng vertraulich und im allgemeinen unter Abstandnahme von ausführlicheren schriftlichen Erörterungen bearbeiten. Es liegt auf der Hand, wie schwer es angesichts eines derartigen Mangels schriftlicher Unterlagen ist, die Ursachen einer Tariferscheinung restlos zu klären, und wie sehr hier das subjektive Urteil des Auskunftgebenden und des Forschers eine Rolle spielen muß.

Wie der Verfasser glaubt, ist es ihm gelungen, alle diese Schwierigkeiten zu überwinden. Die nahe Verbindung, in der er fast ein Jahrzehnt zum Überseeverkehr gestanden hat, hat ihm Gelegenheit gegeben, den Überseeverkehr in allen seinen Einzelheiten aus unmittelbarer Anschauung und Erfahrung kennen zu lernen. Und was die Quellen des Tarifwesens angeht, so hat dem Verfasser dank dem Entgegenkommen vor allem der großen Bremer Reedereien ein gewaltiger Tarifstoff zur Verfügung gestanden, über den die diesem Werke beigefügte Zusammenstellung Auskunft gibt. In weitherziger Weise sind dem Verfasser die sonst streng gehüteten, aber für die Erforschung des Seefrachttarifwesens völlig unentbehrlichen geheimen Tarife zugänglich gemacht worden. Berücksichtigt man, daß, wie wir später sehen werden, die Tarife der einzelnen, zu einem Verbande zusammengeschlossenen Reedereien im wesentlichen übereinstimmen, so ergibt sich, daß dem Verfasser die Tarife fast des gesamten Weltverkehrs, wie er vor dem Kriege bestanden hat, zur Verfügung gestanden haben. Den nahen persönlichen Beziehungen, in denen der Verfasser zu den meisten, mit dem Frachtwesen betrauten Direktoren der großen Bremer Reedereien steht, verdankt er es auch, wenn ihm von hervorragend sachverständiger Seite über jede Zweifelsfrage in weitestgehendem Maße in oft vielstündiger Aussprache Auskunft gegeben worden ist. So darf die vorliegende Arbeit mit einem gewissen Rechte den Anspruch erheben, einen vollständigen Überblick über das gesamte Seefrachttarifwesen zu geben.

Allerdings geht die Arbeit aus von der Gestaltung, wie sie das Seetarifwesen vor dem Kriege angenommen hatte. Da es gegenwärtig einen eigentlich freien überseeischen Verkehr noch nicht wieder gibt, war ein anderes Verfahren gar nicht denkbar. Der Einwand liegt indessen nahe, ob hierin nicht ein Hindernis liegt für eine Darstellung, die nicht nur geschichtlichen, sondern unmittelbaren Wert auch für

die Zukunft beansprucht. Diese Frage kann unbedenklich verneint werden. Sobald die Bedingungen des freien Frachtmarktes wieder hergestellt und damit die Kräfte, die den Weltfrachtmarkt vor dem Kriege beherrscht haben, wieder in Bewegung gesetzt sein werden, werden auch die Grundsätze, wie sie in der vorliegenden Arbeit dargelegt sind, wieder voll zur Geltung kommen, weil sie nicht künstlich hineingetragen, sondern aus der Natur der Dinge selbst heraus sich entwickelt haben. Wo im übrigen für die erste Zeit nach dem Kriege mit Veränderungen zu rechnen ist, ist auf diese wenigstens kurz hingewiesen. Und ebenso sind überall die Richtlinien der künftigen Entwicklung angedeutet.

Als der Verfasser mit den Vorarbeiten zu vorliegendem Werke vor vielen Jahren begann, erging es ihm wie manchem Seefahrer der alten Zeit, der unbekanntem Ländern entgegenfuhr, ohne zu wissen, ob er jemals den sicheren Hafen erreichen würde, und ob, selbst wenn er in den Hafen gelangen sollte, der Gewinn die Fahrt lohnen würde. Nun aber der Seefahrer sein Ziel erreicht, ist er überrascht über die Fülle des Geschauten, über die Großartigkeit und Mannigfaltigkeit der Erscheinungen und über die alte Kultur, die er vorgefunden.

So stellt sich auch dem Verfasser im Rückblick das Erreichte dar,

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

	Seite
I. Aufgabe und Methode der Arbeit	I
II. Wesentliche Unterschiede in der Darstellung des Seefrachttarifwesens und des Eisenbahngütertarifwesens	6

Erster Teil.

Die Entstehung der Seefrachttarife.

Erster Abschnitt.

Die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen im allgemeinen	10
---	-----------

Zweiter Abschnitt.

Trennung der Reederei vom Seehandel als Vorbedingung für die Entstehung von Tarifen	16
--	-----------

Dritter Abschnitt.

Die älteren Seefrachttarife	19
A. Die Entstehung dieser Tarife	19
B. Die Tarife selbst	25
1. Die allgemeinen Grundlagen S. 25. — 2. Das Tarifsyst \ddot{u} m S. 27. — 3. Berücksichtigung der Entfernung S. 29. — 4. Berücksichtigung der Reisezeit S. 30.	

Vierter Abschnitt.

Entstehung der neuzeitlichen Tarife unter der Herrschaft der freiheitlichen Schifffahrtspolitik	31
--	-----------

Erstes Kapitel.

Die schifffahrtspolitischen Grundlagen dieser Entwicklung	31
---	----

Zweites Kapitel.

Die Tonnenskalen (<i>tonnage scales</i>) als Vorstufe zum neuzeitlichen Tarifwesen	34
1. Begriff und Entstehung S. 34. — 2. Die Preisgrundlagen und der Aufbau der Tonnenskalen S. 37. — 3. Ausbreitung und Rückgang der Tonnenskalen S. 41.	

Drittes Kapitel.

Die Verwirklichung der Vorbedingungen für die Entstehung der neuzeitlichen Seefrachttarife	43
--	----

	Seite
A. Das Aufkommen vertretbarer Beförderungsleistungen in der Seeschiffahrt	43
1. Allgemeine Entwicklung S. 44. — 2. Völlige Vertretbarkeit der einzelnen Leistungen innerhalb der Linienfahrt S. 45.	
B. Das Aufkommen eines regelmäßigen, aus großen Mengen von Einzelsendungen bestehenden Verkehrs	47
1. Der Zustand der älteren Zeit S. 47. — 2. Das Aufkommen regelmäßiger, massenhafter Einzelleistungen in der Seeschiffahrt S. 49. — 3. Das Ergebnis dieser Entwicklung S. 50.	
C. Entstehung der Linienschiffahrt	51
1. Begriff der Linienfahrt S. 51. — 2. Die Ursachen für die Entstehung der neuzeitlichen Linienschiffahrt S. 52. — 3. Entwicklung der neuzeitlichen Linienschiffahrt S. 57.	
D. Die Entstehung des Monopols in der Linienfahrt	59
I. Die Entstehung einer Monopolstellung gegenüber der freien Schiffahrt	59
1. Entwicklung im allgemeinen S. 59. — 2. Vorzüge der Linienfahrt S. 60. — 3. Vorzüge der freien Schiffahrt S. 61. — 4. Aufteilung des Verkehrs zwischen Linienfahrt und freier Fahrt S. 64. — 5. Die Gestaltung des Wettbewerbes zwischen Linien- und freier Fahrt S. 66. — 6. Bedeutung dieser Entwicklung für die Tarifentstehung S. 69.	
II. Die Bildung von Monopolen innerhalb der Linienschiffahrt.	71
a) Die Entwicklung im allgemeinen	71
b) Die im wesentlichen der Vorbereitung des Monopols dienenden Vorgänge	73
1. Die Erweiterung des Betriebes S. 73. — 2. »Die Beteiligung« an Wettbewerbsunternehmungen (Erlangung der Kontrolle) S. 74. — 3. Der finanzielle Zusammenschluß der Wettbewerbsunternehmungen in der Form des Trusts und der Verschmelzung (Fusion) S. 76. — 4. Die Gewährung von Subventionen S. 78.	
c) Die Verwirklichung des Monopols durch die Kartellbildung	80
1. Entstehung der Schifffahrtskartelle in der Linienfahrt S. 80. — 2. Der Umfang der Kartellbildung S. 84. — 3. Die für die Tarifbildung wesentlichen Kartellformen S. 88. — 4. Die Form der Kartellvereinbarungen S. 95. — 5. Das Ergebnis für die Tarifentwicklung S. 95.	
Viertes Kapitel.	
Die Gründe für die Annahme eines Tarifwesens	96
1. Allgemeines S. 96. — 2. Die Gründe für die Annahme eines Tarifwesens auf seiten der Befrachter S. 98. — 3. Die Gründe für die Annahme eines Tarifwesens auf seiten der Reeder S. 100.	
Fünftes Kapitel.	
Ergebnis der Entwicklung. Umfang des Seefrachttarifwesens	101
Zweiter Teil.	
Die Darstellung des Seefrachttarifwesens.	
Erster Abschnitt.	
Das Seefrachttarifwesen im allgemeinen.	
Erstes Kapitel.	
Volkswirtschaftliche Bedeutung des Seefrachttarifwesens	105
Zweites Kapitel.	
Grundbegriffe	107

Drittes Kapitel.	
Das internationale Gepräge des Seefrachttarifwesens	Seite 110
Viertes Kapitel.	
Die Gliederung des Seefrachttarifwesens nach Verkehren	112
1. Die Grundsätze für die Gliederung des Seefrachttarifwesens S. 112. —	
2. Weitgehende Gleichmäßigkeit der Tarifgestaltung zwischen den einzelnen Verkehren S. 114.	
Fünftes Kapitel.	
Die Eigentums- und Verwaltungsfrage bei der überseeischen Linienfahrt	116
Sechstes Kapitel.	
Der Verwaltungsgrundsatz und seine Durchführung	125
1. Der Verwaltungsgrundsatz im allgemeinen S. 125. — 2. Die Beschränkung der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung bei der subventionierten Reederei S. 129.	
Siebentes Kapitel.	
Die allgemeinen Anforderungen an die Gestaltung der Seefrachttarife	130
1. Die Wege zur Verwirklichung dieser allgemeinen Anforderungen S. 130. —	
2. Die Verwirklichung dieser allgemeinen Anforderungen S. 132. — I. Die Forderung nach gleichmäßiger Behandlung aller Beteiligten S. 132. — II. Die Forderung nach Öffentlichkeit der Tarife S. 134. — III. Die Forderung nach Stetigkeit der Tarife S. 139. — IV. Die Forderung nach Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit der Tarife S. 142. — V. Die Forderung nach angemessener Billigkeit der Tarifsätze S. 144.	
Achstes Kapitel.	
Staatliche Eingriffe in die Tarifgestaltung der subventionierten Reederei	147
Zweiter Abschnitt.	
Die Grundlagen der Tarifbildung.	
Erstes Kapitel.	
Die Tarifbildungsgrundlagen im allgemeinen	158
Zweites Kapitel.	
A. Die Selbstkosten und ihr Einfluß auf die Tarifbildung	159
1. Unterscheidung in feste und veränderliche Selbstkosten S. 159. —	
2. Zahlenmäßige Ermittlung des Verhältnisses zwischen festen und veränderlichen Selbstkosten S. 166. — 3. Gesetz der Massennutzung S. 167. — 4. Bedeutung der Selbstkosten für die Tarifbildung S. 171.	
Drittes Kapitel.	
B. Der Verkehrswert der Beförderung und sein Einfluß auf die Tarifbildung	176
1. Wesen des Verkehrswertes im allgemeinen S. 176. — 2. Bedeutung des Verkehrswertes für die Tarifbildung S. 177.	
Viertes Kapitel.	
C. Der Wettbewerb und sein Einfluß auf die Tarifbildung	178
I. Der Wettbewerb der Beförderungswege	178
a) Der Wettbewerb der freien Schifffahrt	178

	Seite
1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes S. 178. — 2. Formen dieses Wettbewerbes S. 179. — 3. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung S. 179.	
b) Der Wettbewerb der Linienschiffahrt	180
1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes S. 180. — 2. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung S. 181.	
c) Der Wettbewerb der Küstenschiffahrt	183
1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes S. 183. — 2. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung S. 184.	
d) Der Wettbewerb der Eisenbahnen	184
1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes S. 184. — 2. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung S. 185.	
II. Der Wettbewerb der Erzeugungsgebiete	186
1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes S. 186. — 2. Einfluß dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung S. 187.	

Dritter Abschnitt.

Die Tarifbildung.

Erstes Kapitel.

Der Gegenstand der Tarifbildung	188
1. Der Inhalt der Leistung S. 188. — 2. Fehlen einer Abfertigungsgebühr S. 189. — 3. Die Primage (<i>primage</i>) S. 190. — 4. Sonstige Frachtzuschläge S. 193. — 5. Nebengebühren S. 194.	

Zweites Kapitel.

Das Tarifsysteem	195
A. Die Preissysteme innerhalb der überseeischen Schiffahrt im allgemeinen .	195
B. Berücksichtigung des Raumbedarfs und Gewichts der Güter bei der Tarifbildung	196
1. Festlegung eines bestimmten Verhältnisses zwischen Raum und Gewicht S. 196. — 2. Ursachen für das bestehende Verhältnis zwischen Raum und Gewicht S. 198. — 3. Besonders weitgehende Berücksichtigung des Raumes S. 201. — 4. Vorzüge und Nachteile des Systems S. 203. — 5. Formelle Fassung dieser Grundsätze S. 207. — 6. Berücksichtigung der Taraverschiedenheiten bei der Bemessung der Frachthöhe S. 208.	
C. Ausnahmen von den allgemeinen Grundsätzen für die Berücksichtigung von Raum und Gewicht	209
D. Berücksichtigung des Wertes der Güter bei der Tarifbildung	213
1. Allgemeine Begründung der Werttarifierung S. 213. — 2. Individuelle Durchbildung der Werttarifierung nach Verkehren S. 213. — 3. Starke Ausprägung der Werttarifierung S. 214. — 4. Teilweiser Verzicht auf Klasseneinteilung S. 214. — 5. Große Anzahl von Klassen in den Klassentartifen S. 215. — 6. Starke Zergliederung der Güterverzeichnisse S. 215. — 7. Fehlen einer Normalklasse S. 216. — 8. Unterschiedliche Tarifierung eines und desselben Gutes S. 217. — 9. Bemessung der Fracht auf einen Anteil vom Werte des Gutes S. 219. — 10. Große Spannungen zwischen den höchsten und niedrigsten Wertstufen S. 219. — 11. Fehlen einheitlicher Grundsätze für die Tarifabstufung S. 219. — 12. Rückblick und Ausblick auf die Entwicklung der Werttarifierung S. 220. — 13. Volkswirtschaftliche Beurteilung dieser Entwicklung S. 223.	

Drittes Kapitel.

Berücksichtigung der Entfernung bei der Tarifbildung	224
1. Fehlen fester Einheitssätze S. 224. — 2. Begründung dieser Tarifbildung	

	Seite
S. 225. — 3. Einfluß der Unterschiede in der Höhe der Selbstkostenteile auf die Tarifbildung im einzelnen S. 230. — 4. Volkswirtschaftliche Beurteilung S. 239.	
Viertes Kapitel.	
Berücksichtigung der besonderen Art der Beförderung bei der Tarifbildung	242
A. Berücksichtigung der Schnelligkeit	242
I. Die Beförderung mit schnellfahrenden Schiffen	242
II. Die Paket- (<i>parcel</i> -) Beförderung	245
B. Berücksichtigung der Gewährung besonderer Schutzeinrichtungen	247
Fünftes Kapitel.	
Berücksichtigung des Wahlrechts zwischen mehreren Lösungs- häfen bei der Tarifbildung	248
Sechstes Kapitel.	
Berücksichtigung der besonderen Eigenschaften des Gutes bei der Tarifbildung	249
1. Allgemeines S. 249. — 2. Besonders schwere Stücke (<i>heavy lifts</i>) S. 250. —	
3. Außergewöhnlich lange Stücke S. 252. — 4. Gefährliche Güter (<i>dangerous goods</i>) S. 252. — 5. Wertvolle Güter (<i>valuable goods</i>) S. 253.	
Siebentes Kapitel.	
Unterscheidung der Tarife nach ihrem Geltungsbereich	254
A. Ausgehende und einkommende Tarife	254
B. Tarife für den Orts- und den Übergangsverkehr	255
C. Innere und Durchtarife	256
1. Begriffliches S. 256. — 2. Entstehung der Durchtarife S. 257. —	
3. Wirtschaftliche Vorteile des Durchkonnossemments und des Durchtarifs S. 258. — 4. Bedeutung der Durchtarife innerhalb des Seefracht- tarifwesens S. 261. — 5. Bildung der reinen Durchtarife S. 262.	
Achstes Kapitel.	
Unterscheidung der Tarife nach ihrem Verhältnis zum regelmäßigen Tarifschema (regelmäßige und Ausnahmetarife)	265
1. Begriffliches S. 265. — 2. Anwendungsgebiet und Inhalt der Ausnahme- tarife S. 266.	
Neuntes Kapitel.	
Mindestfrachten	268
Zehntes Kapitel.	
Gewährung besonderer Vergünstigungen	270
A. Die Rabatttarife	270
1. Begriff und Wesen S. 270. — 2. Entstehung und Geltungsbereich S. 271. — 3. Anwendung und Höhe des Rabattes S. 272. — 4. Volks- wirtschaftliche Beurteilung der Rabatttarife S. 273.	
B. Die Kontrakte	276
I. Die gleichartigen Kontrakte	277
1. Zweck, Wesen und Geltungsbereich S. 277. — 2. Inhalt dieser Kon- trakte S. 278. — 3. Volkswirtschaftliche Beurteilung S. 280.	
II. Die ungleichartigen Kontrakte	280
1. Zweck, Voraussetzung und Geltungsbereich S. 280. — 2. Inhalt dieser Kontrakte S. 282. — 3. Volkswirtschaftliche Beurteilung S. 283.	
III. Die Kontrakte zum Schutze gegen plötzliche Tarifänderungen	285
1. Zweck, Wesen und Geltungsbereich S. 285. — 2. Inhalt dieser Kontrakte S. 286. — 3. Volkswirtschaftliche Beurteilung S. 287.	

Elftes Kapitel.

Äußere Einrichtung des Tarifs	Seite 288
1. Angabe der beteiligten Reedereien S. 288. — 2. Bezeichnung des Geltungsbereichs S. 288. — 3. Darstellung der Tarifvorschriften S. 289. — 4. Darstellung der Beförderungspreise S. 289. — 5. Äußere Einrichtung und Erscheinung S. 290.	

Zwölftes Kapitel.

Weiterbildung der Tarife	291
1. Bedürfnis nach Weiterbildung S. 291. — 2. Organe und Verfahren der Weiterbildung S. 292. — 3. Fehlen einer Mitwirkung der Verkehrsbeteiligten S. 292.	

Dritter Teil.

Rückblick und Ausblick.

1. Volkswirtschaftliche Beurteilung der bisherigen Tarifentwicklung	294
2. Aufgaben künftiger Tarifpolitik	298
3. Die Mittel zur Verwirklichung der künftigen Tarifpolitik	302

Verzeichnis der benutzten Tarife	305
Schriftenverzeichnis	309
Anlagen	314
Sachverzeichnis	374

Einleitung.

I. Aufgabe und Methode der Arbeit.

1. **Die Aufgabe**, die sich die vorliegende Arbeit gesetzt hat, erstreckt sich nicht auf die gesamte Preisbildung der Seeschifffahrt, sondern nur auf das Tarifwesen, und zwar auf das Tarifwesen der überseeischen Frachtfahrt und beschränkt sich auf die allgemeine Tariflehre. Diese Begrenzung der Arbeit findet ihre Erklärung in der besonderen Eigenart des Stoffes. Ein Vergleich mit dem Eisenbahntarifwesen mag das erläutern.

Wenn das Eisenbahntarifwesen dargestellt wird, so umfaßt diese Darstellung die gesamte Preisbildung der Eisenbahnen überhaupt. Wenigstens gilt das von dem Eisenbahntarifwesen der meisten Länder. Nur in Ländern rein privatwirtschaftlicher Tarifgestaltung findet sich neben dem Tarifwesen noch vereinzelt auch eine Preisbildung durch Einzelabrede in der Form von Refaktien. Indessen handelt es sich hier um Ausnahmen, die hinter der Regel der Festsetzung der Preise in Tarifform durchaus zurücktreten. Ganz anders im Seeverkehr. Große Verkehre, so vor allem der gesamte Charterverkehr, oder, was im wesentlichen dasselbe heißen will, der Verkehr der freien Schifffahrt, kennen überhaupt kein Tarifwesen. Und in den sonstigen Verkehren bestehen zwar Tarife, aber sie gelten vielfach nur für eine Richtung, meist nicht für sämtliche Güter und manchmal auch nicht für sämtliche Häfen. Dazu kommen noch gelegentlich Ausnahmen zugunsten einzelner Befrachter. In allen diesen Beziehungen finden die Grundsätze der freien Preisbildung Anwendung, wobei die Preise für jede Beförderungsleistung besonders vereinbart werden. Eine Darstellung des Seefrachttarifwesens kann daher immer nur einen Ausschnitt aus dem gesamten Gebiete der Preisbildung auf offenem Meere, wenn auch den wichtigsten Teil der überseeischen Preisbildung geben.

Das legt die Frage nahe, ob eine Behandlung des Seefrachttarifwesens ohne gleichzeitige Behandlung der freien Preisbildung angebracht ist. Die Frage kann ohne Bedenken bejaht werden. Die Vorbedingungen, an deren Vorhandensein die beiden Formen der Preisbildung geknüpft sind, der Vorgang, der zur Preisbildung führt, und im wesentlichen auch die Grundsätze, nach denen sich die Preisbildung vollzieht, sind in beiden Fällen so verschieden, daß eine *getrennte Behandlung* durchaus gerechtfertigt erscheint. Trotzdem wird es nicht möglich sein, die freie Preisbildung bei der Behandlung

des Seefrachttarifwesens völlig außer acht zu lassen. Das verbietet einmal die geschichtliche Entwicklung. Denn wie wir sehen werden, hat das Seefrachttarifwesen in der freien Preisbildung seinen Vorläufer und läßt an vielen Stellen diesen Zusammenhang erkennen. Das verbietet sich weiter infolge des gleichsam akzessorischen Charakters, den die freie Preisbildung in ihrem Verhältnis zum Seefrachttarifwesen im Laufe der Entwicklung allmählich erlangt hat. So wird eine Darstellung des Seefrachttarifwesens sich an vielen Stellen auch mit den Verhältnissen des freien Marktes befassen müssen, wenn auch die Aufgabe der vorliegenden Arbeit grundsätzlich auf das Tarifwesen beschränkt ist.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich weiter nur mit dem Gütertarifwesen, dem sogenannten Frachttarifwesen, nicht auch mit dem Personentarifwesen. Bestimmend war dabei im wesentlichen der Umstand, daß sich Personen- und Gütertarifwesen der überseeischen Schifffahrt nur schwer in einer gemeinsamen Darstellung zusammenfassen lassen, ohne daß die Klarheit der Darstellung verloren geht. Die geschichtliche Entwicklung, die Tarifgrundlagen, die Tarifbildung und die volkswirtschaftliche Bedeutung beider weisen so wenig gemeinsame Züge auf, daß es besser ist, sie völlig getrennt zu behandeln. Es würde zu weit führen, das im einzelnen zu zeigen. Nur auf einige, besonders in die Augen fallende Erscheinungen sei hier hingewiesen; daß nämlich bei der Personenbeförderung die zu tarifierende Leistung neben der Beförderung auch die Verpflegung in sich greift, daß hier die Rücksichten des Wettbewerbes wesentlich anders liegen, da der Mitbewerb der freien Schifffahrt ausfällt, und daß die für die Preisbildung in Frage kommenden volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte hier wesentlich andere sind, da in der Personenbeförderung die Fragen der Auswanderung im Vordergrund stehen. So erschien es zweckmäßig, das Personentarifwesen auszuschalten, zumal den Personentarifen der überseeischen Schifffahrt nicht annähernd die gleiche Bedeutung wie den Frachttarifen zukommt¹⁾.

Unsere Arbeit behandelt weiter nur die überseeische Schifffahrt, sieht dagegen von den Preisverhältnissen der Küstenschifffahrt, also dem Frachtbetrieb zur See zwischen verschiedenen Häfen desselben Staates, ab. Begründet ist dies in der völligen Verschiedenheit zwischen den Verhältnissen der Preisbildung in der Küstenschifffahrt und der überseeischen Schifffahrt. Denn da grundsätzlich die Küstenschifffahrt fast in allen Ländern der heimischen Reederei vorbehalten ist²⁾, so trägt der Frachtmarkt hier im allgemeinen ein rein nationales, meist sogar nur lokales Gepräge, woraus sich für die Preis-

¹⁾ Auch liegt bereits eine Arbeit von Taschner über »das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschifffahrt« Karlsruhe, 1904, vor.

²⁾ So auch in Deutschland durch das Reichsgesetz betreffend die Küstenfrachtfahrt vom 22. Mai 1881 (Reichsgesetzblatt S. 97 ff.) § 1: »Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt), steht ausschließlich deutschen Schiffen zu.« Nach § 2 dieses Gesetzes kann ausländischen Schiffen dieses Recht nur durch Staatsvertrag oder durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats eingeräumt werden.

bildung ganz andere Grundlagen ergeben als bei der überseeischen Schifffahrt. Die Küstenschifffahrt steht in ihrer Preisbildung der Binnenschifffahrt viel näher als der überseeischen Schifffahrt. Wenn wir daher in der vorliegenden Arbeit von der Seeschifffahrt sprechen, so ist dabei die Küstenschifffahrt regelmäßig ausgeschlossen.

Schließlich bedarf auch noch die systematische Behandlung der Aufgabe einer kurzen Erläuterung. Zum Verständnis dessen sei mit einigen Worten auf die Systematik des Tarifwesens überhaupt eingegangen.

Wie wir in der Systematik der Wirtschaftswissenschaften zwischen allgemeiner und besonderer Wirtschaftslehre unterscheiden, so wird zweckmäßig auch bei der Darstellung des Tarifwesens die allgemeine von der besonderen Tariflehre getrennt. Aufgabe der allgemeinen Tariflehre ist es, einen systematischen Überblick über das gesamte Tarifwesen zu geben, wobei sie die gewaltige Menge der vorhandenen einzelnen Tariferscheinungen zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzufassen sucht. Die besondere Entwicklung, die das Tarifwesen in den einzelnen Ländern — wie bei den Eisenbahnen — oder in den einzelnen Verkehren — wie bei der Seeschifffahrt — erfahren hat, dient hierbei nur zur Erläuterung und wird daher nur gelegentlich herangezogen. Sie ist jedoch nicht Zweck der Darstellung. Umgekehrt ist Aufgabe der besonderen Tariflehre die Darstellung des Tarifwesens in seiner besonderen Entwicklung, wie es sie in den einzelnen Ländern oder Verkehren gefunden hat. Auf die allgemeinen Grundlagen greift die besondere Tariflehre nur insoweit zurück, als es notwendig ist, um die besondere Tarifgestaltung verständlich zu machen. Während also die allgemeine Tariflehre das Allgemeingültige in den wechselnden Erscheinungen festzustellen und zu allgemeinen Wahrheiten durchzudringen sucht, beschäftigt sich die besondere Tariflehre mit den im Einzelfall vorliegenden, dauernd wechselnden Tarifgestaltungen. Diese Systematik ist nicht neu, sondern schon von Ulrich in seinem Eisenbahntarifwesen angewandt, indem er einem allgemeinen Teil, der die technischen Grundbegriffe und die privatwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung in ihren typischen Formen darstellt, einen besonderen Teil gegenüberstellt, der die Entwicklung des Tarifwesens in den verschiedenen Kulturstaaten enthält. Diese Systematik hat sich auch inzwischen ziemlich allgemein in der Wissenschaft des Eisenbahntarifwesens eingebürgert.

Von diesen beiden Teilen der Lehre vom Tarifwesen behandelt das vorliegende Werk nur die allgemeine Tariflehre. Denn was uns in erster Linie fehlt, das ist eine systematische Darstellung, die in die allgemeinen Grundlagen des Seefrachttarifwesens einführt, die die Tariferscheinungen, Tarifvorgänge und Tarifeinrichtungen nach ihrer typischen Gestaltung in den Hauptverkehren und nach ihrer geschichtlichen Entwicklung klarlegt, und erst dadurch die Grundlagen zum Verständnis der besonderen Tarifgestaltungen, wie sie sich in den einzelnen Verkehren herausgebildet haben, schafft. Insofern entspricht die Aufgabe des vorliegenden Werkes etwa der Aufgabe, wie sie sich Rank in seinem *Werke über »das Eisenbahntarifwesen«* gestellt hat, in dem er gleich-

falls einen allgemeinen Überblick über das gesamte Tarifwesen in seinen typischen Erscheinungen, Einrichtungen und Vorgängen gibt.

2. Die Methode. Um die Aufgabe, die sich die vorliegende Arbeit gesetzt hat, in einigermaßen vollkommener Weise zu lösen, konnte es nicht genügen, nur die Tarifgestaltung zu zeigen, wie sie sich in der Gegenwart darbietet. Es mußte vielmehr, obwohl Vorarbeiten darüber fast nicht vorliegen, der Versuch gemacht werden, wenigstens in großen Umrissen auch die Entwicklung darzustellen, wie sie das Seefracht-tarifwesen in früheren Jahrzehnten und Jahrhunderten durchlaufen hat. Denn erst durch Zuhilfenahme der geschichtlichen Forschung wird es möglich, die Wurzeln der Tariferscheinungen klar zu legen und damit die Erscheinungen selbst zu erklären. Erst die geschichtliche Untersuchung führt z. B. zu den Tonnenskalen als Vorläufern der heutigen Tarife, in denen bereits die eine Seite des heute herrschenden Tarifsystems, die Berücksichtigung von Raum und Gewicht, in vollendeter Weise vorgebildet ist. Erst durch die Verfolgung der geschichtlichen Entwicklung treten die Zusammenhänge zwischen der Schifffahrtspolitik, den Verhältnissen des überseeischen Marktes, den Formen der Seehandels-technik, der Schiffbau- und Schifffahrtstechnik und den Formen des Schifffahrtendienstes einerseits und dem Tarifwesen andererseits zutage. Auch wo ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Preiserscheinungen der Gegenwart und früherer Zeiten nicht nachweisbar ist, wie z. B. zwischen dem Tarifwesen der alten Börtfahrt und dem neuzeitlichen Seetarifwesen, ist der Wert dieser geschichtlichen Betrachtungsweise doch unabweisbar. Erst durch die Heranziehung dieses älteren Tarifwesens tritt die Eigenart des neueren Tarifwesens klar hervor, als eines Tarifwesens, das statt auf nationaler auf internationaler Grundlage beruht, das nicht einer einzelnen Volkswirtschaft, sondern der Weltwirtschaft angehört, das im allgemeinen nicht durch staatliche Maßnahmen bestimmt wird, sondern jeder Tarifhoheit entrückt ist. Die Gegenüberstellung des älteren Tarifwesens mit dem neueren zeigt aber auch, wie gewisse Erscheinungen unter völlig anderen Bedingungen sich doch immer gleich bleiben, und gibt ihnen dadurch das Gepräge des Allgemeingültigen. Das gilt z. B. von der Berücksichtigung des Wertes der Güter, die, im Gegensatz zu der freien Preisbildung, dem älteren und neueren Seefrachttarifwesen gemeinsam ist.

Neben der geschichtlichen bedient sich aber die vorliegende Arbeit in besonderem Maße auch der vergleichenden Methode, indem sie nach Möglichkeit das Eisenbahntarifwesen zum Vergleich heranzieht. Der Vorzug dieses Verfahrens liegt auf der Hand. Das Eisenbahntarifwesen ist das einzige Tarifwesen, das bisher eine gründliche systematische Bearbeitung erfahren hat. Hier finden wir bereits ein feststehendes System von Begriffen, in das die gesamten Tariferscheinungen eingeordnet sind, und eine Darlegung der ursächlichen Zusammenhänge der einzelnen Tariftatsachen. Die Annahme liegt nahe, daß das Tarifwesen beider Verkehrsmittel in vielen Punkten Übereinstimmung oder Ähnlichkeit oder zum mindesten Berührungspunkte aufweist, und daß daher die Ergebnisse der Forschungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens

mit Erfolg für die wissenschaftliche Erforschung des Seefrachttarifwesens nutzbar gemacht werden können. Die nähere Prüfung bestätigt diese Annahme. Schon die Systematik des Eisenbahngütertarifwesens kann in vieler Hinsicht als Vorbild für die systematische Darstellung des Seefrachttarifwesens dienen. Die wissenschaftliche Begriffsbildung des Eisenbahngütertarifwesens kann zu einem nicht unbeträchtlichen Teil für das Seefrachttarifwesen, bei dem der Sprachgebrauch vielfach noch nicht zu einer festen Abgrenzung der einzelnen Tariftatsachen und der sie bezeichnenden Begriffe gekommen ist, nutzbar gemacht werden, wenn auch dabei mit besonderer Vorsicht verfahren werden muß, um nicht etwa fälschlicherweise nicht völlig übereinstimmende Tariferscheinungen des Seefrachtwesens unter die vom Eisenbahntarifwesen übernommenen Begriffe einzuordnen. Gleichzeitig erleichtert die vergleichsweise Heranziehung des Eisenbahntarifwesens auch die Erkenntnis der ursächlichen Zusammenhänge und gibt ferner die Möglichkeit, das dem Seetarifwesen Eigentümliche besonders deutlich zu machen. Wie sehr im übrigen eine solche vergleichende Behandlung nicht nur dem wissenschaftlichen, sondern auch dem praktischen Bedürfnis entspricht, geht mit besonderer Deutlichkeit aus den Beratungen im deutschen Reichstag über die Postdampfervorlage des Jahres 1898 hervor, wobei von den Rednern wiederholt der Eisenbahnverkehr zum Vergleich herangezogen worden ist, um die Erscheinungen des Seeverkehrs deutlich zu machen¹⁾.

Mittelbar kommt diese Vergleichung naturgemäß auch dem Eisenbahntarifwesen zugute, und besonders der Eisenbahnfachmann wird darin einen Vorzug dieses Verfahrens sehen. Das Bezeichnende mancher Erscheinung des Eisenbahntarifwesens tritt durch die Gegenüberstellung mit den entsprechenden Tariferscheinungen des Seeverkehrs schärfer hervor; die tieferen Ursachen mancher Tariferscheinungen treten klarer zutage. Und darüber hinaus lassen sich an diese Vergleichen auch wichtige Schlußfolgerungen allgemeiner Art für das Eisenbahntarifwesen anknüpfen. Der Rahmen unserer Arbeit verbietet uns, diese Schlußfolgerungen im einzelnen zu ziehen. Nur beispielsweise sei hier auf eine Gelegenheit hingewiesen, wo solche Schlußfolgerungen aus einem Gebiet für das andere besonders nahe liegen: legt nicht die weit stärkere Berücksichtigung der Raumbeanspruchung bei der Preisbemessung im Seeverkehr, die dieser Verkehr ohne jede Beschwerde trägt, die Frage nahe, ob denn in der Tat ein wirkliches Bedürfnis besteht, durch immer größeres Entgegenkommen bei der Gestellung langer und weiträumiger Wagen die Berücksichtigung der Raumbeanspruchung bei der Preisbemessung im Eisenbahnverkehr immer stärker zurückzudrängen? Es ist in diesem Zusammenhange von hohem Interesse, daß der bekannte Eisenbahnfachmann Rank kurze Zeit vor dem Kriege eine Änderung des Eisenbahntarifsystems empfohlen hat, welche in ihren Grundzügen fast auf die Übernahme des Tarifsystems der Seeschifffahrt hinaus-

¹⁾ Vgl. die erste Beratung eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze betreffend Postdampferschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern. Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags, IX. Legislaturperiode, V. Session 1897/98. Band II, S. 1061 ff.

läuft¹⁾, und zwar, ohne daß er dazu irgendwie durch die Verhältnisse des Seefrachttarifwesens angeregt worden wäre. Es liegt auf der Hand, daß sein Vorschlag unter dem Gesichtspunkt, daß bereits ein ähnliches Tarifsystern bei der Seefrachtfahrt besteht, eine ganz andere Bedeutung erlangt. Wir können das Genauere hier nicht erörtern, ohne nicht der Darstellung vorzugreifen. Diese Andeutung mag genügen, um zu zeigen, daß auch das Eisenbahngütertarifwesen aus seiner vergleichsweisen Heranziehung bei vorliegender Arbeit in vieler Hinsicht Nutzen ziehen kann.

II. Wesentliche Unterschiede in der Darstellung des Seefracht- und des Eisenbahngütertarifwesens.

Will man das Gütertarifwesen der Eisenbahn zum Vergleich heranziehen, so wird man gut tun, sich von vornherein gewisse Unterschiede zwischen der Darstellung des Eisenbahngütertarifwesens und des Seefrachttarifwesens klar zu machen. Der wesentlichste Unterschied ist folgender: Das Eisenbahntarifwesen hat überwiegend einen volkswirtschaftlichen Charakter; denn es handelt sich dabei in der Hauptsache um die Bedienung und Regelung des Wirtschaftslebens eines einzelnen Staates. Demgemäß ist auch die Eisenbahntarifpolitik überwiegend ein Zweig der Volkswirtschaftspolitik. Nur wo es sich um einen Eisenbahnverkehr von Staat zu Staat und um internationale Tarifverträge handelt, kommen weltwirtschaftliche Fragen und Weltwirtschaftspolitik in Frage²⁾. Dementsprechend ist auch die wissenschaftliche Behandlung des Eisenbahntarifwesens im wesentlichen eine volkswirtschaftliche, indem Tarifgestaltung und Tarifpolitik für den Bereich und aus dem Gesichtskreis einer oder mehrerer einzelner Volkswirtschaften dargelegt wird. Das gilt auch da, wo bei der Behandlung des Eisenbahntarifwesens verschiedene Volkswirtschaften in die Betrachtung hineingezogen werden und aus einem Vergleiche der Tarifgestaltungen innerhalb jeder dieser Volkswirtschaften eine gemeinsame theoretische Grundlage gewonnen wird. Denn dieser Vergleich legt doch immer die verschiedenen nationalen Tarifgestaltungen zugrunde. Dabei liegt es in der Natur der Sache, daß nicht alle nationalen Tarifgestaltungen gleichmäßig berücksichtigt werden, sondern der Verfasser das Tarifwesen oder die mehreren Tarifwesen besonders berücksichtigt, die ihm am geläufigsten sind. In dem Werke von Ulrich ist das z. B. das deutsche Tarifwesen, wie Ulrich das selbst ausspricht³⁾, in dem Werke von Rank das österreichische Tarifwesen. So ist das endliche Ergebnis jeder Darstellung des Eisenbahntarifwesens eine im wesent-

¹⁾ Vgl. den Aufsatz »Eisenbahntarif und Wagennot« von Emil Rank in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1913, Nr. 55 vom 19. Juli.

²⁾ Vgl. Harms Volkswirtschaft und Weltwirtschaft, Jena 1912, insbesondere S. 89 ff. und S. 380 ff.

³⁾ Ulrich, Eisenbahntarifwesen a. a. O., S. 26.

lichen volkswirtschaftliche Betrachtung, wobei der Stoff aus der Vergleichung einer kleineren oder größeren Anzahl dem Verfasser geläufiger nationaler Tarifgestaltungen gewonnen wird.

Ganz anders liegt es beim Tarifwesen der überseeischen Schifffahrt. Die Seeschifffahrt ist im wesentlichen ein Werkzeug der Weltwirtschaft, weil durch sie stets mehrere, zum mindesten zwei Volkswirtschaften in Verbindung gebracht werden. Demgemäß beruht auch das Seefrachtarifwesen auf internationalen Verträgen, und zwar, wie wir das später genauer sehen werden, auf Kartellverträgen zwischen den Reedereien der verschiedensten Staaten ohne Rücksicht auf ihre nationale Zugehörigkeit, wobei volkswirtschaftliche Erwägungen bei der Ausgestaltung des Tarifwesens für die Beteiligten fast völlig ausscheiden. Die wissenschaftliche Behandlung des Seefrachttarifwesens muß daher notwendig zu einer weltwirtschaftlichen Betrachtungsweise kommen. Das bedeutet, daß bei der Darstellung des Seefrachttarifwesens nicht von einer nationalen Tarifgestaltung ausgegangen werden kann, weil es daran in der Seeschifffahrt — von gelegentlichen Ausnahmen bei der subventionierten Reederei abgesehen — überhaupt fehlt, sondern von der Gestaltung, die die Tarife in den einzelnen internationalen Verkehren, an denen stets mehrere Volkswirtschaften beteiligt sind, und unter Mitwirkung der Reedereien der verschiedensten Länder angenommen haben. Nur aus einem Vergleich dieser, nach den einzelnen Verkehren verschiedener, internationaler Tarifgestaltungen kann eine gemeinsame theoretische Grundlage für das Tarifwesen der Seeschifffahrt gewonnen werden. Das endliche Ergebnis ist die Darstellung eines rein internationalen, für die beteiligten Reedereien ohne Rücksicht auf ihre nationale Zugehörigkeit geltenden Tarifwesens.

Das hat allerdings nicht zu allen Zeiten gegolten. Das Tarifwesen der älteren Zeit, wie es uns im 17. und 18. Jahrhundert entgegentritt, hat, wie wir sehen werden, ein rein volkswirtschaftliches Gepräge. Das beruht darauf, daß in diesen Jahrhunderten der Grundsatz der Freiheit der Meere noch nicht anerkannt war, jeder Staat vielmehr den Verkehr seiner Häfen für sich allein in Anspruch nahm und auf Grund dieser Herrschaft das Seetarifwesen von sich aus, und zwar unter stärkster Betonung der Interessen der eigenen Volkswirtschaft regelte. Demgemäß wird denn auch die wissenschaftliche Behandlung dieses älteren Seetarifwesens — abweichend von den Grundsätzen, wie sie bei der Darstellung des neueren Tarifwesens Anwendung finden müssen, — von den verschiedenen nationalen Tarifgestaltungen ausgehen müssen. Diesem Grundsatz folgt auch die vorliegende Untersuchung des älteren Tarifwesens, wobei es, eben wegen des nationalen Charakters dieses älteren Tarifwesens, keinerlei Bedenken hat, die Darstellung auf die wichtigsten deutsch-nationalen Tarifgestaltungen zu beschränken.

Wenn wir vorher sahen, daß die Gestaltung des neueren Seetarifwesens notwendig zu einer weltwirtschaftlichen Betrachtungsweise führen müsse, so soll damit nicht gesagt sein, daß es nicht auch möglich wäre, das Tarifwesen der Seeschifffahrt vom Standpunkt der einzelnen Volkswirtschaft und von deren Interessen aus zu beurteilen. Nur wird

diese Betrachtungsweise, von der bei der Darstellung des Eisenbahntarifwesens notwendig ausgegangen werden muß, beim Seetarifwesen an die zweite Stelle rücken, weil dieses Tarifwesen entsprechend der besonderen Natur des Seeverkehrs sich nicht auf dem Wirtschaftsleben eines einzelnen Staates sondern mehrerer Staaten, und nicht auf der nationalen Wirtschaftspolitik eines einzelnen Staates, sondern auf der internationalen Preispolitik der Reedereien der verschiedensten Länder aufbaut und daher im allgemeinen keine nationale Eigenart zeigt.

Zu diesem Unterschied, der auf den verschiedenen wirtschaftspolitischen Grundlagen des Seetarifwesens und des Eisenbahntarifwesens beruht, treten nun noch andere hinzu.

Wichtig ist vor allem, daß eine allgemeine Darstellung des Eisenbahntarifwesens notwendig zwischen zwei Formen der Tarifgestaltung unterscheiden muß, der privatwirtschaftlichen und der gemeinwirtschaftlichen, da beide wesentliche Unterschiede aufweisen. Die Darstellung des Eisenbahntarifwesens erhält dadurch selbst dort, wo eine Trennung in der Behandlung nach diesen beiden Grundsätzen nicht durchgeführt ist, etwas zwiespältiges und zerrissenes: viele Fragen zeigen ein doppeltes Gesicht, je nachdem sie vom Standpunkt des einen oder anderen Grundsatzes aus behandelt werden, wobei die Einheitlichkeit der Darstellung noch weiter dadurch erschwert wird, daß auch eine gewisse Verbindung beider Grundsätze möglich ist. Das Seetarifwesen untersteht dagegen, wie wir sehen werden, nur einem Grundsatz, dem privatwirtschaftlichen: Erwerbsinteressen beherrschen so gut wie ausschließlich die gesamte Preisbildung der Seeschifffahrt. Das kommt der Darstellung des Seefrachttarifwesens sehr zugute, die dadurch eine weit größere Einheitlichkeit und Geschlossenheit als die Darstellung des Eisenbahngütertarifwesens erhält.

Und endlich, um nur die wichtigsten Unterschiede in der Darstellung klar zu legen, ein Letztes: Beim Eisenbahntarifwesen liegen die Vorbedingungen seiner Entstehung so außerordentlich einfach, daß sie mit wenigen Worten erläutert werden können. Nur in drei Sätzen behandelt z. B. Ulrich diese ganze Frage, und in anderen Bearbeitungen des Eisenbahntarifwesens findet man darüber kaum mehr. Bei der Seeschifffahrt handelt es sich dagegen um eine sehr weitläufige, umständliche und schwierige Entwicklung, durch die sich erst sehr allmählich die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen verwirklichen. Entsprechend dem Alter der Seeschifffahrt überhaupt, sind viele Jahrhunderte an dieser Entwicklung beteiligt, wenn auch die Wurzeln des heutigen Seefrachttarifwesens in der Hauptsache in den Veränderungen zu finden sind, die sich etwa in den letzten 50 Jahren auf seewirtschaftlichem Gebiete vollzogen haben. Und auch die Umstände, die diese Entwicklung bestimmen, liegen nicht einfach. Die grundlegenden Veränderungen, die die Schifffahrtspolitik, der überseeische Warenmarkt und der Reedereibetrieb nach seiner technischen und wirtschaftlichen Seite hin erfahren haben, haben alle mehr oder weniger Anteil an dieser Entwicklung. So kommt es, daß es nicht möglich ist, die Gründe für die Entstehung des Seefrachttarifwesens mit wenigen

Worten abzutun, sondern die Darstellung trotz allem Streben nach Kürze gezwungen ist, auf diese Entwicklungsvorgänge genauer einzugehen, nicht nur im Interesse einer geschichtlichen Begründung des Seetarifwesens, sondern auch zum Verständnis seines Wesens überhaupt. Denn die Vorbedingungen, von deren Verwirklichung die Entstehung des Tarifwesens in der Seeschifffahrt abhängig gewesen ist, bestimmen entscheidend auch sein inneres Wesen, so daß ohne ihre genaue Kenntnis ein Verständnis des Seetarifwesens nicht gewonnen werden kann. Damit hängt es auch zusammen, daß wir mehr, als es im Eisenbahntarifwesen und auch sonst bisher geschehen ist, uns mit dem Begriffe des Tarifs werden befassen müssen. Dafür ist aber auch die Ausbeute für die theoretische Erfassung des Begriffes hier, wo die Entwicklung des Tarifs auf allen seinen Stufen, das Wesen des Tarifs also sozusagen entwicklungsgeschichtlich verfolgt werden kann, erheblich größer als beim Eisenbahntarifwesen.

Erster Teil.

Die Entstehung der Seefrachttarife.

Erster Abschnitt.

Die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen im allgemeinen.

1. Die Entstehung des Seefrachttarifwesens hat einen völlig anderen Verlauf genommen, als die Entstehung des Eisenbahngütertarifwesens. Die Entstehung der Eisenbahngütertarife fällt im wesentlichen mit dem Aufkommen der Eisenbahnen selbst zusammen, und zwar gelangen die Tarife, wenn wir von ihrer gelegentlichen Durchbrechung durch Refraktien absehen, bei den Eisenbahnen alsbald zur ausschließlichen Herrschaft auf dem gesamten Eisenbahnfrachtmarkt. Die Seeschifffahrt hat dagegen viele Jahrhunderte, ja Jahrtausende bestanden, ohne Tarife zu kennen. Und als dann, zunächst wohl im 17. und 18. Jahrhundert, die ersten Frachttarife aufkommen, treten sie doch nur vereinzelt auf, um wieder zu verschwinden. Erst der allerneuesten Zeit, etwa den letzten 40 Jahren vor dem Weltkriege, war es vorbehalten, die Seefrachttarife zu einer großartigen Entwicklung zu führen, so daß sie die wichtigste Form der Preisbildung in der Seeschifffahrt geworden sind. Aber zur Alleinherrschaft sind die Seefrachttarife auch bisher nicht gelangt. Gewaltige Verschiffungen, vor allem in den Massengütern, werden noch immer nicht auf der Grundlage von Tarifen vereinbart.

Um die Gründe für diese Erscheinung zu verstehen, ist es notwendig, zunächst auf das Wesen des Tarifs näher einzugehen.

Die Bildung eines Preises kann sich im Verkehrswesen, ebenso wie auch sonst, entweder in der Form vollziehen, daß für jede einzelne Leistung der Preis besonders vereinbart wird, oder in der Weise, daß für eine größere Anzahl sich wiederholender, gleichartiger Leistungen der Preis vom Unternehmer in einem besonderen Verzeichnis im voraus und für eine gewisse Dauer einseitig festgesetzt wird, so daß dem Beansprucher nur die Möglichkeit bleibt, sich den festgesetzten Preisen zu unterwerfen oder von der Beförderung abzusehen. Solches Verzeichnis nennen wir einen Tarif; und verstehen somit darunter ein auf eine gewisse Dauer und für eine größere Anzahl sich einigermmaßen regel-

mäßig wiederholender, gleichartiger Leistungen berechnetes, einseitig festgesetztes Verzeichnis der Beförderungspreise.

Von der Einzelabrede unterscheidet sich der Tarif hiernach durch dreierlei: einmal dadurch, daß der im Tarif festgesetzte Preis auf eine größere Anzahl sich wiederholender, gleichartiger Leistungen gleichmäßig Anwendung finden soll, während der durch Einzelabrede festgesetzte Preis nur für den Einzelfall gilt; weiter dadurch, daß die Geltung des Tarifs von vornherein auf die Dauer berechnet ist, während die Geltung des durch Einzelabrede vereinbarten Preises zeitlich über das betreffende Abkommen nicht hinausreicht; und schließlich durch die Art des Zustandekommens des Preises: während der Tarif einseitig festgesetzt wird, entsteht der Preis im Falle der Einzelabrede durch gegenseitiges Verhandeln.

Hieraus ergeben sich die Voraussetzungen für die Entstehung eines Tarifwesens:

a) Da das Tarifwesen nur eine besondere Form der Preisbildung ist, muß zunächst die Möglichkeit zur Bildung eines Preises, d. h. einer Gegenleistung für andere Werte gegeben sein. Das ist aber nur da der Fall, wo mindestens zwei Personen sich gegenüberstehen, die gegenseitig Werte austauschen wollen. Das gilt für den Tarif in gleicher Weise wie für die Einzelabrede und erscheint an sich selbstverständlich, bedarf aber doch besonderer Hervorhebung, weil, wie wir sehen werden, jahrhundertlang diese Voraussetzung bei der Seeschifffahrt gefehlt hat.

b) Der Tarif ist nur dort denkbar, wo einigermaßen gleichartige, also vertretbare Leistungen in Frage kommen. Wo dagegen jede Leistung mehr oder weniger von der anderen verschieden ist, kann sich ein Tarifwesen nicht entwickeln.

c) Der Tarif setzt weiter voraus, daß diese gleichartigen Leistungen in größerer Anzahl und einigermaßen regelmäßiger Wiederkehr auftreten. In je größerer Menge und je regelmäßiger Leistungen gleicher Art auftreten, um so mehr drängt die Entwicklung dazu, für alle diese Fälle die Preise im voraus einheitlich festzusetzen. Wo dagegen mit einer häufigeren und einigermaßen regelmäßigen Wiederholung der gleichen Leistungen nicht gerechnet werden kann, erscheint die vorherige Festsetzung der Preise in Tarifform zwecklos. Die Einzelabrede ist hier die gegebene Form der Preisbildung.

d) Hinter dem Tarif muß schließlich auch eine gewisse Autorität stehen. Denn wer Preise einseitig und mit Berechnung auf eine gewisse Dauer festsetzen will, muß eine Herrschaft über den Markt ausüben. Solange ein Unternehmer den Markt mit anderen Unternehmern teilt, die ihm erfolgreich Wettbewerb machen können, kann er nicht damit rechnen, seinen Preisfestsetzungen auf die Dauer Geltung zu verschaffen. Der Unternehmer, der einen solchen Versuch machen wollte, würde schnell davon zurückkommen, weil der Tarif zu seinem eigenen Nachteil ausschlagen würde. Denn er liefe Gefahr, in den Fällen, wo auf dem freien Markte höhere Preise bestehen, zu billig zu fahren und in den anderen Fällen die Sendungen durch Unterbietung an die Mitbewerber zu verlieren.

Das bedingt also, daß derjenige, der seine Preise in Tarifforn festsetzen will, eine Monopolstellung innehat. Darunter fällt jedoch nicht nur der Fall, wo jeder fremde Mitbewerb ausgeschlossen ist, sondern auch der, wo der fremde Mitbewerb derart beschränkt ist, daß der weitest größte Teil der Nachfragenden auf einen einzelnen Unternehmer oder eine vereinigte Gruppe von Unternehmern angewiesen ist. Wenn also eine kleine Minderheit den Wettbewerb aufrecht erhält, so würde das die Aufstellung eines Tarifwesens noch nicht hindern. Innerhalb einer gewissen, im Einzelfalle verschieden liegenden Grenze kann der einzelne Unternehmer oder die vereinigte Gruppe den Wettbewerb unberücksichtigt lassen und die Preise trotzdem einseitig in Tarifforn festsetzen. Verschieben sich die Verhältnisse zu ungunsten des bisher den Markt beherrschenden Unternehmers, so kann der Fall eintreten, daß dieser mit der Herrschaft über den Markt auch die Möglichkeit, das Tarifwesen weiter aufrecht zu erhalten, verliert. Die freie Preisbildung tritt alsdann an die Stelle des Tarifwesens¹⁾.

2. Aus dem Gesagten erhellt, weshalb bei der Eisenbahn von vornherein Tarife entstehen konnten:

a) Unternehmer und Verfrachter waren hier von Anfang an verschiedene Personen. Die Entwicklung wäre allerdings anders verlaufen, wenn es möglich gewesen wäre, den Schienenweg jedermann zur freien Benutzung zur Verfügung zu stellen, so daß jeder Versender mit eigener Maschine und eigenen Wagen seine Güter hätte befördern können. Dieser Gedanke, der Gedanke der »freien Schiene«, ist aber niemals zur vollen Durchführung gekommen.

b) Auch zeigen bei der Eisenbahn von vornherein die Leistungen eine fast völlige Gleichmäßigkeit. Denn das Eisenbahnunternehmen setzt eine vollkommene Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung voraus, was notwendig auch zu gleichmäßigen Leistungen führt. Ob ein Gut mit diesem oder jenem Zuge befördert wird, und welches Personal an dieser Beförderung beteiligt ist, hat für den Versender im allgemeinen keine Bedeutung, da die Sicherheit, daß das Gut rechtzeitig und ohne Schaden an dem Bestimmungsorte ankommt, im wesentlichen gleich groß ist.

c) Weiter aber handelt es sich bei der Eisenbahn von vornherein um die Beförderung größerer Mengen einzelner Sendungen in regelmäßiger Wiederkehr. Das beruht darauf, daß die Eisenbahn von Natur die Eigenschaft einer Verkehrsanstalt hat, wobei dieselben Beförderungsgelegenheiten in regelmäßiger Wiederkehr dargeboten werden, und daß sie daher nur dort mit wirtschaftlichem Erfolg betrieben werden kann, wo sich ausreichende Verkehrsmengen mit einer gewissen Regelmäßigkeit in den gegebenen Richtungen bewegen. Besonders

¹⁾ Derartige Vorgänge lassen sich in der Geschichte des Seefrachttarifwesens in der Tat beobachten. Als z. B. im Jahre 1910 die Regierung der Straits Settlements ein Gesetz gegen die Schifffahrtkartelle und die damit in Zusammenhang stehende Gewährung von Frachtrabatten erlassen und so die Monopolstellung der durch ein Kartell vereinigten Reedereien gebrochen hatte, konnten diese auch ihre Tarife nicht mehr aufrecht erhalten (Näheres darüber unten S. 95 f.).

scharf ist die Eigenart als Verkehrsanstalt bei der Eisenbahn noch deshalb ausgeprägt, weil von allen Verkehrsmitteln sie das größte stehende Kapital in sich vereinigt. Sie setzt daher einen besonders stark gehäuften Verkehr voraus.

d) Und endlich hat auch die Eisenbahn von vornherein für den größten Teil ihres Verkehrs ein natürliches Monopol, das gleichfalls darauf beruht, daß sie eine vollkommene Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung voraussetzt und daher die gleichzeitige Benutzung durch verschiedene Unternehmer ausschließt. Nur zwischen denjenigen Stationen, deren Verkehr von mehr als einer Eisenbahnverwaltung bedient wird, ist ein Wettbewerb möglich. Dieser »Wettbewerb in den Knotenpunkten« beschränkt sich aber infolge der Größe des für eine Eisenbahnanlage notwendigen Kapitals in allen Fällen auf einige wenige Bahnen und bietet daher von vornherein einen geeigneten Boden zur Verständigung über die Ausschließung des Wettbewerbs. Zu dem natürlichen Monopol, das sich auf den Verkehr der nur von einer Verwaltung bedienten Stationen erstreckt, tritt in solchem Falle ein künstliches, auf vertraglicher Grundlage beruhendes Monopol hinzu, durch das auch der Wettbewerb in den Knotenpunkten beseitigt wird. In vielen Ländern ist dieses Monopol noch durch ein gesetzliches Monopol verstärkt, so in Preußen durch das Eisenbahngesetz von 1838.

Bei der Seeschifffahrt liegen die Verhältnisse für die Bildung von Tarifen weit weniger günstig:

a) Lange Zeit, und zu einem kleinen Teil bis in die Gegenwart hinein, fehlt es in der Seeschifffahrt überhaupt an der Möglichkeit der Preisbildung, weil sich nicht zwei verschiedene Personen als Befrachter und Verfrachter gegenüberstehen, sondern Reederei und Seehandel in einer Person liegen. Erst mit dem Ausgange des Mittelalters beginnt die allmähliche Trennung von Reederei und Handel, um sich erst im Laufe des 19. Jahrhunderts fast allgemein durchzusetzen.

b) Ähnlich liegt es mit der zweiten Voraussetzung für die Entstehung eines Tarifwesens: der Gleichartigkeit der Leistungen. In den älteren Zeiten, wo die Seegefahren aus den mannigfaltigsten Gründen, vor allem aber infolge des unentwickelten Zustandes der Schiffsbau-technik und der seemännischen Hilfsmittel viel größer als heute waren, bildete jede Verschiffung eine durchaus eigenartige Leistung, bei der die Seetüchtigkeit und Einrichtung des Schiffes, die Vertrauenswürdigkeit des Kapitäns und der Mannschaft den Preis in jedem Falle wesentlich mitbestimmten. Nur in vereinzelt Fällen kommt es auch schon in der älteren Zeit zu gleichartigen Leistungen, in der sogenannten Börtfahrt, bei der die beteiligten Schiffe und ihre Mannschaften einer gewissen amtlichen Aufsicht unterstehen, und daher der Befrachter bei der Benutzung dieser Beförderungsgelegenheit auf die Besonderheiten des Schiffes und der Mannschaft keinen entscheidenden Wert zu legen braucht. Bei diesen Fahrten stoßen wir daher auch schon

im 17. und 18. Jahrhundert auf Tarife, die dann aber durchaus folgerichtig mit dem Wegfall der Börtfahrt wieder verschwinden.

Abgesehen hiervon gelangt der Seefrachtverkehr erst im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer Gleichmäßigkeit der einzelnen Leistungen. Diese Gleichmäßigkeit ist aber auch heute noch nicht überall soweit gediehen, daß sich allgemein ein Tarifwesen hätte durchsetzen können. Nur innerhalb der neuzeitlichen Linienschiffahrt, also derjenigen Betriebsform, welche sich eine regelmäßige Bedienung im voraus bestimmter Häfen zu im voraus festgelegten Zeiten ohne Rücksicht auf das im Einzelfall vorliegende Ladungsangebot zur Aufgabe gemacht hat, haben die einzelnen Leistungen ihre Besonderheiten allmählich soweit eingebüßt, daß sie sich in einem Tarifwesen haben zusammenfassen lassen. Innerhalb der freien Schiffahrt haben sich diese Voraussetzungen nicht verwirklicht. Da aber im Anfange des 19. Jahrhunderts die eigentliche Linienschiffahrt im neuzeitlichen Sinne überhaupt noch unbekannt ist und erst im letzten Drittel dieses Jahrhunderts zu immer steigender Bedeutung gelangt, so ist es selbstverständlich, daß auch die Entwicklung des Tarifwesens innerhalb der Seeschiffahrt im wesentlichen den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts angehört.

c) Wenn die Eisenbahn, wie wir gesehen, von Natur das Wesen einer Verkehrsanstalt, also eines zahlreiche Verkehrsdienste zusammenfassenden (kollektiven) Verkehrsmittels, und zwar in schärfster Ausprägung hat, so gilt für die Seeschiffahrt genau das Umgekehrte. Weder Rücksichten auf die Sicherheit des Betriebes noch auf die Wirtschaftlichkeit verlangen bei ihr irgendwie zwingend die Zusammenfassung der einzelnen Beförderungsdienste in einer einheitlichen, gemeinsamen Veranstaltung. Einmal fehlt der Seeschiffahrt die innige Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrweg, wie sie bei der Eisenbahn durch die Schiene hergestellt wird, und weiter hat auch die Seeschiffahrt von Hause aus keinen besonders starken Kapitalbedarf, durch den die Entstehung von Verkehrsanstalten hätte gefördert werden können. Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein ist der Kapitalbedarf der Reederei infolge der geringen Größe der Schiffe und der Einfachheit der Bauart sogar recht klein. Die Folge ist, daß die Seeschiffahrt auch in einem durchaus zersplitterten Betriebe, also selbst mit einem einzigen Schiffe, ohne jede Gefährdung der Sicherheit der Fahrt und mit wirtschaftlichen Erfolge betrieben werden kann. Sie setzt daher auch, anders als die Eisenbahn, grundsätzlich keine großen Mengen sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit in einer bestimmten Linie bewogender Sendungen voraus und kann daher auch dort mit Erfolg arbeiten, wo kleinere Beförderungsmengen nur gelegentlich auftauchen. Das einzelne, in den älteren Zeiten überdies noch recht kleine Schiff kann sich infolge seiner freien Beweglichkeit auf dem Weltmeere die sich mehr zufällig und gelegentlich anbietenden Beförderungsmengen in den Häfen der verschiedensten Weltgegenden so zusammensuchen, daß es doch dauernd mit wirtschaftlichem Erfolge beschäftigt ist.

In der Tat sind dies die Grundlagen, auf denen sich die ältere Seeschiffahrt zunächst entwickelt hat. Denn in den früheren Zeiten, bis

tief in das 19. Jahrhundert hinein, fehlt noch fast allgemein das Bedürfnis nach einem regelmäßigen lebhaften Güteraustausch. Das Ladungsangebot dieser Zeiten trägt vielmehr im allgemeinen infolge der geringen Aufnahmefähigkeit der älteren Märkte, der kleinen Zahl der überseeischen Befrachter, der Zersplitterung der Häfen — um nur die wichtigsten Ursachen zu nennen — durchaus das Gepräge des Zufälligen. Dazu kommt, daß bis weit in das 19. Jahrhundert hinein der überseeische Verkehr sich in der Form des Chartergeschäfts, d. h. der Hergabe ganzer Schiffe an einzelne Befrachter, vollzieht. Die an sich schon geringen Beförderungsmengen ballen sich also zu ganzen Schiffsladungen zusammen, wodurch die Zahl der einzelnen Beförderungsleistungen noch weiter wesentlich verringert wird. Es liegt auf der Hand, daß sich auf dieser Grundlage kein Tarifwesen entwickeln konnte, dessen Entstehung ja voraussetzt, daß sich in Tausenden von Fällen und mit einiger Regelmäßigkeit die gleichen Beförderungen wiederholen.

Eine Änderung konnte erst eintreten, nachdem sich die maßgebenden Verhältnisse des überseeischen Handels, des Reedereibetriebes und des Frachtmarktes vollkommen gewandelt hatten, nachdem vor allem neben dem Charterverkehr der Stückgutverkehr zu maßgebender Bedeutung gelangt war. Erst da kommt es innerhalb der Seeschifffahrt zu einem regelmäßigen Angebot zahlreicher Gütersendungen. Den Abschluß der Entwicklung bildet auch hier die Entstehung der Linienreederei, die den Stückgutverkehr mit seinen großen Mengen einzelner Sendungen in einer einheitlichen, großkapitalistischen Veranstaltung zusammenschließt.

d) Im Gegensatz zur Eisenbahn ist endlich auch die Seeschifffahrt von vornherein nicht im Besitze eines natürlichen Monopols. Es fehlt bei ihr der Zwang zur Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung, der bei der Eisenbahn die Benutzung des Weges auf einen einzelnen Unternehmer beschränkt. Der Weg, auf den die Seeschifffahrt angewiesen ist, das offene Meer, gestattet grundsätzlich die Benutzung durch eine unbeschränkte Zahl von Unternehmern.

Auch das ändert sich erst mit dem Aufkommen der Linienschifffahrt. Auf Grund der größeren Vollkommenheit ihrer Leistungen erreicht die Linienschifffahrt zunächst ein natürliches, wenn auch in mehrfacher Hinsicht beschränktes Monopol gegenüber der freien Fahrt. Diese Monopolstellung läßt aber naturgemäß den Wettbewerb innerhalb der Linienschifffahrt noch unberührt. Soweit solch Wettbewerb besteht, muß noch ein Zweites hinzukommen, wodurch auch der Wettbewerb zwischen den beteiligten Linienschifffahrtsgesellschaften ausgeschaltet wird. Zwei Wege sind hier denkbar: der Ausschluß des Wettbewerbs durch staatliches Eingreifen, also durch ein staatliches Monopol, und der Ausschluß des Wettbewerbs durch eine Vereinigung der beteiligten Linienschifffahrtsgesellschaften, also durch ein Privatmonopol. Beide Erscheinungen werden wir in der Geschichte der Seeschifffahrt beobachten. Die erste gehört den älteren Zeiten an, den Zeiten der auf staatlichen Schutz gerichteten (protektionistischen oder prohibitiven) Schifffahrtspolitik. Die zweite — die Bildung von Privatmonopolen — hat die neuzeitliche, freiheitliche Schifffahrtspolitik zur Voraussetzung, wie sie sich um die Mitte des

19. Jahrhunderts überall durchsetzt. Während die ältere Entwicklung der Ausdehnung des Tarifwesens enge Grenzen steckt, werden durch die neuere Entwicklung die Voraussetzungen für die Entstehung eines Tarifwesens auf breitester Grundlage geschaffen.

Im nachfolgenden sollen nunmehr die einzelnen Stufen dieser Entwicklung, anfangend mit der Trennung der Reederei vom Seehandel als Voraussetzung jeder Preisbildung, und mit Einschluß der noch völlig unerforschten älteren Seefrachttarife und der gleichfalls noch unerforschten Tonnenskalen dargestellt werden.

Zweiter Abschnitt.

Trennung der Reederei vom Seehandel als Vorbedingung für die Entstehung von Tarifen.

Die Möglichkeit des Abschlusses von Frachtverträgen bildet, wie wir sahen, die selbstverständliche Voraussetzung für die Entstehung von Tarifen. An dieser Möglichkeit fehlt es, solange Reederei und Seehandel in einer Hand liegen, der Kaufmann also auf eigenen Schiffen seine Güter hinausendet.

Diese Verbindung von Handel und Schiffahrtsunternehmung ist nicht nur die älteste, sondern bis ins 19. Jahrhundert hinein auch die vorherrschende Betriebsform der Seeschifffahrt gewesen. Die Ursachen für diese Erscheinung liegen in den besonderen Verhältnissen der Schiffbautechnik, des Reedereibetriebes und des überseeischen Warenmarktes der älteren Zeit begründet.

Die wichtigste dieser Ursachen ist die geringe Größe der Schiffe älterer Zeit, die es dem einzelnen Verfrachter unschwer ermöglichte, ein ganzes Schiff mit eigenen Waren zu füllen. Die Schiffe z. B. der Lübeckschen Rigafahrer um die Wende des 17. Jahrhunderts hatten im allgemeinen nur eine Größe von 30 bis 50 Lasten (eine Last = $2\frac{1}{2}$ Brutto-Registertonnen)¹⁾. Noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts hatten die Kauffahrteischiffe in der Regel nur einen Raumgehalt von 150—180 Brutto-Registertonnen²⁾. Erst gegen Mitte des 19. Jahrhunderts erreichen einzelne Schiffe eine Größe von 600 Brutto-Registertonnen, die aber als etwas ungewöhnliches gilt.

Diese geringe Größe der Schiffe hing vor allem mit der Verwendung des Holzes als Baustoff zusammen, das nur eine bestimmte Schiffslänge zuließ. Denn die Länge eines Holzschiffes durfte im allgemeinen nicht mehr als das $3-3\frac{1}{2}$ fache der Breite des Schiffes betragen, weil sonst die Widerstandsfähigkeit des Schiffes litt. Auch die Verwendung des

¹⁾ Vgl. Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert, Berlin 1897, S. 207 ff.

²⁾ Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Leipzig 1902, Seite 28

Windes als Kraftquelle hielt die Entwicklung der Schiffsgröße zurück. Erst durch den Übergang vom Holzschiff zum eisernen Schiff und dann zum Stahlschiff und durch den Übergang vom Segel zu den mit Dampfkraft bewegten Schaufelrädern und dann zur Schiffsschraube wird eine vielfache Vergrößerung der Schiffsabmessung ermöglicht, so daß jetzt der übliche überseeische Frachtdampfer eine Größe von 4000—7000 Netto-Register-tonnen aufweist¹⁾.

Dazu kommt als weiterer Grund für die jahrhundertelange Verbindung von Reederei und Handelsunternehmen, daß bei der Unvollkommenheit der Schiffsbautechnik, der Unsicherheit der Seestraßen und den geringen seemännischen Kenntnissen und Hilfsmitteln der älteren Zeiten jede überseeische Fahrt das Gepräge eines besonderen Wagnisses hat, an dem sich weitere Kreise nicht gern beteiligen mochten.

Und endlich sind auch die überseeischen Märkte damals noch so wenig entwickelt, daß eine regelmäßige und häufige Bedienung, womit sich der Besitz und Betrieb eigener Schiffe nur schwer hätte vereinigen lassen, nicht in Frage kam. Bei dem unentwickelten Zustande der fremden Märkte war der Kaufmann zudem gezwungen, die Waren selbst hinaus zu begleiten oder doch durch einen Vertrauensmann hinaus begleiten zu lassen. Auch diese Notwendigkeit war einer engen Verbindung von Reederei und Seehandel besonders günstig.

Selbst wo sich ausnahmsweise mehrere an einem Erwerb durch Seeschiffahrt beteiligten, weil die Kosten für die Anschaffung und den Betrieb der erforderlichen Schiffe für den einzelnen zu groß waren, geschah das in einer Form, die den Abschluß von Frachtverträgen und daher die Entstehung von Tarifen ausschloß²⁾. Die Gemeinsamkeit der Unternehmung bezog sich von vornherein auf Schiffahrt und Handel. Das gilt selbst für die großen, im 16. und 17. Jahrhundert gegründeten Handelskompagnien. Mit dem Gesellschaftskapital wurden nicht nur die Schiffe ausgerüstet, sondern auch die Handelswaren eingekauft, und die heimgebrachten Waren wurden alsdann, wie bei der 1594 gegründeten Compagnie van Verre und in den ältesten Zeiten der englisch-ostindischen Compagnie, unter die Teilnehmer in Natur verteilt, oder wie bei der 1602 gegründeten niederländisch-ostindischen Compagnie in öffentlicher Auktion verkauft³⁾. In allen diesen Fällen fehlt die Möglichkeit einer Frachtpreisbildung und daher auch die Möglichkeit der Entstehung eines Tarifwesens.

Erst allmählich trennt sich der Reedereibetrieb vom Frachtgeschäft. An die Stelle eines gemeinsamen Unternehmens treten zwei: der über-

¹⁾ Genauere Angaben über die Zunahme der Schiffsgrößen bei Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags, Dresden 1905, Band I, Anlage Ia, Ib, Ic.

²⁾ Vgl. Pappenheim, Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, mit besonderer Berücksichtigung des Arbeitsvertrages, Leipzig 1903, S. 137/38 und 147/48.

³⁾ Vgl. den Artikel: Ostindische Handelsgesellschaften von Ehrenberg im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Band V, Seite 1028 ff. und Cohn, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Stuttgart 1898, Seite 115 ff.

seeische Handel und das Reedereigeschäft, das sich auf den Betrieb der Seeschifffahrt zum Zwecke des Erwerbs durch die Beförderung beschränkt. Den genauen Zeitpunkt dieser Trennung zu bestimmen, ist nicht möglich. Aber bis in das 19. Jahrhundert hinein bildet der Besitz und Betrieb eigener Schiffe durch den Kaufmann die Regel, wenn auch bereits in den vorhergehenden Jahrhunderten sich daneben vielfach ein selbständiges Reedereigeschäft entwickelt. Von Hamburg erzählt z. B. Sloman, daß es dort, im Gegensatz zu Bremen, noch in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts keine selbständigen Reedereien gegeben habe, sondern die meisten Kaufleute eigene Schiffe besessen hätten, ja der Besitz eigener Schiffe als etwas zur Stellung des Kaufmanns Gehöriges angesehen worden wäre¹⁾.

Erst mit den großen Veränderungen, die die Schifffahrt und die Schiffbautechnik, der Reedereibetrieb und der überseeische Handel im Laufe des 19. Jahrhunderts erfahren, verschwindet auch im wesentlichen die Vereinigung von Reederei und Seehandel. Nun werden mit dem Übergang vom Holz- zum Stahlschiff und vom Segel- zum Dampfbetrieb die Schiffe so groß, daß der einzelne Kaufmann im allgemeinen nicht mehr damit rechnen kann, den Raum mit seinen eigenen Waren regelmäßig zu füllen. Auch ist das Kapital, das das Schifffahrtsunternehmen erfordert, so groß, daß eine Beteiligung vieler Personen in den Formen einer der neuzeitlichen Erwerbsgesellschaften notwendig wird. Dazu kommt, daß die Schifffahrt jetzt das Gepräge des Wagnisses fast ganz verloren hat, so daß auch weitere Kreise an dem Reedereiunternehmen ohne übermäßige Verlustgefahr sich beteiligen können. Und endlich haben sich jetzt auch die Verhältnisse des überseeischen Marktes von Grund aus geändert. Es handelt sich jetzt im allgemeinen nicht mehr, wie in den älteren Zeiten, darum, regelmäßig ganze Schiffsloadungen mit außergewöhnlicher Verlustgefahr, aber auch mit Aussicht auf außergewöhnlichen Gewinn nach einzelnen entlegenen Ländern mit noch unentwickelten Märkten zu werfen, sondern darum, die wohlgeordneten inländischen und ausländischen Märkte, die sich beide auf eine regelmäßige Abgabe eigener Erzeugnisse und Aufnahme fremder Erzeugnisse eingerichtet haben, regelmäßig und häufig zu bedienen. Dafür eignet sich aber der eigene Reedereibetrieb des Kaufmanns nicht.

Aus dem Gesagten erhellt, wo wir auch heute noch die Verbindung von Reederei und Handel, obwohl sie mit den allgemeinen Zielen der neuzeitlichen Entwicklung der Schifffahrt nicht im Einklang steht, erwarten dürfen. Das ist einmal dort der Fall, wo es sich um ganz große Unternehmungen handelt, deren regelmäßiger Bedarf an überseeischen Waren so groß ist, daß sie damit rechnen können, ganze Schiffe regelmäßig auszunützen. Die Beispiele hierfür sind schon heute nicht selten, aber wahrscheinlich steht dieser Erscheinung noch eine weitere Entwicklung bevor. Denn es handelt sich hier um einen Ausfluß der neuzeitlichen Bestrebungen, Erzeuger und Verbraucher in unmittelbare Verbindung zu setzen, indem man den Verkehrsunternehmer ausschaltet.

¹⁾ Vgl. Fitger a. a. O. Seite 28.

Bezeichnende Beispiele hierfür sind die Petroleumdampfer der *Standard Oil Compagnie* und der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft, die Erzdampfer der Firma Krupp und Stinnes, die Frachtdampfer der *United Fruit Compagnie* und die Kohlendampfer einzelner großer Kohlengesellschaften.

Daneben finden wir den Schiffsbesitz von Kaufleuten noch dort, wo der überseeische Handel die unentwickelte Form der älteren Zeiten bewahrt hat, wo es sich also um die Verbindung mit noch wenig erschlossenen Ländern und noch unentwickelten Märkten handelt, die in mehr gelegentlicher Fahrt bedient werden. Bezeichnend dafür ist, daß wir diese Form im wesentlichen nur noch im Verkehr mit Afrika, der Südsee und den weniger entwickelten Teilen Südamerikas finden. Während aber diejenige Form der Verbindung von Reederei und Schiffahrt, die aus dem Bestreben der neuzeitlichen Wirtschaftsentwicklung, die Zwischenglieder nach Möglichkeit auszuschalten, hervorgegangen ist, voraussichtlich noch eine größere Entwicklung vor sich hat, handelt es sich in diesem zweiten Falle um einen Überrest aus alter Zeit, der allmählich verschwinden wird, je enger diese fremden Länder der neuzeitlichen Weltwirtschaft mit ihren Einrichtungen angegliedert werden. Ein bezeichnendes Beispiel für diese Entwicklung bietet die Woermann-Linie, die ursprünglich im Jahre 1847 als reines Privatunternehmen der kaufmännischen Faktoreifirma C. Woermann gegründet, später aber, und zwar mit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft im Jahre 1884, aus dem Warengeschäft losgelöst worden ist.

In diesen beiden Fällen der Verbindung von Reederei und Handel ist die Entstehung eines Tarifwesens auch heute noch ausgeschlossen. Ohne Einfluß auf die Entstehung des Tarifwesens ist dagegen ein dritter Fall der Vereinigung von Reederei und Handel. Es kommt nämlich in gewissen Verkehren nicht selten vor, daß in Fällen, wo das Ladungsangebot zu gering ist, der Reeder selbst seine Räume zu füllen sucht, indem er Waren, nach denen in den überseeischen Gebieten eine regelmäßige Nachfrage besteht, selbst kauft, um sie am Bestimmungshafen weiter zu veräußern. Solche Güter sind z. B. im nordatlantischen Verkehr Kohle, Zement, Salz. Hier handelt es sich um eine nur gelegentliche Verbindung beider Unternehmungen, die der Entstehung eines Tarifwesens nicht im Wege steht.

Dritter Abschnitt.

Die älteren Seefrachttarife.

A, Die Entstehung dieser Tarife.

1. Die Entwicklung der Seefrachttarife zerfällt in zwei Abschnitte, die den beiden Hauptzeitaltern der Schiffahrtspolitik entsprechen. Es ist das einmal das Zeitalter der auf staatlichen Schutz gerichteten (protektionistischen oder prohibitiven) Schiffahrtspolitik, wie sie vom Mittelalter bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts alle Länder be-

herrscht hat, und weiter das Zeitalter der Politik der freien Schifffahrt oder der Gleichstellung der Flaggen (assimilation des pavillons), die sich seitdem auf dem Gebiet der überseeischen Schifffahrt überall durchgesetzt hat.

Die ältere Zeit sucht die eigene Schifffahrt auf der einen Seite dadurch zu fördern, daß sie die fremde nach Möglichkeit vom Verkehr ausschließt. Zu diesem Zwecke werden fremde Schiffe zum Schiffsverkehr des eigenen Landes nicht zugelassen, die Erbauung von Schiffen für Fremde, die Veräußerung von Schiffen und Schiffsparten an sie, die Eingehung von Handelsgesellschaften mit ihnen wird verboten, auch die Ausfuhr des zum Schiffsbau geeigneten Holzes wird untersagt. Auf der anderen Seite sucht diese Politik die einheimische Reederei auch unmittelbar im In- und Auslande zu begünstigen und mit Vorrechten zu versehen.

Diese Politik ist auch die der deutschen Hansa: auf fremden Schiffen dürfen keine Waren versandt werden, kein Fremder darf auf hanseatischen Schiffen dienen, kein hanseatisches Schiff darf an Fremde verkauft oder vermietet werden. Andererseits sucht die Hansa überall Vorrechte und Monopole für die Schifffahrt und den Handel ihrer Mitglieder zu erlangen. Ihren machtvollsten Ausdruck finden diese Bestrebungen in den Navigationsakten Englands, von denen die bekannteste die Cromwells von 1651 ist¹⁾.

Diese Politik ist offenbar der Entstehung von Seefrachttarifen sehr günstig, weil sie den natürlichen Zustand, der die Benutzung des Meeres durch eine unbegrenzte Anzahl von Unternehmern ermöglicht und daher den freiesten Wettbewerb aller gestattet, wesentlich einschränkt. Dazu kommt, daß die meist zunftmäßige Gliederung des Schifffahrtsgewerbes wie sie diesen älteren Zeiten eigentümlich ist, ein amtliches Tarifwesen wünschenswert erscheinen läßt, um die Allgemeinheit vor Übergriffen der bevorrechtigten Zunftgenossen zu sichern. Und endlich sind auch die wirtschaftlichen Anschauungen dieser Zeit von der Möglichkeit und Notwendigkeit gerechter obrigkeitlicher Preissatzung, wie sie in den zahllosen Waren- und Lohntaxen vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert zum Ausdruck kommen, der Entstehung von Tarifen sehr günstig.

In der Tat finden wir denn auch in diesen älteren Zeiten bereits Seefrachttarife, wenn auch nur vereinzelt und durchaus nicht so häufig, wie man nach dem scharf durchgebildeten monopolistischen Gepräge dieser Politik annehmen könnte. Einen wichtigen Grund für diese geringe Ausbreitung des Tarifwesens haben wir bereits kennen gelernt: er liegt darin, daß sich die Reederei damals erst zu einem kleinen Teil vom Handel als ein besonderes Gewerbe losgelöst hat. Dazu kommt weiter, daß die meisten Märkte noch wenig entwickelt sind, so daß die gelegentliche Verfrachtung, die keine geeignete Grundlage für die Entstehung von Tarifen darbietet, die Regel bildet. Und gleichzeitig überwiegt in diesem Zeitalter noch durchaus die Charterung ganzer

¹⁾ Genaueres darüber siehe bei Lexis, »Schifffahrtspolitik« im Handwörterbuch der Staatswissenschaften und in der dort angegebenen Literatur. Außerdem Peters Die Entwicklung der Deutschen Reederei a. a. O., Band I, Seite 27 ff.

Schiffe, da die Schiffe noch klein sind, und es dem Kaufmann daher nicht schwer fällt, ein ganzes Schiff mit seinen Waren zu füllen. Wie wir aber schon sahen, bietet die Charter keine geeignete Grundlage für ein Tarifsystem. Die Tarife dieses Zeitalters beschränken sich daher auf eine ganz bestimmte Einrichtung, die sogenannte Börtfahrt¹⁾ oder Reihenfahrt, einen Vorläufer unserer heutigen Linienschiffahrt. Nur in dieser Einrichtung verwirklichen sich alle Vorbedingungen, von denen die Entstehung eines Tarifwesens abhängig ist. Handel und Reederei haben sich innerhalb dieser Einrichtung bereits grundsätzlich getrennt; denn alle in die Börtfahrt eingestellten Schiffe dienen ausschließlich dem Erwerb durch Seeschiffahrt. Dazu kommt weiter, daß die Börtfahrt, die eine regelmäßige und häufige Schiffsfolge zwischen bestimmten Häfen schaffen soll, einen stark entwickelten Verkehr und damit die regelmäßige Wiederkehr größerer Mengen einzelner Sendungen voraussetzt. Weiter haben aber auch die Leistungen der Börtfahrt bereits ein im wesentlichen gleichförmiges Gepräge angenommen. Die Schiffe, die in die Börtfahrt eingestellt werden, und ihre Besatzungen müssen gewissen Mindestansprüchen an Seetüchtigkeit und Zuverlässigkeit genügen und unterstehen daraufhin einer gewissen staatlichen Aufsicht²⁾, für die vielfach ein besonderer Beamter (der Börtmeister) bestellt ist. Und endlich kommt es gerade bei dieser Einrichtung zu einem vollkommenen Verkehrsmonopol.

Bei dieser entscheidenden Bedeutung der Börtfahrt für die Entstehung des älteren Tarifwesens bedarf diese Einrichtung zunächst näherer Betrachtung.

2. Die Börtfahrt entspricht ihrem eigentlichen Wesen nach durchaus der heutigen Linienschiffahrt. Die Eigenart der Linienfahrt besteht darin, daß sie den Verkehr zwischen mehreren im voraus bestimmten Häfen zu im voraus festgelegten Zeiten ohne Rücksicht auf das im Einzelfalle vorhandene Ladungsangebot regelmäßig bedient. Die regelmäßige Einhaltung eines bestimmten Weges und eines bestimmten Fahrplanes sind ihre entscheidenden Merkmale. Beides finden wir auch bei der Börtfahrt. Wir haben daher in ihr den ersten Anfang der Linienreederei zu sehen. Nur die technischen Hilfsmittel, mit denen die Börtfahrt ihre Aufgabe löst, sind andere, als sie heute der Linienreederei zur Verfügung stehen. Die neuzeitliche Linienfahrt ist durchaus ein Erzeugnis des Zeitalters des Dampfes; seine Einführung hat erst ihre Entwicklung ermöglicht. Die ältere Börtfahrt mußte versuchen, die gleichen Aufgaben mit Hilfe der weit unvollkommeneren Triebkraft des Windes zu lösen. Die Schwierigkeiten, welche sich dabei ergaben, wurden in der Weise überwunden, daß sich zur Sicherung der Regelmäßigkeit der

¹⁾ Vom niederdeutschen Worte Bört (holländisch Beurt) = Reihe, Ordnung, vgl. Schiller und Lübbers, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, Bremen 1875.

²⁾ Vgl. z. B. die Börtordnung für die Fahrt von Hamburg auf Amsterdam vom 23. September 1613, § 1: . . . ein jeder Schipper schal hebben ein gut Schip, wollvorgesehen mit Ankern, Topen, Segelen und anderer Schepes Gereetschap, also, dat der Coopluede Gudere dröck und wollgeconditioneert avergevoeret werden megen, und solckes alles up discretion und erkenenisse der Olderluede der Schipper-Gesellschop alhier, edder anderer, denen idt Ein Erbar Rath committeren wert.

Fahrt immer mindestens zwei Schiffer zugleich in Ladung legten: der Börtmann, dessen Schiff als erstes Anspruch auf Beladung hatte, und der Booglegger (Buglieger), der erst, wenn die Wartezeit des Börtmanns abgelaufen oder dessen Schiff schon vorher vollgeladen war, Ladung übernehmen durfte¹⁾. Wo der Verkehr besonders rege ist, geht man sogar so weit, anzuordnen, daß gleichzeitig vier Schiffer in Ladung zu liegen haben, je zwei Börtleute und Booglegger, von denen die beiden ersten den Vorzug bei der Beladung haben. Solche Einrichtung wurde z. B. im Jahre 1649 im Verkehr zwischen Hamburg und Amsterdam in- folge der starken Zunahme dieses Verkehrs geschaffen²⁾.

Derartige Börtfahrten bestanden z. B. seit 1613 zwischen Hamburg und Amsterdam³⁾, seit 1702 zwischen Harlem einerseits und Altona und Hamburg andererseits⁴⁾, seit 1769 zwischen Hamburg und London⁵⁾, seit der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zwischen Hamburg und Rouen⁶⁾, seit 1647 zwischen Bremen und Amsterdam⁷⁾ und seit dem 17. Jahrhundert zwischen Amsterdam und Rouen⁸⁾.

Die Einrichtungen ermöglichten in der Tat eine große Regelmäßigkeit und Häufigkeit des Verkehrs. Die älteste Börtordnung für den Verkehr zwischen Hamburg und Amsterdam von 1613⁹⁾ sieht z. B. vor, daß alle 11 Tage ein Schiff von Hamburg nach Amsterdam und jede Woche ein Schiff von Amsterdam nach Hamburg gehen soll. Die Börtordnung von 1654 ordnet sogar an, daß von Hamburg alle 8 Tage, von Amsterdam alle 14 Tage mindestens zwei Schiffe fahren sollen¹⁰⁾. In der Londoner Börtfahrt ist ein vierzehntägiger Verkehr vorgesehen¹¹⁾.

Bei der Einrichtung dieser Fahrten hatte man zwar den Vorteil beider Teile, von Handel und Reederei, im Auge; aber gemäß den volkswirtschaftlichen Anschauungen jener Zeiten, die vor allem auf das Ge-

¹⁾ Vgl. z. B. die Bestimmung für die Börtfahrt zwischen Hamburg und London vom 30. Mai 1768: »Es sollen allemal zur Zeit nur zweene hiesige Schiffer nach London sich in Ladung legen, einer der zuerst als Beurtmann auf dem Vertreck ladet, und der andere als Boeglegger, welcher dem Beurtmann, wann dessen Beurt-Zeit von vierzehn Tagen verflossen ist, folgt. Kein Beurt-Schiffer muß also länger als in allem vier Wochen, nämlich vierzehn laufende Tage zuerst als Boeglegger und nachher abermals vierzehn laufende Tage als Beurtmann in Ladung liegen. . . Innerhalb der eben erwehnten dem Beurtmann zugestandenen Beurt-Zeit muß derselbe, nämlich der Beurtmann, alle vorkommenden Stückgüter, Getreyde oder was sonsten zum Laden vorfallen möchte, einnehmen. . . Nach Ablauf obstopulirter vierzehn laufenden Tage ist seine Beurt-Zeit verflossen, und der Boeglegger als der auf ihn folgende Schiffer und Beurtmann sich in Ladung zu legen befugt und schuldig.«

²⁾ Vgl. Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 7.

³⁾ Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 2 ff.

⁴⁾ Baasch, Die Börtfahrt, a. a. O., Seite 26.

⁵⁾ Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, herausgegeben von E. Baasch, Hamburg 1910, Seite 214 und Tönnies, Chronik des Hamburger See-Assekuranzgeschäftes a. a. O., Seite 105 ff.

⁶⁾ Quellen a. a. O., Seite 308 ff.

⁷⁾ Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 52 ff.

⁸⁾ Erwähnt in der »Vorstellung« des Johann Siegmund Westfalen vom 26. Juli 1771, vgl. Anlage 1.

⁹⁾ Artikel 2 und 3 der Ordnung, abgedruckt bei Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 69/70.

¹⁰⁾ Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 9.

¹¹⁾ Artikel 1 der Ordnung, abgedruckt Quellen a. a. O., Seite 714.

deihen der Erzeuger und Unternehmer gerichtet waren, überwog die Rücksicht auf den Schiffer. Dem Kaufmann sollte durch diese Einrichtung eine schnelle, regelmäßige und unmittelbare Verbindung mit den wichtigsten Märkten dargeboten werden. Weit wichtiger aber noch schien es, den beteiligten Schiffern auf diese Weise regelmäßige Beschäftigung und ausreichendes Einkommen zu sichern¹⁾. Denn die Schiffsdienste ließen sich in der Börtfahrt viel besser aneinander passen, und es konnte daher verhindert werden, daß zu einzelnen Zeiten das Schiffsangebot die Nachfrage überstieg und die Frachten drückte, während es zu anderen Zeiten an Schiffsraum fehlte²⁾. Außerdem aber bot die Börtfahrt die Möglichkeit, den Kreis der Beteiligten und daher den Wettbewerb soweit einzuschränken, daß jeder Schiffer genügend Beschäftigung fand.

Man schuf daher für die an der Börtfahrt beteiligten Schiffer fast überall ein staatliches Monopol. Die Börtfahrt wurde als eine Einrichtung des Gemeinwohls angesehen, die staatlicher Regelung und Fürsorge bedurfte. So beruhte z. B. die Börtfahrt zwischen Hamburg und Amsterdam auf einem zwischen beiden Staaten geschlossenen Staatsvertrage³⁾, die Börtfahrt zwischen Bremen und Amsterdam⁴⁾ und zwischen Harlem einerseits und Altona und Hamburg andererseits⁵⁾ auf staatlicher Verordnung. Wo ausnahmsweise einmal, wie zwischen Hamburg und London, die Börtfahrt ohne obrigkeitliche Satzung, durch freie Vereinbarung der Schiffer zustande kam, geschah das meist in Rücksicht auf die auswärtige Politik, weil man das Bedenken hatte, daß diese Einrichtung, wenn sie durch den Staat selbst geschaffen würde, wegen ihres fremdenfeindlichen Zuschnitts von den benachteiligten Staaten als eine unfreundliche Handlung angesehen werden könnte⁶⁾. Aber auch in solchen Fällen wirkten in Hamburg die Kommerzdepu-

¹⁾ So erklärt es sich, daß die Anträge auf Einrichtung von Börtfahrten fast allgemein von den Schiffern ausgehen. Vgl. z. B. Supplik der Hamburgischen Londonfahrer an die Kommerzdeputierten vom 31. März 1896, Quellen a. a. O., Seite 708, und die Supplik der Schiffer an die Kommerzdeputierten zwecks Anlegung einer Reihenfahrt auf Rouen und Dünkirchen vom 1. Februar 1700, Quellen a. a. O., Seite 310/11.

²⁾ Dieser Gesichtspunkt wird in der Vorstellung des Johann Siegmund Westfalen wegen Einrichtung einer Börtfahrt vom 26. Juli 1771 besonders hervorgehoben. Vgl. Anlage I.

³⁾ Vgl. die Eingangsworte der Börtordnung vom 25. September 1613, abgedruckt bei Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 69.

⁴⁾ Vgl. die Eingangsworte der Börtordnung vom 2. April 1647, abgedruckt bei Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 103.

⁵⁾ Vgl. die Schlußworte des Reglement en Ordonnantie voor de Schippers en Beurtluijden varende van dese Stad op Altona en Hamburg en van daar herwaarts. Harlem, 23. August 1702, abgedruckt bei Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 87/88.

⁶⁾ Besonders bezeichnend hierfür ist ein Beschluß der Kommerzdeputierten in Hamburg vom 15. August 1771 über den Antrag auf Einrichtung einer Börtfahrt nach Rouen. Die Kommerzdeputierten beschlossen nämlich, dem Antragsteller zu antworten, daß sie »propria auctoritate diese Beurtfahrt nicht errichten könnten, weil die Franzosen solches alsdann übel aufnehmen möchten, daß sie aber, wie es von ihnen bei der Londoner Beurtfahrt geschehen wäre, gerne das ihrige mit dazu beitragen würden, daß eine solche Beurtfahrt zum Stande käme, wann die Herren Rheder der von hier auf Rouen fahrenden Schiffe solche unter sich proprio motu aufzurichten und es sodann dieser wohlöbl. Dep. aufzutragen belieben wollten, daß selbige den dieser Beurtfahrt halben zu treffenden Vergleich mit in Ordnung brächte«.

tierten und manchmal auch der Rat mit, dem z. B. der »Vergleich behufs Herstellung einer Börtfahrt zwischen Hamburg und London« vom 30. Mai 1769 vorgelegen hat¹⁾. Immerhin verdienen diese Ausnahmen deshalb eine besondere Aufmerksamkeit, weil es sich hier um Erscheinungen handelt, wie wir sie in der neueren Zeit als ausschließliche Grundlage der Tarifentwicklung wiederfinden werden, nämlich um Monopole, die nicht auf staatlicher Anordnung, sondern auf freier Vereinbarung der Reeder, also auf Verbandsbildung beruhen.

Was nun den Aufbau dieser Monopolstellung im einzelnen angeht, so machte man, wie das den Zielen dieser älteren Verkehrspolitik entsprach, die Berechtigung, in der Bört zu fahren, davon abhängig, daß der Schiffer das Bürgerrecht des betreffenden Staates besaß. Die Amsterdamer Börtordnung von 1613 bestimmte sogar, daß niemand in der Bört fahren dürfte, der nicht seit 14 Jahren Amsterdamer Bürger wäre²⁾. Diesen so begrenzten Kreisen räumte man das ausschließliche Recht auf Beförderung der meisten Güter ein und verbot bei Strafe die Verfrachtung dieser Güter mit Schiffen anderer Reeder³⁾. Der Umfang dieses Monopols im einzelnen ist Gegenstand lebhaften Kampfes zwischen den Verkehrtreibenden und den Kaufleuten. Der Kaufmann will das Monopol auf die wertvolleren Stückgüter beschränkt wissen, bei denen Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Beförderung, wie sie die Börtfahrt bietet, von besonderem Werte sind. Im übrigen aber sucht er sich von dem Zwange zur Benutzung der Börtfahrt möglichst frei zu machen. Denn genau wie bei der heutigen Linienfahrt sind die Frachten bei der Börtfahrt im allgemeinen höher als bei der freien Fahrt, weil die Schwierigkeiten der Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Betriebes und die größere Gefahr, leer zu fahren, die Selbstkosten erhöhen, und außerdem der Ausschluß des Wettbewerbes eine höhere Bemessung der Frachten gestattet. Der Schiffer andererseits will, um einen reichlichen oder doch zum mindesten auskömmlichen Frachtlohn zu haben, das Monopol möglichst auf alle Güter einschließlich der billigen Massengüter und nicht nur auf die Stückgutbeförderung, sondern auch auf die Verfrachtung ganzer Schiffe, also die Charter, ausgedehnt wissen.

Im großen und ganzen ist das Ergebnis aller dieser Kämpfe, daß der Stückgutverkehr der Börtfahrt vorbehalten bleibt, der Verkehr in Massengütern aber der freien Fahrt überlassen wird. Das ist besonders bemerkenswert, weil sich in der neuzeitlichen Entwicklung der Seeschifffahrt, wie wir später sehen werden, dieselbe Arbeitsteilung zwischen Linien- und freier Fahrt vollzieht.

Die notwendige Ergänzung dieses Monopols ist nun der amtliche Tarif (der »Schragen« oder die »Liste«), der daher auch regelmäßig mit der Börtordnung verbunden ist⁴⁾. Denn wenn man auf der einen

¹⁾ Vgl. Quellen a. a. O., Seite 719.

²⁾ Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 3.

³⁾ So übereinstimmend alle oben angeführten Börtordnungen.

⁴⁾ Vgl. z. B. den Tarif für die Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam von 1613 (Anlage II), den Tarif für die Fahrt nach Rouen vom Jahre 1649 (Anlage III) und

Seite zugunsten eines beschränkten Kreises von Reedern jeden Wettbewerb ausschaltete, so mußte man auf der anderen Seite die Ablader durch amtliche Preisfestsetzung gegen Ausbeutung zu sichern suchen. Außerdem war auch die Einrichtung eines Tarifs, wie aus der »Vorstellung« des Kaufmanns Johann Siegmund Westphalen an die Kommerzdeputierten in Hamburg vom 26. Juli 1771 hervorgeht¹⁾, um deswegen den Verkehrstreibenden erwünscht, weil er eine gleichmäßige Behandlung aller Verkehrsbeteiligten gewährleistete. »Wie unangenehm ist es nicht«, schreibt Westphalen in dieser Vorstellung »wann ich entweder für mich oder meinen Freund 120 Livres Fracht für Wolle geben muß, und ein anderer ladet in demselben Schiff vielleicht auch an meinen Freund zu 100 Livres, oder ich lade diese Woche zu 100 L., und die folgende Woche legt ein ander Schiff in Ladung; man sieht, daß kein anderes da ist, welches denen unbilligen Forderungen Einhalt tun kann; ich bin gezwungen, 120 Livres zu bestätigen. Was soll mein Freund, was sollen die Franzosen von uns denken!« Schon in diesen verhältnismäßig frühen Zeiten stoßen wir also auf den so neuzeitlich anmutenden Gedanken der gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsbeteiligten²⁾.

B. Die Tarife selbst.

1. Die allgemeinen Grundlagen. Die Tarife dieser älteren Zeit zeigen, obwohl sie aus ganz anderen Verhältnissen als die neueren Tarife, nämlich aus der alten zunftmäßigen Verfassung des Schiffergewerbes erwachsen sind, und obwohl ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen ihnen und den neuen Tarifen nicht nachweisbar ist, doch in vieler Hinsicht eine auffallende Übereinstimmung mit den neueren Tarifen.

Eins allerdings unterscheidet diese älteren Tarife von vornherein scharf von denjenigen der neueren Zeit: das ist ihr ausschließlich nationales Gepräge, während das Tarifwesen der neueren Zeit durchaus international ist. Das ältere Tarifwesen steht ebenso wie die einzelne Börtfahrt, mit der es unmittelbar zusammenhängt, im Dienste einer einzelnen Volkswirtschaft. Die Folge ist, daß sich das ältere Tarifwesen nach einzelnen Volkswirtschaften gliedert. Wir können daher für die ältere Zeit z. B. zwischen einem Hamburgischen, Bremischen und Amsterdamer Seetarifwesen unterscheiden, während es, wie wir sehen werden, durchaus unrichtig wäre, wenn wir in neuerer Zeit von einem deutschen, holländischen oder englischen Seetarifwesen sprechen wollten.

Innerhalb der einzelnen Volkswirtschaften haben sich die Tarife wieder nach den einzelnen Verkehren verschieden entwickelt. Der Tarif

den Entwurf eines Tarifs für die Fahrt zwischen Hamburg und London vom Jahre 1696 (Anlage IV).

¹⁾ Vgl. Anlage I.

²⁾ Ähnlich auch der der »Supplik« von vier Schiffen an die Kommerzdeputierten vom 28. August 1734 als Anlage beigefügte Entwurf eines »Kontrakts« über die Einrichtung einer Reihenfahrt auf Rouen und Havre, vorletzter Absatz: »... jedoch soll keiner von den hier unterschriebenen resp. H. Kaufleuten mehr geben als der andere«.

von Hamburg nach Amsterdam ist z. B. wesentlich anders gestaltet, als der von Hamburg nach Rouen oder nach London. Rein äußerlich findet diese verschiedene Gestaltung ihre Erklärung in der Selbständigkeit der einzelnen Börtfahrten; der innere Grund dafür aber ist, daß in den einzelnen Verkehren die für die Tarifgestaltung maßgebenden wirtschaftlichen Verhältnisse ganz verschieden liegen.

In den meisten Fällen finden wir Tarife nur in der ausgehenden Fahrt. Das hängt damit zusammen, daß diese Tarife eine einseitige, staatliche Maßnahme zum Nutzen der einheimischen Schifffahrt und des einheimischen Handels darstellen und daher, soweit sie nicht etwa durch besondere Staatsverträge für beide Richtungen vereinbart sind, entsprechend den Grenzen, die der Landeshoheit gesteckt sind, sich nur auf den vom Heimathafen ausgehenden Verkehr beziehen. Selbst dort, wo ausnahmsweise, wie für die Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam, durch Staatsvertrag Tarife für beide Richtungen vereinbart sind, sind die Tarife in beiden Richtungen verschieden (vgl. Anlage II). Denn auch hier sucht jeder Teil bei Bemessung der Preise für die von seinem Hafen ausgehende Fahrt nach Möglichkeit den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen des eigenen Landes und des eigenen Hafens, die oft sehr stark von denen des anderen Teils abweichen, Geltung zu verschaffen. Das Ergebnis ist, daß nicht nur die sachliche (materielle), sondern auch die förmliche Tarifbildung, vor allem die Währung, in der der Tarif erstellt ist, und der für die damalige Zeit eine ganz besondere Bedeutung zukommt, in beiden Richtungen verschieden sind, wie wir das in den zwischen Hamburg und Amsterdam vereinbarten Tarifen vom 25. September 1613 (Anlage II) sehen. Wie stark die gegenseitigen Interessen aufeinander stoßen können, dafür ist uns ein wichtiges urkundliches Zeugnis aus dem Jahre 1777 überliefert. Der Amsterdamer und der Bremer Rat machten damals den Versuch, einen gemeinsamen Frachttarif für die Fahrt zwischen ihren beiden Häfen zu schaffen, wie er bereits für die Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam bestand. Der Versuch scheiterte aber an dem Gegensatz zwischen den handels- und den wirtschaftspolitischen Interessen beider Staaten. Da nämlich in beiden Richtungen die meisten Güter für Bremer Rechnung gingen, so überwog in Bremen die Rücksicht auf die Kaufmannschaft, die auf möglichst niedrige Tarife hindrängte, in Amsterdam dagegen die Rücksicht auf die Schifffahrt, die umgekehrt ihren Vorteil in möglichst hohen Tarifen sah. Der Bremer Rat lehnte daher den Tarifentwurf des Amsterdamer Rats ab, weil ihm die Sätze zu hoch waren, worauf der Amsterdamer Rat den Tarif am 25. Juni 1777 einseitig einführte¹⁾.

Aus dem, was wir über Einrichtung und Zweck der Börtfahrt sahen, ergibt sich auch ohne weiteres der Verwaltungsgrundsatz, von dem dieses ältere Seetarifwesen beherrscht wird: der gemeinwirtschaftliche Grundsatz. Denn das Tarifwesen dieser älteren Zeit ist, ebenso wie die Börtfahrt selbst, eine staatliche Maßnahme, geschaffen, um die einheimische Schifffahrt und den einheimischen Handel zu fördern und zu

¹⁾ Vgl. Baasch Die Börtfahrt a. a. O., Seite 62/63.

schützen. Es unterscheidet sich dadurch, wie wir später sehen werden, scharf von dem neuzeitlichen Tarifwesen, das fast ausschließlich durch privatwirtschaftliche Rücksichten bestimmt wird.

2. Das Tarifsyst \ddot{u} m. Das System, das diesen älteren Tarifen zugrunde liegt, ist genau wie bei den neuzeitlichen Tarifen ein gemischtes. Es geht einmal von der Leistung des Schiffers aus, indem es die Preise nach dem Maße der Ausnutzung der Tragfähigkeit und des Laderaums abstuft. Denn beides — Beanspruchung von Tragfähigkeit und Laderaum — muß die Seeschifffahrt berücksichtigen, wenn sie den Preis der Leistung anpassen will. Würde sie ausschließlich den Raum berücksichtigen, so würde der Schiffer für die Beförderung schwererer Güter, die einen verhältnismäßig großen Teil der Tragfähigkeit des Schiffes, aber verhältnismäßig wenig Raum beanspruchen, eine zu geringe Entschädigung erhalten, für leichtere Güter aber, die den Raum verhältnismäßig stark, die Tragfähigkeit verhältnismäßig wenig ausnützen, zu hoch entschädigt werden. Würde andererseits der Preis ausschließlich nach Gewicht bemessen werden, so würde der Schiffer für schwerere Güter, die verhältnismäßig wenig vom Schiffsraum beanspruchen, eine zu hohe Entschädigung erhalten, für leichtere Güter aber, die den Schiffsraum im Verhältnis zur Tragfähigkeit zu stark ausnützen, zu gering entschädigt werden.

Allerdings ist diese gleichzeitige Berücksichtigung des Raumbedarfes und des Gewichtes der Güter in dem älteren Tarifwesen noch nicht so deutlich erkennbar, wie wir das im neuzeitlichen Tarifwesen finden werden. Denn den älteren Tarifen fehlt noch die Unterscheidung zwischen Leichtgütern, für die die Fracht nach der Raumbeanspruchung bemessen wird, und Schwergütern, für die die Fracht nach Gewicht festgesetzt wird. Nur gewisse Ansätze dieser Entwicklung sind erkennbar, z. B. in dem Tarif für die Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam vom 25. September 1613 (Anlage II), der die Fracht für die meisten Schwergüter, vor allem für Metalle nach Gewicht bemißt. Im allgemeinen aber setzen diese älteren Tarife die Preise ohne Rücksicht auf die Eigenschaft der Güter als Leicht- oder Schwergüter, scheinbar willkürlich, bald für eine gewisse Raumeinheit, bald für eine gewisse Gewichtseinheit und auch nicht selten für das einzelnen Stück fest, wobei sie sich hoffensbar dem vorhandenen Handelsbrauche anschließen. Das Maß der Beanspruchung von Raum und Tragfähigkeit wird in dem Preise selbst berücksichtigt. Leichte, nach Gewicht tarifierte Güter erhalten daher, dem größeren Raumbedarf entsprechend, einen höheren Frachtsatz als schwerere Gewichtsgüter. Und ebenso müssen schwerere, nach Raum tarifierte Güter eine verhältnismäßig höhere Fracht zahlen als Raumbüter von geringerem Gewicht. In gleicher Weise werden auch in den Fällen, wo die Fracht für das einzelne Stück bemessen ist, die Raum- und Gewichtsverhältnisse in der Preishöhe berücksichtigt. Die Erkenntnis dieser Grundsätze bietet allerdings dadurch in vielen Fällen erhebliche Schwierigkeiten, daß es diesen Tarifen an einem einheitlichen Gewichts- und Raummaße fehlt, vielmehr eine außerordentliche Mannigfaltigkeit der verschiedensten Gewichts- und Raummaße herrscht, wodurch ein

Vergleich sehr erschwert wird. Es hängt das mit dem noch unentwickelten Zustande des älteren Maß- und Gewichtswesens zusammen. Aber über die Grundsätze kann bei näherer Betrachtung doch kein Zweifel bestehen. Nur so ist es z. B. zu erklären, daß in dem Tarife für die Fahrt von Hamburg nach Rouen vom Jahre 1649 (Anlage III) Federn einen so außergewöhnlich hohen Frachtsatz haben (1 Gulden 16 Stüver für 100 Pfund), der sogar höher ist als der Satz für das damals besonders geschätzte Indigo (1 Gulden 10 Stüver).

Neben dem Raumbedarf und Gewicht berücksichtigt das ältere Tarifwesen weiter den Wert des Gutes, wie wir das im neueren Tarifwesen gleichfalls wiederfinden werden. Nicht selten schließt sich die Einschätzung der Güter dabei dem Erzeugungsgange an.

Die Durchbildung der Werttarifizierung geht sehr weit. Es hängt das damit zusammen, daß, wie wir sahen, die ältere Schifffahrtspolitik in erster Linie durch die Rücksicht auf das Wohl des Reeders bestimmt wird, dem man durch Einrichtung der Börtfahrt einen ausreichenden Verdienst sichern will. Diese starke Berücksichtigung des Wertes äußert sich besonders in dem Verzicht auf die Einteilung in Klassen für Güter von annähernd gleichem Werte. Jedes Gut wird, um die Fracht möglichst genau dem Werte des Gutes anpassen zu können, mit einem besonderen Frachtsatz versehen. Da die Zahl der Güter, die für den überseeischen Verkehr dieser älteren Zeiten in Frage kommen, bei der verhältnismäßig geringen Entwicklung von Handel und Gewerbe nur gering ist, bietet dies Verfahren in der Ausführung keinerlei Schwierigkeiten. Daneben äußert sich die starke Betonung des Wertsystems aber auch häufig in einer starken Zergliederung des Güterverzeichnisses, die angesichts der noch unentwickelten Marktverhältnisse dieser älteren Zeit besonders ins Auge fällt: nur selten wird von Sammelbegriffen, in denen Güter ähnlichen Wertes zum Zwecke einheitlicher Tarifizierung zusammengefaßt werden, Gebrauch gemacht.

Diese Grundsätze sind überall leicht erkennbar. In dem Tarif für die Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam von 1613 (Anlage II) haben z. B. die wertvollen Farbwaren Cochenille und Indigo ganz besonders hohe Sätze; die Frachtsätze der Sommerfahrt für Weizen (5 Gulden 10 Stüver), Roggen (4 Gulden 10 Stüver), Gerste (3 Gulden 10 Stüver) und Hafer (2 Gulden 10 Stüver) sind in Anlehnung an die bestehenden Wertunterschiede abgestuft¹⁾. 100 Pfund Blei haben in dem Tarif für

¹⁾ Die Reihenfolge dieser 4 Getreidearten im Preisstande war schon damals die gleiche wie heute: Weizen war am teuersten, dann folgte Roggen, Gerste und schließlich Hafer. Nur waren die Preisunterschiede damals erheblicher als heute. Vgl. Dittmann, Die Getreidepreise der Stadt Leipzig im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Seite 15. In dem Zeitraum von 1581 bis 1590, also etwa 25 Jahre vor dem Inkrafttreten des Hamburg-Amsterdamer Tarifs, waren die Preise dieser vier Getreidearten z. B. in Sachsen in Gramm Silber folgende:

Weizen	60,43,
Roggen	52,53,
Gerste	25,02,
Hafer	15,75.

Vgl. Lexis, »Zur Geschichte der Preise« im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 1901, Seite 220.

die Fahrt Hamburg—Rouen von 1649 (Anlage III) in der Sommerfahrt einen Frachtsatz von 8 Stüver, 100 Pfund Zinn dagegen einen Satz von 12 Stüver. Ganz besonders bezeichnend sind in dem Tarif von Hamburg nach Amsterdam (Anlage II) die Wertabstufungen bei Kupfer und Kupferwaren, die in der Hamburger Ausfuhr eine besondere Rolle gespielt haben. Denn Hamburg war damals nicht nur ein wichtiger Stapelplatz für Kupfer, sondern hatte auch in seinem Gebiet und dessen Nachbarschaft, im Holsteinischen und Lübschen, eine größere Anzahl Kupfermühlen, in denen das Kupfer, das meist aus Ungarn stammte, für die Ausfuhr bearbeitet wurde. Der Satz für 100 Pfund beträgt für:

	Stüver:
Kopperrn Platen (Kupferplatten)	2
Roll-Kopper (gerolltes Kupfer, Kupferblech)	2 ¹ / ₂
ein Vatt Copper (ein Faß Kupfer)	3
Copperdraet, lose oder in vaten (Kupferdraht, lose oder in Fässern)	4
geschlagen Kopper (geschmiedetes Kupfer)	4 ¹ / ₂
Ketels, se sin lose edder in vaten (Kessel, lose oder in Fässern)	5
Pannen (Pfannen)	5

3. Berücksichtigung der Entfernung. Den älteren Tarifen fehlt, wie wir das auch bei den Tarifen der Gegenwart wieder beobachten werden, jede einheitliche Grundlage für die Berücksichtigung der Entfernung. Sie bauen sich also nicht auf bestimmten Einheitssätzen für die Entfernung auf. Dieser Grundsatz kommt einmal in ihrer Eigenschaft als Richtungstarife zum Ausdruck. Denn obwohl die Entfernungen naturgemäß in beiden Richtungen dieselben sind, sind die Sätze doch, soweit überhaupt Tarife in beiden Richtungen bestehen, andere. In der Hamburg—Amsterdamer Fahrt sind z. B. die Sätze nach Amsterdam andere als von Amsterdam (vgl. Anlage II). Beim Vergleich der einzelnen Linien miteinander zeigt sich das gleiche Bild. Die Sätze von Hamburg nach Rouen sind z. B. im allgemeinen 3—5mal so hoch als die nach Amsterdam, obwohl die Entfernung nicht einmal doppelt so groß ist (vgl. die Gegenüberstellung in Anlage V).

Sämtliche Gründe, welche diese unregelmäßige Bildung bestimmt haben, heute noch im einzelnen aufzudecken, wird kaum möglich sein. Aber die wesentlichsten sind doch heute noch erkennbar. Es ist einmal die Einwirkung des Wettbewerbes, die den Einfluß der Entfernung zurückdrängt. Allerdings schaltete die Einrichtung der Börtfahrt den Wettbewerb aus. Indessen lag es, als man gleichzeitig mit der Börtfahrt ein Tarifwesen schuf, nahe, daß man sich möglichst den überlieferten, bisher durch den Wettbewerb bestimmten Sätzen anschloß. Auf diese Weise wurden die Unregelmäßigkeiten in der Preisbildung, wie sie der frühere Wettbewerb mit sich gebracht hatte, zum Bestandteil der Tarife. Daneben mag vielfach auch die Absicht, einzelne Verkehre durch eine günstigere Frachtstellung besonders

zu entwickeln, die Höhe der Frachtsätze mitbestimmt haben. Vor allem aber hat die Verschiedenheit der Selbstkosten in den einzelnen Verkehren den Einfluß der Entfernung zurücktreten lassen. Ähnlich wie im heutigen Tarifwesen werden hierbei Unterschiede in der Höhe der Hafengebühren, in der Dauer des Hafenaufenthalts, vor allem aber in der Gefahr der Reise und in der Aussicht, ausreichende Ladung und Rückladung zu erhalten, mitgesprochen haben.

Der Einfluß einzelner Umstände ist noch heute erkennbar. So ist der große Unterschied in der Höhe der Frachtsätze nach Amsterdam und nach Rouen vor allem darauf zurückzuführen, daß der Handelsverkehr Hamburgs mit Amsterdam im 17. Jahrhundert viel lebhafter war als der mit Rouen, so daß die Schiffer im Verkehr mit Amsterdam viel eher auf ausreichende Ladung und Rückladung rechnen konnten. Nach keinem anderen Hafen hatte Hamburg damals einen gleich lebhaften Verkehr wie nach Amsterdam, das der Mittelpunkt des Handels mit Gewürzen und ostindischen Waren war. Im Jahre 1625 beträgt z. B. der Anteil Amsterdams am ausgehenden Verkehr Hamburgs 161 Schiffe (d. h. 9,1 v. H. des gesamten Verkehrs nach der Schiffszahl) mit 2927 Lasten (d. h. 9,36 v. H. des gesamten Verkehrs nach der Zahl der Lasten), der Anteil Rouens dagegen nur 20 Schiffe (d. h. 1,1 v. H. des gesamten Verkehrs nach der Schiffszahl) mit 698 Lasten (d. h. 2,23 v. H. des gesamten Verkehrs nach Zahl der Lasten). Von Petri 1647 bis Petri 1648 gehen von Hamburg nach Amsterdam 217 Schiffe, nach Rouen nur 13 Schiffe¹⁾. Die Gefahr mangelhafter Ausnutzung des Laderaums in den Fahrten nach Rouen wurde noch dadurch wesentlich vermehrt, daß die Schiffe in der Fahrt nach Rouen mit Rücksicht auf die weitere und gefährlichere Reise wesentlich größer sein mußten als in der Fahrt nach Amsterdam. Und endlich brachte auch die weitere Fahrt nach dem weniger besuchten Rouen bei der Unsicherheit des Seeverkehrs der damaligen Zeit eine unverhältnismäßig große Steigerung der Gefahr, die gleichfalls die Höhe der Frachtsätze beeinflussen mußte.

4. Berücksichtigung der Reisezeit. Dieses ältere Tarifwesen berücksichtigt bei der Preisbemessung endlich auch die Reisezeit. Die Winterfracht (der »Winter Loon«) wird höher bemessen als die Sommerfracht (der »Sommer Loon«). Denn bei der Unvollkommenheit der Schiffsbau- und Schiffahrtstechnik dieser Zeiten bot die Winterfahrt sehr viel größere Gefahren als die Sommerfahrt und erforderte gleichzeitig eine längere Reisedauer. Diese Erhöhung der Selbstkosten bei der Winterreise mußte in einer Erhöhung der Frachten zum Ausdruck kommen. Das neuzeitliche Tarifwesen kennt diese Unterscheidung nicht mehr. Die Vervollkommnung des Schiffbaues und die Verfeinerung der Hilfsmittel der Seefahrt, z. B. des Lotsen-, Signal- und Nachrichtenwesens und dergleichen mehr hat den Unterschied in den Selbstkosten zwischen der Sommer- und Winterfahrt fast ganz verschwinden lassen.

¹⁾ Vgl. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, in der Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Band 9, Seite 295 ff.

Vierter Abschnitt.

**Entstehung der neuzeitlichen Tarife
unter der Herrschaft der freiheitlichen
Schiffahrtspolitik.**

Erstes Kapitel.

Die schiffahrtspolitischen Grundlagen dieser Entwicklung.

Den älteren Tarifen, wie wir sie im vorhergehenden kennen gelernt hatten, wurde der Boden durch eine Entwicklung entzogen, die zu einer völligen Änderung in der Weltschiffahrtspolitik führte.

Die ältere Zeit war fast überall darauf ausgegangen, die fremde Schiffahrt vom Verkehr auszuschließen und den Verkehr möglichst der eigenen Schiffahrt zuzuweisen. Die Krönung dieser Politik bildete die Cromwellsche Navigationsakte vom 9. Oktober 1651, die das Vorbild für die schiffahrtspolitischen Maßnahmen der meisten Staaten wurde.

Seit dem 18. Jahrhundert machen sich langsam andere Anschauungen geltend. Man erkennt allmählich, daß die monopolistische Ordnung des Seeverkehrs auch dem eigenen Lande keinen Vorteil bringt, sondern den Fortschritt von Handel, Industrie und Schiffahrt aufhält. Aber erst in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts gelangen diese Anschauungen in England, dessen Einfluß damals noch in allen Schiffahrtsfragen entscheidend ist, zu allgemeinerer Geltung und führen um die Mitte des Jahrhunderts zu einer völligen Beseitigung der alten Ordnung. Dabei ist es kein Zufall, daß dieser Wechsel in den Anschauungen zusammenfällt mit dem großartigen Aufschwung, den der Handel dieser Zeit, vor allem durch den Eintritt der Vereinigten Staaten von Amerika in den internationalen Wettbewerb erfährt, und mit den gewaltigen Fortschritten, die in der Technik durch den Übergang vom Holz- zum Eisenschiff und vom Segel- zum Dampfschiff ermöglicht werden. Gegenüber so gewaltigen Fortschritten in Verkehr und Technik mußten alle künstlichen Erschwerungen des Handels besonders nachteilig erscheinen.

So werden denn seit dem 3. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Bestimmungen der englischen Navigationsakte nach und nach beseitigt, bis im Jahre 1854 durch Freigabe auch der Küstenschiffahrt die letzten Schranken, die der Gleichberechtigung des Auslandes von England gezogen waren, fallen. Dem Vorbilde Englands folgen die anderen Länder, soweit nicht einzelne vorausgegangen sind, sehr schnell, so daß schon bald nach der Mitte des Jahrhunderts sich der Grundsatz der Gleichstellung aller Flaggen im wesentlichen durchgesetzt hat. Nur für die Küstenschiffahrt bleiben in einzelnen Ländern Beschränkungen zugunsten der heimischen Schiffahrt bestehen.

Dieser Entwicklung fallen nun auch die älteren Tarife zugleich mit den zunftmäßigen Einrichtungen der Börtfahrt zum Opfer, und zwar schon mehrere Jahrzehnte vor dem völligen Abschluß dieser Entwicklung. Bereits um die Mitte des 18. Jahrhunderts können wir einen wesent-

lichen Rückgang der Börtfahrten beobachten. 1751 sind z. B. nur noch 9 Hamburger Reeder an der Börtfahrt nach Amsterdam beteiligt, während 1662 die Zahl 33 betragen hat¹⁾. Denn früher als an anderen Stellen dringt in den Hansestädten die Ansicht durch, daß »alle Einschränkungen einem freyen Commercio höchst nachteilig sind«²⁾. Schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts empfindet der Handel die staatlich monopolisierte Einrichtung der Börtfahrt mehr als Nachteil denn als Vorteil. Sie erscheint ihm in den meisten Fällen als eine Fessel, der er sich nach Möglichkeit zu entziehen sucht. Immer mehr dringen daher, begünstigt durch die Kaufmannschaft, Zunftfremde in die Fahrt ein, die unter den Sätzen des amtlichen Tarifs fahren und den Börtschiffern die besten Ladungen wegnehmen. Und als dann mit den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts der Seeverkehr einen lebhaften Aufschwung nimmt, können die zunftmäßigen Einrichtungen der alten Börtfahrt den veränderten Bedürfnissen nicht mehr standhalten. Sie verschwinden seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts nach und nach, vielfach ohne förmliche Aufhebung, nachdem sie schon längere Zeit vorher nur noch ein Scheindasein geführt haben, und mit ihnen zugleich die Tarife, die einen wesentlichen Bestandteil dieser Einrichtungen bilden. 1803 erlischt z. B. die Börtfahrt von Hamburg auf London³⁾, 1819 hebt die niederländische Regierung die Börtordnungen einschließlich ihrer Tarife für alle auswärtigen Seeplätze auf⁴⁾, womit auch die Börtfahrt von Hamburg auf Amsterdam erlischt. In Hamburg rühmen jetzt die Commerzdeputierten, die Vorgänger der heutigen Handelskammer, lebhaft die Vorteile, die mit dem Wegfall dieser Fahrt verbunden seien: »Völlige Freiheit des Kaufmanns bei der Verladung, größere Konkurrenz der Schiffer und daher niedrigere Frachten, Aufhören der aus dem Privilegio bisher entstandenen Gebühren«. Es hat sich inzwischen, wie diese Worte zeigen, eine neue Zeit mit anderen Anschauungen durchgesetzt, welche eine obrigkeitliche Preisgestaltung als unberechtigt ansieht und Raum für die freie Betätigung der wirtschaftlichen Kräfte verlangt.

Mit der Durchführung des Grundsatzes der Gleichstellung der Flaggen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts haben sich nun auch die Voraussetzungen für die Entstehung neuer Tarife vollkommen verändert. Denn die Durchführung dieses Grundsatzes hat zur Folge, daß sich nunmehr in allen Häfen ein unbeschränkter Wettbewerb zwischen den Schiffen aller Länder geltend machen kann, daß also an die Stelle des örtlich beschränkten Frachtmarktes der Weltfrachtmarkt tritt.

Unter diesen Umständen können die Seefrachttarife nicht mehr wie früher durch einseitige Verordnung staatlicher Behörden entstehen. Auf den Weltfrachtmarkt hat der einzelne Staat keinen bestimmenden Einfluß, wie er ihn früher auf den seiner Landeshoheit unterworfenen

¹⁾ Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 35.

²⁾ Vgl. die sehr bezeichnende Eingabe der Hamburgischen Commerzdeputierten an den Rat vom 5. August 1716, abgedruckt in Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 88 ff.

³⁾ Vgl. Quellen a. a. O., Seite 736, auch Tönnies, Chronik des Hamburger Seeasskuranzgeschäftes, Seite 114.

⁴⁾ Baasch, Die Börtfahrt a. a. O., Seite 48/49.

örtlichen Frachtmarkt ausüben konnte. Das würde selbst dann nicht anders liegen, wenn der Staat selbst die Reederei übernehmen würde. Er würde auch dann in dem Gefüge des internationalen Frachtmarktes keine andere Stellung einnehmen als der private Reedereiunternehmer; denn er steht nicht über, sondern unter dem Gesetze des Weltfrachtmarktes.

Es gibt aber auch keine über den einzelnen Staaten stehende Stelle, deren Machtwillen den Weltfrachtmarkt entscheidend beeinflussen könnte. Die Weltwirtschaft, der der Weltfrachtmarkt angehört, entbehrt eines einheitlichen Gesamtwillens. Unter diesen Umständen könnte höchstens daran gedacht werden, daß die beteiligten Staaten durch Staatsverträge das Seetarifwesen regelten, etwa wie der Weltpostverein einen einheitlichen Welttarif festgesetzt hat. Aber bei dem heutigen Stande der Entwicklung der weltwirtschaftlichen Beziehungen liegt ein derartiger Zustand, selbst wenn er einmal erreichbar sein sollte, noch in nicht absehbarer Ferne. Denn die Regelung des Tarifwesens der Seeschifffahrt durch zwischenstaatliche Vereinbarungen würde voraussetzen, daß sich der weitaus überwiegende Teil der schifffahrttreibenden Länder an diesem Abkommen beteiligte. Ein Abkommen etwa, wie wir es in den älteren Zeiten zwischen den Staaten Hamburg und Amsterdam kennen gelernt haben¹⁾, das also auf zwei oder doch einige wenige Länder beschränkt bliebe, würde unter der Herrschaft der neuzeitlichen, freiheitlichen Schiffahrtspolitik keinerlei Wert haben, weil es durch die Preispolitik der Reedereien der unbeteiligten Staaten ohne weiteres beseitigt werden könnte. Wenn es aber schon schwer sein würde, die tarifarischen Bedürfnisse auch nur weniger Länder miteinander in Einklang zu bringen, so ist es für absehbare Zeit ganz unmöglich, die sich kreuzenden und zum Teil völlig widerstreitenden wirtschaftlichen Interessen aller bedeutenderen schifffahrttreibenden Länder der Erde in einem gemeinsamen Tarifwesen in Übereinstimmung zu bringen, selbst wenn dabei jeder Staat, ähnlich wie bei den Zollbestimmungen der Handelsverträge, zu wesentlichen Zugeständnissen bereit wäre. Denn gerade auf dem Boden des Seefrachtmarktes werden die heftigsten wirtschaftlichen Kämpfe zwischen den einzelnen Volkswirtschaften ausgefochten. An diesen Kämpfen nimmt zugunsten der heimischen Volkswirtschaft vielfach auch die Staatsgewalt selbst tätigen Anteil, indem sie die heimischen Reedereien durch Gewährung von Subventionen unterstützt; und diese Entwicklung ist nicht etwa im Rückgange, sondern war schon vor dem Kriege in deutlichem Fortschritt begriffen und wird nach dem Kriege bei den zu erwartenden heftigen wirtschaftlichen Kämpfen sich wahrscheinlich noch wesentlich stärker bemerkbar machen.

Angesichts dieser Verhältnisse entfällt für absehbare Zeit jede Möglichkeit einer zwischenstaatlichen Regelung der Preisbildung auf dem Seefrachtmarkte, und es bleibt als einzige Möglichkeit für die Entstehung eines Tarifwesens die private Vereinbarung übrig. Wie wir sehen werden, wird dieses Ergebnis durch die neuzeitliche Entwicklung des Seetarifwesens voll bestätigt.

¹⁾ Vgl. oben Seite 26.

Zweites Kapitel.

Die Tonnenskalen (*tonnage scales*) als Vorstufe zum neuzeitlichen Tarifwesen.

1. Begriff und Entstehung. Die älteren Seefrachttarife werden nicht unmittelbar durch die neueren Tarife abgelöst. Zwischen dem Fortfall des älteren Tarifwesens und dem Aufkommen der neueren Tarife schaltet sich vielmehr ein Zeitraum ein, in dem der Seeverkehr überhaupt ohne Tarife ist, und an diesen Zeitraum schließt sich dann ein weiterer, in dem sich zwar schon Tarife vorfinden, aber noch so vereinzelt und so wenig bedeutsam, daß dadurch das allgemeine Bild des Frachtmarktes in keiner Weise bestimmt wird. Die Entwicklung des Tarifwesens zu einer maßgebenden und schließlich überragenden Erscheinung auf dem Seefrachtmarkt fällt erst in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts. Bis dahin beherrscht die freie Preisbildung zunächst ausschließlich und dann noch immer stark überwiegend den Seeverkehr.

In dieser Zwischenzeit treffen wir auf eine eigenartige Erscheinung: die Tonnenskalen¹⁾ (*tonnage scales*, auch *tonnage schedule* oder auch *tonnage schedule and measurement rules*), in ihrer älteren Gestaltung auch wohl »gedruckte Frachten« (*printed rates of freight*) genannt. Es sind das Verzeichnisse, durch welche das Frachtverhältnis der einzelnen Güter zueinander ein für allemal festgelegt ist. Ebenso wie die Tarife, beruhen auch die Tonnenskalen auf einseitiger, vorausgehender Anordnung und sind wie diese dazu bestimmt, auf eine größere Menge sich mit einiger Regelmäßigkeit wiederholender Verschiffungen gleicher Art dauernd angewandt zu werden. Ihre Verwandtschaft mit den Tarifen ist auf dem ersten Blick so groß, daß es nahe liegt, in ihnen eigentliche Tarife zu sehen, und sie in der Tat gelegentlich als solche bezeichnet werden²⁾. Und doch heißt das ihr Wesen vollkommen verkennen. Denn während der Tarif die Preisbildung völlig der Einzelabrede entzieht, überläßt die Tonnenskala die Bildung des Grundpreises weiter der Einzelabrede und beschränkt sich darauf, das Verhältnis der Frachtsätze der einzelnen Güter zueinander bindend festzulegen.

Aber wenn wir auch keine Tarife in den Tonnenskalen sehen dürfen,

¹⁾ Die Tonnenskalen sind in der volks- und weltwirtschaftlichen Literatur kaum mehr als dem Namen nach bekannt. Erwähnt werden sie z. B. von Grunzel, System der Verkehrspolitik, Seite 257. Dagegen finden wir in der älteren rechtswissenschaftlichen Literatur eine Darstellung, die besonders vom geschichtlichen Standpunkt aus viel Bemerkenswertes enthält. Siehe Voigt, Über Frachtabschlüsse per Tonne, unter Zugrundelegung von Maß und Gewicht; im Neuen Archiv für Handelsrecht, 1860, Band II, Seite 257 ff. Die vorliegende Untersuchung beruht, abgesehen von dem Studium aller irgendwie erreichbarer älterer und neuerer Tonnenskalen, vor allem auf Untersuchungen des Verfassers bei den am Verkehr mit Indien beteiligten Reedereien, wo noch heute Tonnenskalen in Geltung sind.

²⁾ So Voigt, im Neuen Archiv für Handelsrecht, Band II von 1860, z. B. Seite 276, 282.

so dürfen wir doch in ihnen eine Vorstufe dazu erblicken. Denn ein wichtiger Teil der Tarifbildung, die Abstufung der Preise gegeneinander, ist in diesen Skalen bereits enthalten. Auch entsprechen, wie wir sehen werden, die Grundsätze, nach denen die Preise in den Tonnenskalen gegeneinander abgestuft sind, genau einem Teil der Grundsätze, nach denen die Preise im Seetarifwesen abgestuft werden. Denn wir stoßen dort genau auf das gleiche Gewichts- und Raumsystem, wie wir es auch im neueren Tarifwesen — allerdings hier mit dem Wertsystem zu einem gemischten System verbunden — wiederfinden werden.

Wie aber entstanden diese Tonnenskalen? Bei der Beantwortung dieser Frage müssen wir uns darüber klar sein, daß der freie Frachtmarkt bei der Bemessung der Preise von der Leistung ausgeht, die der Schiffer übernimmt. Der Umfang dieser Leistung ist von zweierlei abhängig, einmal vom Raum, den die verfrachteten Güter beanspruchen, und weiter von ihrem Gewicht. Denn sowohl der Raum, den das Schiff zur Beförderung zur Verfügung hat, als auch das Gewicht, das das Schiff tragen kann, sind beschränkt. Da nun aber die einzelnen Güter die größten Verschiedenheiten in bezug auf die Beanspruchung des Raumes und der Tragfähigkeit zeigen, wird es notwendig, in den Fällen, wo nicht ausnahmsweise für das ganze Schiff eine Pauschsumme vereinbart ist¹⁾, sondern wo entweder die Güter, die verladen werden sollen, selbst die Grundlage der Frachtberechnung bilden²⁾, oder wo es sich um die Verfrachtung von Stückgütern handelt, die Beförderungspreise nach dem Maße der Beanspruchung von Schiffsraum und Tragfähigkeit verschieden hoch zu bemessen. Dazu muß der Schiffer wissen, in welchem Verhältnis jedes einzelne der von ihm verfrachteten Güter im Verhältnis zu den anderen den Laderaum und die Tragfähigkeit des Schiffes beansprucht. Die zahlenmäßige Ermittlung dieses Verhältnisses aber bot für den Schiffer außerordentliche Schwierigkeiten. Eigene Erfahrungen und Erkundigungen bei anderen Schiffern³⁾ konnten ihm zwar diese Aufgabe etwas erleichtern. Aber die Gefahr, daß das Ergebnis falsch war, blieb doch bestehen, wobei dann entweder der Schiffer einen Frachtverlust erlitt, oder der Befrachter eine zu hohe Fracht zahlen mußte. Auch schloß dieses Verfahren, da die Raum- und Tragfähigkeitsverhältnisse bei jedem Schiffe andere sind, eine gleichmäßige Behandlung der Befrachter aus, auf die aber der Handel großen Wert legt. Es führte daher leicht zu Beschwerden des einen oder anderen Teils, der sich geschädigt glaubte. Unter diesen Umständen lag es nahe, daß die Handelsvertretungen sich dieser Frage annahmen und nun ihrerseits ein Verzeichnis,

¹⁾ Es ist das der in § 616 Absatz 4 des Handelsgesetzbuches erwähnte Fall der Gesamtfrachtcharter (*lump sum*).

²⁾ Dieser Fall ist in § 620 des Handelsgesetzbuches erwähnt.

³⁾ Döring, der die von den Mitgliedern des nautischen Vereins in Papenburg in ihrem Beruf gesammelten Erfahrungen in dem Buche »Der Befrachter« zusammengestellt hat, erwähnt ausdrücklich die »Erkundigungen bei Kapitänen, die dieselben Güter oder ähnliche bereits früher geladen gehabt«, als ein früher übliches Mittel zur Bestimmung, »wie viel Tons ein Schiff laden kann, und eine verhältnismäßig wie hohe Fracht dadurch erzielt wird«. Vgl. Döring, Der Befrachter. Ein Berater in wichtigen Fragen für Schiffskapitäne, Reeder und Kaufleute, Papenburg 1878, Seite 99/100.

eben die Tonnenskala, aufstellten, in dem sie für die wichtigsten, in ihren Häfen verfrachteten Güter das Frachtverhältnis unter Berücksichtigung der Unterschiede in der Ausnutzung des Laderaums und der Tragfähigkeit einheitlich festlegten. Auf Grund des Handelsbrauchs finden dann diese Festsetzungen auf alle in diesen Häfen geschlossenen Frachtverträge gleichmäßige Anwendung.

Das Hilfsmittel, das das Frachtgeschäft auf diese Weise in der Tonnenskala gewann, brachte aber noch weitere Vorteile mit sich. Zunächst einmal wurde auf diese Weise eine Vertretbarkeit der Leistungen geschaffen, die den Bedürfnissen des Frachtmarktes sehr entgegenkam, weil dadurch eine gleichmäßige Preisbildung wesentlich erleichtert wurde. Wenn sich z. B., um an tatsächliche Vorgänge anzuknüpfen, in der Fahrt von Riga nach London ein bestimmter Frachtsatz für Weizen, oder in der Fahrt von Bombay nach Bremen ein Frachtsatz für Jute gebildet hatte, so war damit auch der Preis für alle anderen, in der betreffenden Tonnenskala vorgesehenen Güter gegeben.

Weiter aber ermöglichte die Tonnenskala auch eine wesentliche Vereinfachung der Frachtabrede. Es war nun nicht mehr notwendig, die Frachtsätze für die oft sehr bunten Ladungen im einzelnen zu vereinbaren; es genügte, die Fracht für irgendeine der in der Skala enthaltenen Warengattungen auszuwerfen, selbst ohne Rücksicht darauf, ob deren Verfrachtung überhaupt in Frage kam, und der Abrede die Klausel hinzuzufügen, daß dem Befrachter die Wahl anderer Güter freigestellt sei¹⁾. Ja bei der Einrichtung, die, wie wir sehen werden, die Tonnenskalen in der späteren Entwicklung zeigen, genügt sogar die bloße Vereinbarung eines Frachtsatzes »gemäß der Tonnenskala«.

Auf diese Weise trugen die Tonnenskalen auch der Möglichkeit Rechnung, eine Fracht zu vereinbaren, ohne daß man sich über die Art der zu verladenden Güter im voraus schlüssig war. Darauf aber mußten diese älteren Zeiten besonderen Wert legen. Denn die Formen, in denen sich das überseeische Geschäft dieser Zeiten abspielte, brachten es mit sich, daß der Befrachter zur Zeit des Frachtabschlusses vielfach noch nicht, oder noch nicht genau wußte, welche Güter er verschiffen würde. Es hängt das damit zusammen, daß sich das überseeische Geschäft noch im wesentlichen in der Form des Loko- und nicht des Liefereungshandels vollzog. Die genaue Zusammensetzung der Ladung entschied sich dabei vielfach erst nach Abschluß des Frachtvertrages: der Kaufmann nahm auf die Reise mit, was sich ihm gerade preiswert darbot und ihm gewinnbringende Verwertung in den überseeischen Gebieten versprach. Daher sieht denn auch das Handelsgesetzbuch, dessen

¹⁾ Bei den Frachtabschlüssen in Rio de Janeiro lautete z. B. die Charter in der Regel »*To load a full and complete cargo of sugar in cases and/or other lawfull merchandise. Freight to be paid per ton sugar nett weight delivered and for other goods in a fair proportion to sugar in cases, according to the Bahia Table-rates.*« Unter 10 Fällen kamen aber kaum zwei vor, wo der Kapitän Zucker erhielt, sondern gewöhnlich Baumwolle. Vgl. Döring a. a. O., Seite 47. Eine ähnliche Klausel, wie die angegebene, findet sich auch erwähnt in einer in der Hamburgischen Gerichtszeitung abgedruckten Entscheidung; vgl. Hamburgische Gerichtszeitung, Hamburg 1868, Band IV, Nr. 49.

seerechtliche Bestimmungen im wesentlichen noch in den Zuständen dieser älteren Zeiten wurzeln, im § 562 ausdrücklich vor, »daß der Verfrachter, falls die Güter nicht etwa speziell bezeichnet sind, verpflichtet ist, statt der vertragsmäßigen Güter andere von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter anzunehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird¹⁾«.

2. Die Preisgrundlagen und der Aufbau der Tonnenskalen. Das System, das den Tonnenskalen zugrunde liegt, ist ein reines Raum- und Gewichtssystem, d. h., die Tonnenskalen stufen den Beförderungspreis der Güter lediglich nach ihrem Raumbedarf und ihrem Gewichte ab. Sie sehen also von dem Werte der Güter völlig ab; denn sie sind eine Schöpfung des freien Frachtmarktes, der der Preisbemessung grundsätzlich nur die Leistung des Schiffers zugrunde legt. Wo ausnahmsweise einmal auch auf freiem Frachtmarkt der Wert des Gutes bei der Preisbemessung berücksichtigt wird, geschieht das nicht im Rahmen der Skala. Hier wird vielmehr ein besonderer Frachtsatz ohne Beziehungen zur Tonnenskala vereinbart. Wir können das in den Häfen Ostindiens, wo noch heute Tonnenskalen in Geltung sind, bei einzelnen besonders wertvollen Gütern beobachten, für die man dort die halbchinesische Bezeichnung *Chow-Chow-Cargo* hat. So wird z. B. bei der Fahrt von Ostindien für Teppiche, Kunstsachen, Antiquitäten, Perlmutter und dergleichen meist ein besonderer Frachtsatz außerhalb der Tonnenskala vereinbart.

Bei der Festsetzung des Preisverhältnisses nach Raum und Gewicht gehen die Tonnenskalen von einem bestimmten Regelgut, (Standard) aus und legen danach das Frachtverhältnis für alle übrigen Güter fest. Sie wählen dabei nach Möglichkeit ein Gut, das in dem Verkehr des betreffenden Hafens eine besondere Rolle spielt und gleichzeitig dem Verhältnis zwischen Raumgehalt und Tragfähigkeit, wie es im Durchschnitt bei den in Frage kommenden Schiffen vorliegt, möglichst entspricht. In den älteren »Rigaer gedruckten Frachten« bildet z. B. Hafer, in den »*London and Baltic printed rates of freight*« Weizen, in der Tonnenskala von Kalkutta Jute die Grundlage der Preisabstufung. Dieses bestimmte Gut bleibt auch dann noch die Grundlage der Skala, wenn es seine Bedeutung als eine der wichtigsten Marktwaren dieses Verkehrs völlig verloren hat. In dem Verkehr von den russischen Häfen des Schwarzen Meeres bildet z. B. Talg die Grundlage einer Tonnenskala noch zu einer Zeit, in der Talg nicht mehr in nennenswerten Mengen von dort verschifft wird.

Im einzelnen ist der Aufbau der Skala bei den älteren und den neueren Tonnenskalen verschieden. Die älteren Skalen verfahren sehr einfach so, daß sie die Fracht des Regelgutes selbst als Maßstab für die Frachtbemessung verwenden, indem sie danach die Fracht für die übrigen Güter, unter Berücksichtigung der Verschiedenheit in der Beanspruchung

¹⁾ Vgl. auch die Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, herausgegeben von Lutz, Seite 215 ff., weiter Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, XXIV, Seite 419.

von Raum und Tragfähigkeit, festlegen. In dieser Weise sind z. B. die »Londoner gedruckten Frachten« (Anlagen VI und VII) aufgebaut. Als Messungseinheit dient ihnen der Frachtsatz für reinen Hanf (*Clean Hemp*). Danach wird das Frachtverhältnis für die anderen Güter z. B., wie folgt, bestimmt:

Tallow, to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Clean Hemp on the Gross Weight,
(für Talg ist zu zahlen $\frac{2}{3}$ der Fracht für reinen Hanf, nach Bruttogewicht);

Wool, to pay double the Freight of Clean Hemp per Ton of 63 Poods, Gross, (für Wolle ist zu zahlen die doppelte Fracht wie für reinen Hanf, die Tonne zu 63 Pud brutto).

Für Wolle ist also mit Rücksicht auf den größeren Raumbedarf die doppelte Fracht wie für reinen Hanf zu zahlen.

Die späteren Skalen verfahren dagegen wesentlich anders. Nicht mehr der Frachtsatz des Regelgutes, sondern das Verhältnis, in dem Rauminhalt und Tragfähigkeit zueinander bei diesem Gute stehen, bilden hier den Maßstab für die Abstufung der Preise. In der Skala von Kalkutta (Anlage IX) ist z. B. als Grundlage für die Frachtberechnung ein Verhältnis von 50 englischen Kubikfuß zu 20 engl. Zentnern (*Cwt*)¹⁾ angenommen, das hergeleitet ist von dem Verhältnis zwischen Raum und Gewicht, wie es bei 5 Ballen Jute, der wichtigsten Handelsware Kalkuttas, besteht²⁾. Vielfach wird dabei noch ein Unterschied zwischen Dampfschiffen und Segelschiffen gemacht, weil die Raum- und Tragfähigkeitsverhältnisse bei beiden Schiffsgattungen verschieden liegen. So hat z. B. die Bombayer Skala (Anlage X) für Dampfschiffe (*steamers*) ein Verhältnis von 40 engl. Kubikfuß zu 20 engl. Zentnern, für Segelschiffe (*ships*) ein Verhältnis von 50 engl. Kubikfuß zu 20 engl. Zentnern der Preisabstufung zugrunde gelegt.

Auf Grund dieses Verhältnisses werden nun, genau wie wir das bei den neueren Tarifen wiederfinden werden, die Güter in Leichtgüter (*light goods*) und Schwergüter (*heavy goods*) eingeteilt. Als Leichtgüter gelten alle Güter, deren Gewicht dem festgesetzten Verhältnis entspricht oder geringer ist, als Schwergüter die, welche mehr wiegen, als das dem festgesetzten Verhältnisse entsprechen würde. Nach der Bombayer Skala für Dampfschiffe sind danach Leichtgüter die, bei denen das Gewicht von 40 Kubikfuß engl. 20 Cwt nicht übersteigt, Schwergüter dagegen die, bei denen 40 Kubikfuß engl. mehr als 20 Cwt wiegen. Ihrer Preisbehandlung gemäß ist für Leichtgüter auch die Be-

¹⁾ Ein Kubikfuß engl. = 0,0283 cbm, also 50 Kubikfuß engl. = 1,4158 cbm. Cwt = *Hundredweight* = 50,8024 kg; also 20 Cwt = 1 ton gross = 1015 kg.

²⁾ Die gegenwärtig geltende Tonnenskala von Kalkutta rechnet allerdings auf 5 Ballen Jute nicht 50, sondern 52 Kubikfuß engl. Diese abweichende Berechnung beruht auf einer nachträglichen Änderung der Skala. Sie erklärt sich nach meinen Untersuchungen so, daß die Ablader die Juteballen der Frachtersparnis halber allmählich immer größer machten, so daß 5 Ballen schließlich nicht mehr 50, sondern 52 engl. Kubikfuß beanspruchten. Diesem veränderten Maßverhältnis trug man dann auf Drängen der Verfrachter dadurch Rechnung, daß man nunmehr auf die Frachttonne 52 Fuß rechnete, ohne indessen an dem Aufbau der Skala selbst zu rütteln.

zeichnung Maßgüter (*measurement goods*), für Schwergüter die Bezeichnung Gewichtsgüter (*weight goods*) im Gebrauch.

Dieses Verfahren wird, um die Raumbeanspruchung noch genauer zu erfassen, als das durch die bloße Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwergütern möglich ist, dadurch ergänzt, daß bei den Schwergütern je nach dem Maße der Raumbeanspruchung der gleiche Frachtsatz auf ein verschiedenes großes Gewicht berechnet wird. So bewegen sich z. B. in der Bombayer Skala (Anlage X) die Gewichtsmengen, auf die der gleiche Frachtsatz zur Anwendung kommt, je nach den einzelnen Gütern, bei Dampfschiffen zwischen 5 Cwt und 20 Cwt, bei Segelschiffen zwischen 6 Cwt und 20 Cwt.

Diese allgemeinen Grundsätze erfahren nun insofern vielfach eine Durchbrechung, als zahlreiche Güter, die nach dem zugrunde gelegten Verhältnis als Maßgüter angesehen werden müßten, abweichend als Gewichtsgüter behandelt werden. Es ist das eine Erscheinung, die wir in den neueren Tarifen wiederfinden werden. Sie erklärt sich in den meisten Fällen aus den großen Schwierigkeiten und Nachteilen, die mit der Ermittlung des Rauminhalts bei einzelnen Gütern verbunden sind, und die oft nicht nur eine zuverlässige Vorausberechnung, sondern eine zuverlässige und gleichmäßige Ermittlung des Frachtverhältnisses überhaupt und damit auch der Fracht unmöglich machen. Diese Nachteile treten besonders stark bei den geringwertigen Gütern in Erscheinung, bei denen die Fracht einen verhältnismäßig großen Teil des Warenpreises ausmacht und daher Fehler in der Frachtberechnung viel größere Nachteile mit sich bringen als bei den hochwertigen Gütern. Güter dieser Art werden daher sehr oft, auch wenn sie Leichtgüter sind, nach Gewicht behandelt. In der Skala für Bombay (Anlage X) gilt das z. B. für Rübsamen (*rapeseed*), Weizen (*wheat*), Baumwollsaaten (*cotton seed*) und dergleichen mehr. Ebenso werden Güter, die in Säcken (*in bags*) aufgeliefert werden, auch wenn sie an sich zu den Leichtgütern gehören, regelmäßig als Gewichtsgüter behandelt, wie wir das gleichfalls in den neueren Tarifen wiederfinden werden. Denn bei der Verpackung in Säcken ist eine genaue und gleichmäßige Ermittlung des Rauminhalts so gut wie unmöglich, weil die gefüllten Säcke sich in ihrer Raumgestaltung verändern. Aus diesem Grunde wird z. B. in der Bombayer Skala getrockneter Ingwer (*ginger dry*) bei der Verpackung in Kisten (*in cases*) nach Maß, bei der Verpackung in Säcken (*in bags*) dagegen nach Gewicht behandelt, und ebenso Senneblätter (*senna*) bei der Verpackung in Ballen (*in bales*) nach Maß, bei der Verpackung in Säcken (*in bags*) nach Gewicht. Aber auch in den Fällen, wo, abweichend von der allgemeinen Regel, die Fracht einzelner Leichtgüter nach Gewicht berechnet wird, bleiben die Raumverhältnisse nicht unberücksichtigt. Es wird vielmehr dem größeren oder geringeren Raumbedarf dieser Güter dadurch Rechnung getragen, daß ein entsprechend niedrigeres Gewicht für den gleichen Frachtsatz eingestellt wird. — Alles das sind Grundsätze, wie wir sie bei der Bildung der neueren Tarife, soweit dabei die Berücksichtigung von Raum und Gewicht in Frage kommt, ebenso wiederfinden werden.

Was nun schließlich die förmliche Bildung dieser neueren Tonnenskalen angeht, so gestaltet sich diese verhältnismäßig einfach. In einer einheitlichen Tafel sind für jedes einzelne Gut die Raum- oder Gewichtseinheiten angegeben, welche der zugrunde gelegten Messungseinheit gleichgestellt sind. Für diese Messungseinheit selbst hat sich die sehr brauchbare Bezeichnung Frachttonne (*freight ton*, oder auch sehr bezeichnend: *standard ton*¹⁾) herausgebildet, die wir gleichfalls im neueren Tarifwesen wiederfinden werden. Hat man den Preis für die Frachttonne, so hat man auch die Fracht für alle in der Skala genannten Güter. Wenn also z. B. die Bombayer Skala (Anlage X) für Dampfschiffe angibt:

<i>Alum, in bags</i>	<i>to the ton</i> 16 <i>cwt</i>
<i>Camphor, in cases</i>	40 <i>feet</i>
<i>Cocoa, in bags</i>	10 <i>cwt</i> ,

so bedeutet das, daß auf die Frachttonne gerechnet werden: bei Alaun in Säcken 16 englische Zentner, bei Kampfer in Kisten 40 englische Kubikfuß, und bei Kakao in Säcken 10 englische Zentner, oder mit anderen Worten, daß für alle diese verschiedenen Gütermengen der gleiche Frachtsatz berechnet wird.

Werfen wir noch einen vergleichenden Blick über die Preisabstufung in den verschiedenen Skalen, so kann auffallen, daß die einzelnen Skalen auf die Frachttonne ganz verschiedene Raum- oder Gewichtsmengen rechnen. Beim Artikel Leinsamen (*Linseed*) berechnet z. B. die Skala für Kalkutta 20 Cwt, die für Bombay 16 Cwt und die für Madras 18 Cwt auf die Frachttonne; bei Kaffee in Säcken (*coffee in bags*) berechnen die Skalen für Kalkutta und Madras 18 Cwt, die Skala für Bombay 12 Cwt auf die Frachttonne. Diese Erscheinung kann verschiedenartige Ursachen haben. Oft wird sie sich daraus erklären, daß die Skalen auf verschiedenartigen Regelgütern (*standards*) aufgebaut sind, und danach auch das Verhältnis zwischen Raum und Gewicht verschieden festgelegt ist, wie wir das z. B. im Verhältnis der Bombayer Skala zu der von Madras finden²⁾. Nicht selten beruhen diese Unterschiede aber auch darauf, daß die Maßverhältnisse eines Gutes in den verschiedenen Häfen nicht dieselben sind, was besonders häufig dann der Fall ist, wenn in den einzelnen Häfen eine abweichende Verpackung, eine andere Pressung und dergleichen üblich ist. Gelegentlich hat die verschiedene Einschätzung eines und desselben Gutes ihren Grund auch in den willkürlichen Anschauungen der Kreise, die die Festsetzung der Tonnenskalen in der Hand haben oder doch beeinflussen. Diese Abweichungen in der Einschätzung der einzelnen Güter lassen aber nicht auch einen Rückschluß auf die Höhe der Fracht in den einzelnen Hafentplätzen zu. Man kann also nicht etwa daraus, daß bei Baumwolle in Ballen in Kalkutta 50 engl. Fuß, in Bombay dagegen nur 40 engl. Fuß auf die Fracht-

¹⁾ Den Ausdruck *standard ton* gebraucht z. B. die Tonnenskala von Ceylon; vgl. Urquhart, *Dues & Charges*, 1910, Seite 1420.

²⁾ Die Skala von Bombay beruht auf dem Verhältnis von 40 Kubikfuß engl. zu 20 Cwt, die Skala von Madras auf dem Verhältnis von 50 Kubikfuß engl. zu 20 Cwt.

tonne gerechnet werden, schließen, daß die Fracht für Baumwolle von Bombay teurer als von Kalkutta sein müsse. Denn bei der Bildung des Grundpreises der Skala geht der Frachtmarkt naturgemäß von dem jeder einzelnen Skala zugrunde gelegten Verhältnis zwischen Raum und Gewicht aus und wird daher, wenn er z. B. die Frachten zwischen Bombay und Kalkutta gleichstellen will, den Frachttonnensatz bei der Bombayer Skala den zugrunde gelegten Maßverhältnissen entsprechend niedriger halten müssen als bei der Kalkuttaer Skala.

3. Ausbreitung und Rückgang der Tonnenskalen. Die großen Vorteile, die die Tonnenskalen dem Frachtmarkt boten, hatten zur Folge, daß schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in vielen Hafenplätzen solche Skalen unter Mitwirkung der Handelsvertretungen entstanden; und wo Hafenplätze, wie z. B. die deutschen Häfen, keine eigenen Skalen aufstellten, da bürgerten sich vielfach die Skalen anderer Plätze gewohnheitsmäßig ein¹⁾. So haben z. B. lange Zeit die »Londoner gedruckten Frachten« (*London printed rates of freight*) nicht nur einen großen Teil des englischen Verkehrs beherrscht, sondern sind auch im deutschen Seeverkehr vielfach angewandt worden.

Im folgenden gebe ich eine Übersicht über die Tonnenskalen, die mir bekannt geworden sind, ohne damit einen Anspruch auf völlige Vollständigkeit erheben zu wollen. Wahrscheinlich wird sich die Liste durch weitere Forschungen noch ergänzen lassen.

Aus älterer Zeit:

- a) die »Londoner gedruckten Frachten« (*London printed rates of freight*) (Anlagen VI und VII), die nicht nur den größten Teil des ausgehenden englischen Verkehrs beherrschten, sondern auch in Deutschland vielfach angewandt wurden,
- b) *Riga printed rates of freight* für den Verkehr von Riga und Libau²⁾,
- c) *London and Baltic printed rates of freight*³⁾ für den Verkehr von St. Petersburg,
- d) *Levante Compagny's rates of freight*⁴⁾,
- e) *New York rates of freight* (Anlage VIII),
- f) *Rates of tonnage, at which articles, constituting cargoes of the East-India-Compagny's ships, are calculated*⁵⁾,
- g) *Rates of tonnage for the port of Batavia*⁶⁾,
- h) die Tonnenskala von New-Orleans⁷⁾;

¹⁾ Solch Fall wird z. B. in der Hamburgischen Gerichtszeitung, Jahrgang 1868, Band IV, Nr. 49 erörtert.

²⁾ und ³⁾ Abgedruckt in dem im Besitz des Verfassers befindlichen »Private Telegraph-Code«, herausgegeben von P. Bornholdt & Co., Chartering- and Steamship-Agents Riga, Riga 1888, Seite 1.

⁴⁾ Abgedruckt bei Harrison, Wegweiser für Verfrachter und Kornkaufleute, 1852, Seite 105/106.

⁵⁾ Abgedruckt in »Der Charterer«, ein Hilfsbuch zur Befrachtung der Schiffe, Hamburg 1854, Seite 57/58.

⁶⁾ Erwähnt bei Voigt, Neues Archiv für Handelsrecht a. a. O., Hamburg 1860, Seite 274.

⁷⁾ Vgl. Döring, Der Befrachter, a. a. O., Seite 142.

aus neuerer Zeit:

- i) die Tonnenskala von Kalkutta (*the tonnage schedule and measurement rules for the Port of Calcutta*) (Anlage IX),
- k) die Tonnenskala von Bombay (*tonnage scale at Bombay*) (Anlage X),
- l) die Tonnenskala von Madras (*Madras tonnage schedule*)¹⁾,
- m) die Tonnenskala von Port Louis auf Mauritius²⁾,
- n) die Tonnenskala für den Hafen Point de Galle auf Ceylon (*Ceylon tonnage scale*)³⁾,
- o) die Tonnenskala von Taganrog⁴⁾.

Die meisten dieser Skalen sind heute verschwunden. Im wesentlichen sind es nur noch die Verkehre von Ostindien und vom Schwarzen Meer, in denen sich Skalen erhalten haben. Eine erhebliche Bedeutung haben sie heute nur noch im Verkehr von den ostindischen Häfen.

Dieses Verschwinden der meisten Tonnenskalen ist in der Hauptsache auf zwei Ursachen zurückzuführen. Einmal spielen hier eine Rolle die großen Veränderungen, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts und vorzüglich in der 2. Hälfte dieses Jahrhunderts im überseeischen Warenhandel vollzogen haben. Eine zuverlässige Festlegung der durchschnittlichen Maßverhältnisse und damit der Preisverhältnisse der verschiedenen Güter war nur soweit möglich, als der überseeische Verkehr sich auf eine verhältnismäßig kleine Anzahl Güter ohne große Verschiedenheit nach Beschaffenheit und Verpackung beschränkte. Diese Voraussetzungen liegen in den älteren Zeiten der Seeschifffahrt fast überall vor, gehen dann aber im Laufe des 19. Jahrhunderts in den meisten Verkehren verloren. Die fortschreitende Entwicklung der überseeischen Märkte, deren Bedürfnisse sich immer mehr vermehren und verfeinern, bringt es mit sich, daß die zur Verschiffung gebrachten Waren ihrer Art, Beschaffenheit und selbst ihrer Verpackung nach immer mannigfaltiger werden. Das tritt um so mehr in Erscheinung, je mehr einzelne Häfen sich zu großen beherrschenden Umschlagsplätzen entwickeln, wo die Erzeugnisse der verschiedensten Wirtschaftsgebiete und daher Erzeugnisse mannigfaltigster Art, Beschaffenheit und Verpackung zusammenströmen, um nach allen Seiten weiter verteilt zu werden. Wo diese Entwicklung stärker hervortritt, können die Tonnenskalen ihr nicht folgen. Sie können nicht für viele Hunderte oder gar Tausende von Gütern der mannigfaltigsten Beschaffenheit und Verpackung die Maßverhältnisse zuverlässig festlegen; sie können insbesondere nicht den oft sehr großen Unterschieden in den Maßverhältnissen folgen, wie sie bei einem und demselben Gut auftreten, da sie immer nur mit gewissen Durchschnittsverhältnissen rechnen können. Diese Mängel mußten sich besonders stark geltend machen, je mehr der Wettbewerb im über-

¹⁾ Abgedruckt bei Urquhart a. a. O., 1910, Seite 1439.

²⁾ Abgedruckt bei Urquhart a. a. O., 1910, Seite 838.

³⁾ Abgedruckt bei Urquhart a. a. O., 1905, Seite 1130; in die Auflage von 1910 nicht mehr übernommen.

⁴⁾ Abgedruckt bei Urquhart a. a. O., 1905, Seite 305.

seeischen Verkehr zunahm und die Frachten drückte. Denn um so vorsichtiger und sorgfältiger mußte der Schiffer seine Fracht veranschlagen, um nicht Schaden zu erleiden. Es ist daher nicht auffallend, daß wir schon gegen Schluß der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf lebhaftere Klagen über die Unzuverlässigkeit vieler Tonnenskalen und auf Versuche, die Angaben der Tonnenskalen zu berichtigen¹⁾, stoßen. Der Ausgang dieser Entwicklung ist schließlich, daß die Tonnenskalen überall dort, wo sich ihre Unvollkommenheiten gegenüber der neuerzeitlichen Entwicklung des Überseegeschäftes besonders bemerkbar machen, als unzuverlässig und geradezu bedenklich außer Gebrauch kommen.

Dieser Verlauf der Entwicklung wird durch Veränderungen anderer Art wesentlich gefördert, wie sie sich gleichzeitig auf dem Weltfrachtmarkt vollziehen. Es ist keine zufällige Erscheinung, daß die meisten Tonnenskalen zu einer Zeit verschwinden, wo die Tarife in der Seeschifffahrt an Boden gewinnen. Denn soweit sich ein Tarifwesen durchsetzt, ist für die Tonnenskalen, die eine Einrichtung des freien Marktes sind, kein Raum mehr. Daher ist den Tonnenskalen in der ausgehenden Linienfahrt, die, wie wir sehen werden, fast ausschließlich von Tarifen beherrscht wird, jetzt der Boden entzogen. Und auch in der einkommenden Linienfahrt gilt das Gleiche wenigstens für eine große Anzahl Verkehre. Wo sich noch Tonnenskalen erhalten haben, erklärt sich das daraus, daß hier die ihrem Fortbestande nachteiligen Umstände nicht, oder doch nicht in entscheidendem Maße in Erscheinung getreten sind. Wir sehen das insbesondere im Verkehr von Ostindien, der noch heute sich auf eine verhältnismäßig kleine Anzahl Güter ohne große Mannigfaltigkeit nach Beschaffenheit und Verpackung beschränkt und auch von tarifarischer Bindung frei ist.

Drittes Kapitel.

Die Verwirklichung der Vorbedingungen für die Entstehung der neuerzeitlichen Seefrachttarife.

A. Das Aufkommen vertretbarer Beförderungsleistungen.

Bis in das 19. Jahrhundert hinein hat jede Seebeförderungsleistung, wenn wir von den Ausnahmen bei der Börtfahrt absehen, ihre besondere Eigenart. Die besondere Bauart des Schiffes, der Grad seiner Seetüchtigkeit und das Maß der Vertrauenswürdigkeit des Kapitäns und der Mannschaft bilden die Hauptumstände, die diese Eigenart bestimmen. Leistungen, bei denen jede einzelne von der anderen verschieden ist, geben aber keine geeignete Grundlage für ein Tarifwesen ab; nur gleichmäßige und daher vertretbare Leistungen können tarifarisch erfaßt werden.

Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts, und zwar in der Hauptsache

¹⁾ Das Werk von Georg Harrison: *The Freighter's Guide and Corn Merchant's Assistant* aus dem Jahre 1840 stellt sich z. B. als solch Versuch dar. Es will »die Irrtümer und Mißverhältnisse der Londoner gedruckten Frachtsätze berichtigen« (*in correcting the errors and disproportions of the printed rates*), wie der Verfasser in der Einleitung erklärt.

erst in dessen zweiter Hälfte verlieren infolge der großen und tiefgehenden Veränderungen, wie sie im Bau und Betrieb der überseeischen Schifffahrt in dieser Zeit vor sich gehen, die Seebeförderungsleistungen mehr oder weniger ihr eigentümliches Gepräge. Und zwar können wir dabei eine doppelte Entwicklung verfolgen: eine allgemeine, an der sämtliche Seebeförderungsleistungen teilnehmen, und eine besondere, die sich, noch über die allgemeine Entwicklung hinausgehend, innerhalb der Linienfahrt vollzieht.

1. Allgemeine Entwicklung. An dieser Entwicklung hat besonderen Anteil der Rückgang der Seegefahren, wie wir ihn im Laufe des 19. Jahrhunderts beobachten können. Das Interesse des Befrachters an der Wahl eines bestimmten Schiffes mit einem bestimmten Kapitän und einer bestimmten Mannschaft wird dadurch wesentlich vermindert und teilweise ganz aufgehoben.

An dieser Verminderung der Seegefahren sind die mannigfaltigsten Umstände beteiligt, von denen wir hier nur die wichtigsten, und auch diese nur andeutungsweise wiedergeben können. Von Wichtigkeit ist vor allem die Vervollkommnung der Schiffsbautechnik und der Hilfsmittel der Schifffahrt, wie wir sie im Laufe des 19. Jahrhunderts beobachten können. Schiffsbautechnisch sind es besonders der Übergang von dem kleinen zerbrechlichen Holzschiff zum großen, aus Eisen und später aus Stahl erbautem Schiff und der Ersatz des Windes durch die Dampfkraft, die die Sicherheit der Seebeförderung wesentlich erhöht haben. Unter die Vervollkommnung der Hilfsmittel der Schifffahrt aber fällt vor allem die Vervollkommnung des Kompasses, die Anlegung zuverlässiger Schiffskarten, die Sicherung der Fahrstraßen durch Tonnen, Baken, Leuchtfeuer und Eisbrecher, die Vervollkommnung des Lotsen- und Signalwesens und der Ausbau des Nachrichtenwesens mit Hilfe der Telegraphie, insbesondere der Kabeltelegraphie und in neuester Zeit der drahtlosen Telegraphie. Außerdem hat aber auch die Ausbildung einer sorgfältigen Schifffahrtsaufsicht wesentlich zur Verminderung der Seegefahren beigetragen. Die großen Reedereien von Weltruf, wie sie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstehen, üben solche Aufsicht schon zu ihrem eigenen Besten aus, um die Sicherheit ihrer Fahrten auf die denkbar höchste Stufe zu bringen. Aber hiervon abgesehen, bestehen auch besondere Aufsichtsstellen — für Deutschland kommt hier vor allem die Deutsche See-Berufsgenossenschaft in Betracht —, die zum Zwecke der Unfallverhütung den Schiffsbetrieb überwachen und zu diesem Zwecke eingehende Unfallverhütungsvorschriften aufgestellt haben¹⁾. In ähnlicher Richtung liegt auch ein Teil der Tätigkeit der Schiffs-Klassifikations-Gesellschaften²⁾, die den Bau der

¹⁾ Vgl. »Abgeänderte Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Dampfer, beschlossen am 31. Mai 1902, genehmigt vom Reichsversicherungsamt am 12. März 1903, und die abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Segelschiffe, gleichfalls von 1903.

²⁾ Die wichtigsten dieser Klassifikationsgesellschaften sind: Der Germanische Lloyd Berlin, *Lloyd Register of British and Foreign Shipping, London*, Bureau Veritas, Paris. Näheres hierüber vor allem bei Schwarz & v. Halle, *Die Schiffsbauindustrie*, Seite 191—214, auch Fitger, *Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt*, Seite 50.

Schiffe, ihre Instandhaltung, die Herstellung der Schiffsbaumaterialien und der Maschinenanlagen überwachen. Endlich hat auch der Staat selbst in neuerer Zeit durch zahlreiche Einzelvorschriften eingegriffen, um die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes zu erhöhen¹⁾.

An der Verminderung der Seefahren hat aber auch weiter die sorgfältige Auswahl und bessere Ausbildung des Schiffspersonals wesentlichen Anteil. Während das Offizierkorps der Handelsmarine in älterer Zeit mit vielen untauglichen und unzuverlässigen Elementen durchsetzt war, zeichnet es sich heute durch einen hohen Grad von Zuverlässigkeit und Brauchbarkeit aus. Dafür sorgen nicht nur die beteiligten Reedereien selbst, die zu ihrem eigenen Besten die immer kostspieliger werdenden Schiffe nicht unzuverlässigem Personal anvertrauen wollen; auch der Staat selbst hat dafür durch mannigfaltige Einrichtungen Vorsorge getroffen. Vor allem hat er für Kapitäne, Steuerleute und Mannschaften staatliche Prüfungen angeordnet und für den Fall von Seeunfällen ein seeamtliches Untersuchungsverfahren eingeführt, das für den Kapitän, Steuermann und Maschinisten, der den Seeunfall oder dessen Folgen durch den Mangel gewisser seemännischer Eigenschaften verschuldet hat, die Gefahr einer Patententziehung mit sich bringt²⁾. Unter der Einwirkung dieser Umstände hat auch das Schiffspersonal in seiner Zusammensetzung allmählich eine gewisse Gleichmäßigkeit angenommen.

Gleichzeitig mit dieser Entwicklung setzt sich aber auch eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Güte der Schiffe durch. Auch an diesen Vorgängen sind die Schiffsklassifikations-Gesellschaften entscheidend beteiligt. Die Aufgabe dieser Gesellschaften ist es, den Bau, die Ausrüstung und den Erhaltungszustand der Schiffe zu überwachen und ihr Gutachten in einem Klassenzeichen zusammenzufassen. Da diese »Klassifizierung« allgemein als maßgebend anerkannt wird, so tritt die Eigenart des einzelnen Schiffes innerhalb jeder Klasse ganz zurück. Für den Befrachter genügt es nun im allgemeinen zu wissen, welcher Klasse die ihm zur Fahrt angebotenen Schiffe angehören, um danach seine Auswahl treffen zu können.

2. Völlige Vertretbarkeit der einzelnen Leistungen innerhalb der Linienfahrt. Das Ergebnis der Entwicklung, wie wir sie im vorhergehenden in den Hauptzügen angedeutet haben, ist, daß ganz allgemein die einzelnen Seebeförderungsleistungen einen großen Teil ihrer früheren, scharf ausgeprägten Eigenart verloren haben. Aber zu einer völligen Vertretbarkeit der Leistungen, wie sie die Voraussetzung für die Entstehung eines Tarifwesens bildet, ist es doch nur teilweise gekommen, und zwar nur bei der Linienschiffahrt, also bei derjenigen Form der Reederei, bei der der Betrieb mehrerer Schiffe so ineinander gepaßt ist,

¹⁾ Vgl. z. B. § 145 Strafgesetzbuch und die auf Grund dessen erlassenen Verordnungen, z. B. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Reichsgesetzblatt Seite 203 ff.), Verordnung über die Abblendung der Seitenlichter und die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen vom 16. Oktober 1900 (Reichsgesetzblatt Seite 1003 ff.) usw.

²⁾ Vgl. das Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877, vor allem § 26. Den Steuerleuten sind die Maschinisten der Seedampfschiffe gleichgestellt durch das Gesetz vom 11. Juni 1878.

daß bestimmte Häfen innerhalb eines festgelegten Planes ohne Rücksicht auf das im Einzelfall vorliegende Ladungsangebot regelmäßig bedient werden. Dagegen hat sich innerhalb der freien Fahrt, also der nicht auf einen bestimmten Weg und einen bestimmten Fahrplan festgelegten Schifffahrt, eine völlige Vertretbarkeit der einzelnen Leistungen noch nicht durchsetzen können, obwohl auch ihre Leistungen unter dem Einfluß der oben dargelegten Ursachen, vor allem beim neuzeitlichen Massengüterverkehr, einen mehr oder weniger großen Teil ihrer Eigenart eingebüßt haben.

Zwei Gründe sind es im wesentlichen, aus denen sich dieses Ergebnis bei der Linienfahrt erklärt:

a) Einmal ist die Gleichartigkeit in bezug auf Schiff, Schiffseinrichtungen und Mannschaft bei der Linienfahrt am weitesten gediehen. Denn die der Linienreederei eigentümliche Aufgabe, die Durchführung eines regelmäßigen, pünktlichen Betriebes, läßt sich nur mit den vollkommensten und bestausgestatteten Fahrzeugen und besonders tüchtiger Mannschaft lösen. Dazu kommt, daß die Linienreederei, eingerichtet auf die regelmäßige Bedienung ein für allemal feststehender Häfen, mit einem festen Kundenkreis rechnen muß, und auch, um sich diesen zu erhalten, auf die Güte ihrer Leistungen besonderen Wert legen muß, während der freie Reeder, der sein Schiff bald in dieser bald in jener Fahrt beschäftigt, auf keine festen Kunden Rücksicht zu nehmen hat. Je mehr aber die gesamte Linienreederei bestrebt ist, ihre Leistungen auf eine möglichst hohe Stufe der Vollendung zu bringen, um so mehr setzt sich eine Gleichmäßigkeit in den Leistungen und damit ihre Vertretbarkeit durch. Nur in einigen Verkehren bleiben Unterschiede in den Leistungen bestehen, nämlich da, wo neben dem gewöhnlichen Frachtdampfer besonders schnellfahrende Dampfer — Postdampfer und Schnelldampfer — tätig sind. Aber diese wenigen Unterschiede lassen sich tarifarisch unschwer erfassen.

b) Dazu kommt ein Weiteres. Wie wir noch genauer sehen werden, dient die Linienfahrt ausschließlich dem Stückgutverkehr, d. h. der Verfrachtung von einzelnen Gütern, nicht aber der Verfrachtung ganzer Schiffe. Die besonderen Verhältnisse der Stückgutverfrachtung machen es aber dem Reeder vielfach unmöglich, den Befrachtern die Verfrachtung mit einem bestimmten Schiffe im voraus zu gewährleisten. Denn die Möglichkeit der Berücksichtigung eines Befrachters bei der Beladung eines bestimmten Schiffes hängt von einer ganzen Reihe von Umständen ab, die der Reeder zur Zeit des Vertragsschlusses meist noch nicht sicher übersehen kann, und die sich auch zum großen Teil seiner Einwirkung entziehen.

Da nämlich die Güter bei den größeren Linienreedereien in der Regel nicht an einer Stelle, sondern gleichzeitig an vielen, weit zerstreuten Stellen, in den einzelnen Agenturen, angenommen werden, so ist es dem Reeder zur Zeit des Vertragsschlusses meist nicht bekannt, welche Gütermengen bereits angenommen sind, und welches Schiff daher dem Befrachter für seine Güter zur Verfügung gestellt werden kann. Ebenso wenig kann der Reeder immer im voraus beurteilen, ob die Sendungen,

die erst aus dem Binnenlande herankommen müssen, noch den Anschluß an ein bestimmtes Schiff erreichen werden, oder ob er nicht genötigt sein wird, Ladungen, die für ein späteres Schiff in Aussicht genommen sind, als Ersatz für ausgebliebene Ladungen vorweg zu verfrachten, oder umgekehrt, für ein früheres Schiff bestimmte Ladungen für ein späteres Schiff zurückzustellen.

Vor allem aber gestattet die Rücksicht auf die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Beladung nicht, die Güter lediglich unter Berücksichtigung der Reihenfolge ihrer Auflieferung und Anmeldung nach Willkür zu verladen. Die Sicherheit des Schiffes erfordert, daß die Güter, je nach ihrer Schwere, ihrem Raumverhältnis und ihrer sonstigen Beschaffenheit, in den unteren, mittleren oder oberen Laderäumen des Schiffes oder auf Deck untergebracht werden; sie verlangt vor allem, daß das Schiff auch die erforderlichen Mengen Schwergut an Bord hat. In ähnlicher Weise muß der Reeder auch auf die wirtschaftliche Beladung seines Schiffes Bedacht nehmen. Diese aber ist davon abhängig, daß sowohl die Tragfähigkeit als auch der Laderaum des Schiffes möglichst vollständig ausgenutzt werden. Zu diesem Zwecke muß der Reeder die Verladung von Schwergut und Leichtgut in einem möglichst zweckmäßigen Verhältnis miteinander verbinden. Das hat zur Folge, daß der Reeder zum besten der Wirtschaftlichkeit seines Betriebes sich eine gewisse Freiheit in der Verteilung der Fracht auf verschiedene Schiffe offen halten muß. Es geschieht das durch gewisse Klauseln, wie wir sie, im wesentlichen übereinstimmend, in sämtlichen Konnossement-Vordrucken der Linienreederei vorfinden ¹⁾).

Während so der Linienreeder seine Leistungen grundsätzlich als vertretbare anbietet, hat sich in der freien Fahrt der Grundsatz der Unvertretbarkeit der Leistungen erhalten. Denn bei ihr, die sich heute fast nur noch mit der Verfrachtung ganzer Schiffe mit einheitlichen Ladungen befaßt, scheiden Gesichtspunkte wie die dargelegten völlig aus. Bei ihr lautet daher auch heute noch, obwohl auch hier die Leistungen viel von ihrer früheren Eigenart abgestreift haben, das Konnossementsversprechen stets auf ein bestimmtes Schiff, auf dessen besondere Eigenschaften der Befrachter in der Tat ausschlaggebenden Wert legt. Es ergibt sich daraus der wichtige Schluß, daß nur die Linienfahrt für ein Tarifwesen in Frage kommen kann.

B. Das Aufkommen eines regelmäßigen, aus großen Mengen von Einzelsendungen bestehenden Verkehrs.

1. Der Zustand der älteren Zeit. Ein Tarifwesen kann sich weiter, wie wir gesehen haben, nur da entwickeln, wo sich gleichmäßige Leistungen in größerer Menge und in einigermaßen regelmäßiger Wieder-

¹⁾ Die deutschen La Plata-Linien haben z. B. in ihrem Konnossement die Bestimmung: »Überzunehmen . . . zur Beförderung mit Dampfer . . . oder einem anderen Schiff dieser Linien.«

kehr darbieten. Auch an dieser Voraussetzung fehlt es zunächst im Seeverkehr. Bis tief in das 19. Jahrhundert hinein tragen vielmehr seine Leistungen durchaus das Gepräge des Vereinzeltten und Gelegentlichen. Das hängt mit der eigentümlichen Gestaltung des überseeischen Handels, des Reedereibetriebes und des Seefrachtmarktes dieser älteren Zeiten zusammen.

a) Von wesentlicher Bedeutung ist dabei zunächst der unentwickelte Zustand der älteren Märkte. Die älteren überseeischen Märkte zeigen ein Bild, wie noch heute etwa die Märkte solcher Gebiete, die erst kurze Zeit der Weltwirtschaft angeschlossen sind. Sie sind fast ausnahmslos noch nicht für die regelmäßige Versorgung mit größeren Mengen mannigfaltiger Güter aufnahmefähig. Denn die Bedürfnisse der überseeischen Länder nach Versorgung mit Erzeugnissen der älteren Kulturländer sind der Menge der Waren nach noch klein, und der Art der Waren nach von geringer Mannigfaltigkeit. Es genügt daher im allgemeinen, wenn der Kaufmann gelegentlich schiffs ladungsweise seine Waren auf den fremden überseeischen Markt bringt. Und das Gleiche gilt auch umgekehrt für die Versorgung der älteren heimischen Märkte mit überseeischen Erzeugnissen. Auch hier haben sich die Bedürfnisse noch nicht genug entwickelt und verfeinert, um eine regelmäßige Versorgung mit größeren Mengen mannigfaltiger Güterarten notwendig zu machen. Es genügt darauf hinzuweisen, daß z. B. an dem Verbrauch von Kolonialwaren, wie Kaffee, Tee, Kakao, Zucker und Südfrüchten noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts nur die wohlhabendsten Kreise beteiligt waren.

b) Weiter ist aber auch der Kreis der Kaufleute, die sich an überseeischen Unternehmen beteiligen, in den älteren Zeiten noch recht klein, was ebenfalls zur Vereinzelung der Leistungen innerhalb der Seeschifffahrt wesentlich beiträgt. Denn nur sehr kapitalkräftige Kaufleute können sich auf solche Unternehmungen einlassen. Einmal ist das Wagnis überseeischer Unternehmungen bei der Unvollkommenheit der Verkehrsmittel, der geringen Sicherheit der Meeresstraßen und der Unsicherheit der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse überseeischer Länder noch sehr groß, und ferner wickeln sich auch die Geschäfte noch fast ausschließlich in der Form des Platzhandels (Lokohandels) ab, der die Festlegung erheblicher Kapitalien in großen Warenposten zur Voraussetzung hat und daher auch eine große Verlustgefahr mit sich bringt. Auch fehlt noch das große Heer der Kommissionäre, die, da sie für fremde Rechnung tätig sind, sich auch mit geringerem Kapital an überseeischen Geschäften beteiligen können. Der überseeische Handel ist vielmehr noch ausschließlich Eigenhandel.

c) Die Vereinzelung der Leistungen wird noch wesentlich durch die große Zersplitterung der Häfen gefördert, wie sie den älteren Zeiten eigentümlich ist. Noch hat sich der überseeische Verkehr nicht in einigen wenigen Häfen von überragender Bedeutung zusammengeschlossen, sondern mehr oder weniger nehmen alle, auch die kleineren Seeplätze am überseeischen Verkehr teil, wobei jeder dieser Häfen seinen eigenen örtlichen Frachtmarkt hat; denn die Unvollkommenheit des Nachrichten-

wesens, das Fehlen des Fernschreib- und Fernsprechwesens schließt eine einheitliche nationale, und noch mehr eine internationale Frachtpreisbildung aus. Ein bezeichnendes Bild dieses Zustandes bietet der deutsche Seeverkehr der älteren Zeiten bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein, an dem mehr oder weniger alle deutschen Küstenplätze, nicht nur der Nordsee, sondern auch der Ostsee, beteiligt waren. Es ist für diesen Zustand bezeichnend, daß bis zum Jahre 1854 der Schiffsbestand der deutschen Ostsee den der Nordsee überragt¹⁾, und erst von da ab sich die deutsche Schifffahrt langsam in einigen wenigen Häfen der Nordsee zusammenzuziehen beginnt.

d) Dazu kommt endlich, daß der gesamte überseeische Verkehr der älteren Zeit bis weit in das 19. Jahrhundert hinein sich fast ausschließlich in der Form des Chartergeschäftes, d. h. der Hergabe ganzer Schiffe vollzieht. Denn bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein ist das Kauffahrteischiff so klein, daß es dem einzelnen Kaufmann nicht schwer fällt, ein ganzes Schiff mit seinen Waren zu füllen. Und andererseits sind auch die fremden Absatzmärkte noch zu wenig entwickelt, um eine regelmäßige Versorgung mit verschiedenartigen Gütern lohnend erscheinen zu lassen. Auf diese Weise werden also die an sich schon geringen und seltenen Frachtmengen noch zu ganzen Schiffsloadungen zusammengezogen, wodurch sich die Zahl der einzelnen Leistungen weiter vermindert.

2. Das Aufkommen regelmäßiger, massenhafter Einzelleistungen in der Seeschifffahrt. Gewisse Anfänge einer Änderung dieser Verhältnisse haben wir bereits im 17. und 18. Jahrhundert bei der Börtfahrt beobachten können. Hier treffen wir bereits auf einige hoch entwickelte Märkte mit vielgestaltigem, mannigfaltigem Güterausaustausch, für deren Versorgung die nur gelegentliche Zufuhr ganzer Schiffsloadungen nicht mehr genügt, sondern die eine regelmäßige und häufige Bedienung mit mannigfaltigen Einzelwaren verlangen. In den Häfen, die dabei vor allem in Frage kommen: Hamburg, Bremen, Amsterdam, Haarlem, London und Rouen, drängen sich — gemessen an den Verhältnissen der damaligen Zeit, vor allem an der Größe der damaligen Schiffe — bereits ansehnliche Verkehrsmengen zusammen. Hier entwickelt sich daher auch schon die gewerbsmäßige Stückgutbeförderung. So kann denn auch an diesen Stellen bereits ein Tarifwesen entstehen.

Aber im großen und ganzen handelt es sich hier noch um vereinzelte Erscheinungen, die sich außerdem auf den europäischen Verkehr beschränken. Der überseeische Verkehr im eigentlichen Sinne wird bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein noch völlig durch Verhältnisse beherrscht, wie wir sie vorher geschildert haben. Erst von da ab tritt ein entschiedener Wandel ein:

a) Den durch den Überseeeverkehr verbundenen Märkten ist jetzt nicht mehr damit gedient, daß die Waren gelegentlich schiffsloadungsweise herübergeworfen werden. Die Kulturbedürfnisse der überseeischen Länder wachsen und verfeinern sich; und die Länder älterer Kultur

¹⁾ Vgl. Thiess, Deutsche Schifffahrt a. a. O. Seite 13.

richten sich ihrerseits auf diese Bedürfnisse ein, indem sie ihre Industrie zu einem großen Teil auf die überseeische Ausfuhr zuschneiden. So entsteht auf den überseeischen Märkten an Stelle des Bedürfnisses nach gelegentlichem Güteraustausch das Bedürfnis nach regelmäßiger Versorgung. Und dasselbe, wenn auch in beschränkterem Maße, gilt auch von der Versorgung der heimischen Märkte mit überseeischen Erzeugnissen. Denn wenn auch der Bedarf der heimischen Märkte an landwirtschaftlichen und bergbaulichen Massengütern noch immer mehr gelegentlich und unregelmäßig, und zwar meist alsbald nach der Gewinnung, schiffsladungsweise nach Europa geworfen wird, so verlangt doch bei den wertvolleren Gütern, den überseeischen Fabrikaten und Kolonialwaren, der heimische Markt nach einer regelmäßigen Versorgung in kleineren Mengen.

b) Ebenso ändert sich auch das Gefüge des überseeischen Handels von Grund aus. Die Zahl der am überseeischen Verkehr beteiligten Befrachter nimmt wesentlich zu. Das Wagnis überseeischer Unternehmungen verringert sich: an die Stelle des Platzhandels (Lokohandels) mit seinem großen Kapitalbedarf und seiner großen Verlustgefahr tritt der Lieferungshandel nach Probe, so daß nun auch weniger kapitalkräftige Kaufleute sich an überseeischen Geschäften beteiligen können. Und neben den Eigenhändler tritt das große Heer der Kommissionäre. So vervielfältigt sich die Zahl der Befrachter und damit zersplittern sich auch die zur Verfrachtung kommenden Warenmengen viel mehr als früher.

c) Der gewaltig angewachsene Warenstrom aber drängt sich allmählich in wenigen, besonders günstig gelegenen Häfen zusammen. Die übrigen, früher ebenfalls am überseeischen Verkehr beteiligten Häfen werden ausgeschaltet. In Deutschland tritt so die Ostseereederei allmählich ganz hinter die Nordseereederei zurück, die sich im wesentlichen in zwei Häfen, Hamburg und Bremen, zusammenzieht, zu denen erst in neuester Zeit durch mehr künstliche Bestrebungen Emden hinzutreten ist. An der gesamten deutschen Handelsflotte erhält so im Jahre 1910 Hamburg einen Anteil von 54 v. H., Bremen von 30 v. H., so daß beide Häfen allein mit 84 v. H. am gesamten deutschen Schiffsraum beteiligt sind.

d) Und endlich gelangt nun neben dem Charter- auch der Stückgutverkehr zu überragender Bedeutung. Denn die großen Weltmärkte verlangen jetzt eine regelmäßige Versorgung mit Einzelgut. Und dazu kommt, daß jetzt die Schiffe so groß werden, daß, abgesehen von den eigentlichen Massengütern, auch der größte Ausfuhr- oder Einfuhrhändler nicht mehr damit rechnen kann, regelmäßig ein ganzes Schiff mit seinen Waren zu füllen. So drängt allmählich der Stückgutverkehr den Charterverkehr immer mehr zurück, bis der Stückgutverkehr in der neuesten Zeit zur wichtigsten Form des Frachtgeschäftes wird.

3. Das Ergebnis dieser Entwicklung ist, daß sich jetzt in der Seeschifffahrt regelmäßige, aus zahlreichen Einzelsendungen bestehende Verkehrsmengen darbieten, auf denen sich ein Tarifwesen aufbauen kann.

Indessen trifft auch heute dies nur für einen Teil des überseeischen Verkehrs zu, nämlich für den Stückgutverkehr. Im Charterverkehr behalten dagegen die Unternehmungen auch weiterhin das Gepräge des mehr Gelegentlichen und Vereinzelten. Dabei soll nicht übersehen werden, daß sich auch im Charterverkehr bereits gewisse Ansätze zur Entstehung eines regelmäßigen, aus zahlreichen gleichartigen Verfrachtungen bestehenden Verkehrs zeigen, nämlich bei der Beförderung der großen überseeischen Einfuhrmassengüter, insbesondere von Salpeter und Baumwolle. Immerhin handelt es sich hier doch erst um Ansätze einer noch in den Anfängen stehenden Entwicklung.

Den Schlußstein dieser ganzen, auf die Entstehung regelmäßiger Beförderungsmengen gerichteten Entwicklung bildet die Zusammenfassung des Stückgutverkehrs in der Linienschiffahrt: unter Ausschluß des Charterverkehrs reißt die Linienfahrt allmählich den gesamten Stückgutverkehr an sich. Auch hier läuft also die Entwicklung in die Entstehung der Linienfahrt aus, genau ebenso, wie wir das im vorhergehenden Abschnitt bei der auf die Entstehung gleichmäßiger Beförderungsleistungen gerichteten Entwicklung gesehen haben.

C. Entstehung der Linienschiffahrt.

Wie wir in den vorhergehenden Abschnitten gesehen haben, ist die Entstehung der Linienreederei für die Tarifentstehung von entscheidender Bedeutung. Denn nur innerhalb der Linienfahrt büßen die einzelnen Leistungen ihre Eigenart soweit ein, daß sie in Tarifen erfaßt werden können. Nur hier bieten sich die einzelnen Sendungen in so großer Anzahl und so regelmäßiger Wiederkehr dar, daß ein Tarifwesen Zweck hat. Dazu kommt, daß sich, wie wir später sehen werden, auch nur in der Linienschiffahrt die letzte Vorbedingung für die Tarifentstehung verwirklicht, das Monopol. So wird die Linienfahrt zur eigentlichen Grundlage des Tarifwesens und bedarf als solche zunächst ihrem Wesen, ihrer Entstehung und ihrer Entwicklung nach näherer Untersuchung.

1. Begriff der Linienfahrt. Unter Linienschiffahrt, gebundener oder regelmäßiger Fahrt, verstehen wir eine Schifffahrt, welche mehrere, im voraus bestimmte Häfen zu im voraus festgelegten Zeiten ohne Rücksicht auf die Benutzung im Einzelfalle regelmäßig bedient. Wesentlich ist ihr also einmal die Regelmäßigkeit in der Bedienung mehrerer im voraus festgelegter Häfen, also die Einhaltung eines bestimmten Weges, und weiter die Innehaltung im voraus festgelegter Abfahrts- und Ankunftszeiten, also die Einhaltung eines festen Fahrplanes.

Den Gegensatz dazu bildet die freie, wilde oder gelegentliche Schifffahrt, für die auch das sehr bezeichnende, aus dem englischen in den internationalen Sprachgebrauch übergegangene Wort *Tramp-Schifffahrt*¹⁾ gebraucht wird. Wir verstehen darunter umgekehrt eine Schifffahrt, welche nicht an die regelmäßige Bedienung im voraus bestimmter

¹⁾ *Tramp* = Landstreicher, Herumstreicher.

Häfen zu im voraus festgelegten Zeiten gebunden ist¹⁾). Während also der Linienfahrer seine vorbezeichnete Fahrt ohne Rücksicht auf das Ladungsangebot regelmäßig und pünktlich vollenden muß, suchen sich die Schiffe der freien Fahrt ihre Fracht jeweilig dort, wo sie sie unter den günstigsten Bedingungen zu finden hoffen. Ein Schiff der freien Fahrt, das Baumwolle von Galveston nach Bremen gebracht hat, wendet sich in seiner zweiten Fahrt möglicherweise, weil die Schiffsfrachten in den nordamerikanischen Golfhäfen infolge einer schlechten Baumwollernte gesunken sind, nach Kalkutta, um von dort Jute nach Dundee zu bringen, geht dann vielleicht mit einer Ladung englischer Kohle nach dem La Plata, der ausschließlich auf die Zufuhr fremder Kohle angewiesen ist, und wohin daher stets Kohlenfrachten zu finden sind, und wendet sich dann möglicherweise, weil es wegen des dort herrschenden Überangebots an Schiffsraum keine Fracht finden kann, nach Valparaiso, um von dort Salpeter nach Hamburg zu bringen. So sucht das freie Schiff als »Tramp«, als »Herumstreicher«, ohne festen Reiseplan die Meere ab, um sich die jeweilig günstigsten Frachtgelegenheiten zu sichern, wobei ganz unberechenbar bleibt, wann es wieder in seinen Heimathafen zurückkehrt.

Die freie Schifffahrt ist die ursprüngliche Betriebsform; denn sie ist auch bei noch unentwickelten Verkehrs- und Marktverhältnissen, bei noch unentwickelter Schiffsbau- und Schifffahrtstechnik und mit geringerem Kapital möglich. Erst verhältnismäßig spät treffen wir auf die Anfänge der Linienfahrt, wie wir sie zunächst in den Börtfahrten des 17. und 18. Jahrhunderts kennen gelernt haben. Dazu treten im 18. Jahrhundert die Schiffe, welche die Versorgung der Post den früher allein damit betrauten Kriegsfregatten abnehmen und auch die Linienfrachtfahrt mitpflegen²⁾). Aber im wesentlichen gehört die Entwicklung der Linienfahrt dem 19. Jahrhundert, und zwar vorzüglich dessen letztem Drittel an.

2. Ursachen für die Entstehung der neuzeitlichen Linienschifffahrt.

a) Die wichtigste Voraussetzung für die Entstehung der Linienfahrt haben wir bereits kennen gelernt: es ist das Aufkommen des Stückgutverkehrs. Solange das Reedereigeschäft sich noch ganz oder doch zum größten Teil in Form der Charter, also der Abgabe ganzer Schiffe zur Befrachtung abspielte, konnte eine Linienfahrt sich nicht oder doch nur in geringem Umfange entwickeln. Denn bei der Befrachtung ganzer Schiffe über See handelt es sich immer um mehr oder weniger gelegentliche und vereinzelte Unternehmungen, auf denen sich eine Linienfahrt nicht aufbauen kann.

Andererseits bedingt aber das Aufkommen des Stückgutverkehrs noch nicht ohne weiteres die Entstehung der Linienfahrt. Der Stück-

¹⁾ Eine ausführliche Erörterung des Unterschiedes zwischen Tramp- und Linienreederei gibt Mr. Byron vor der königlich englischen, zur Untersuchung der Schifffahrtsringe und des Frachtrabattsystems eingesetzten Kommission, vgl. *Report of the Royal Commission on Shipping Rings, with Minutes of Evidence and Appendices. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, London 1909. Band I, Seite 51/52.*

²⁾ Vgl. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. Seite 198.

gutverkehr kann auch in gelegentlicher Fahrt bedient werden und ist in seinen Anfängen ausschließlich in dieser Fahrt bedient worden, indem ein Schiff der freien Fahrt sich für den Platz, für den die Frachtaussichten das gerade lohnend erscheinen ließen, »auf Stückgüter anlegte«. Bezeichnend für die Natur dieser Fahrten als rein gelegentlicher Fahrten ist, daß in jedem Falle das Anlegen des Schiffes mit Hilfe eines Schiffsmaklers erst besonders bekannt gemacht wurde, und daß selbst die Abfahrtszeit vielfach nicht feststand, sondern davon abhing, wie lange der Schiffer warten mußte, bis eine ausreichende Ladung zusammengebracht war¹⁾. Es liegt also so, daß zwar das Aufkommen des Stückgutverkehrs die Entstehung der Linienfahrt erst ermöglicht, daß aber der Stückgutverkehr nicht unbedingt den Linienbetrieb verlangt. Es wird sich daher fragen, welche Gründe weiter innerhalb des Stückgutverkehrs zum Aufkommen der Linienfahrt geführt haben.

b) Bei der Beantwortung dieser Frage werden wir uns vergegenwärtigen müssen, daß es sich beim Übergange zum Linienbetrieb für den Stückgutverkehr lediglich um eine Vervollkommnung der Betriebstechnik handelt, mit deren Einführung unter gewissen Voraussetzungen für beide Teile — Befrachter wie Reeder — erhebliche Vorteile verbunden sein können.

Dem Befrachter bietet die Linienfahrt eine regelmäßige Schiffsfolge mit festen Abfahrts- und Ankunftszeiten, so daß sich für ihn der Zinsverlust, die Gefahr der Preisverschiebung und einer Verschlechterung der Waren verringert. Je mehr sich im Laufe des 19. Jahrhunderts der internationale Wettbewerb zuspitzt, um so höher muß der Befrachter diese Vorteile einschätzen.

Dem Reeder andererseits, der sich bisher nur in freier Fahrt mit der Stückgutbefrachtung befaßt hat, ermöglicht der Übergang zur Linienfahrt, die Verkehrsdienste aneinander zu passen und dadurch das Verhältnis zwischen toter und nützlicher Zeit und Last günstiger zu gestalten. Denn die Einführung eines wohlgeordneten Linienbetriebes verringert für ihn die Gefahr, daß zu manchen Zeiten ein übermäßiges Angebot an Schiffsraum besteht und die Frachten drückt, während es zu anderen Zeiten umgekehrt an Schiffsraum fehlt²⁾. Der Übergang zur Linienfahrt bietet ihm daneben die Möglichkeit, als Entgelt für die Vorteile, die dem Befrachter die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Betriebes bietet, höhere Frachten zu nehmen. Tatsächlich sind denn auch die Frachten innerhalb der Linienreederei fast ausnahmslos höher als innerhalb der freien Fahrt.

c) Naturgemäß konnte aber die Linienfahrt, die sich gegenüber der freien Fahrt als eine zwar vollkommeneren, aber auch wesentlich

¹⁾ Vgl. Handelsgesetzbuch § 590, das in seinen Bestimmungen entsprechend dem Zustande, in dem sich zur Zeit seiner Entstehung der Reedereibetrieb noch befand, von dieser Art der Stückgutbeförderung ausgeht.

²⁾ Wie früh diese Vorteile bereits erkannt wurden, geht aus der Eingabe des Hamburgischen Rats Herrn J. S. Westphalen an die Kommerzdeputierten vom 26. Juli 1771 hervor (vgl. Anlage 1), in der die Einrichtung einer Börtfahrt, also einer Linienfahrt, von Hamburg nach Rouen ausdrücklich mit diesen für den Reeder entstehenden Vorteilen begründet wird.

umständlichere, und daher kostspieligere Betriebsform darstellt, sich nur dann und nur soweit durchsetzen, als sich ein ausreichendes wirtschaftliches Bedürfnis dafür ergab. Der Warenaustausch zwischen den durch die Meere getrennten Ländern mußte sich erst so gestalten, daß eine regelmäßige Nachfrage nach Schiffsraum für Stückgutfrachten entstand, und gleichzeitig so zunehmen, daß auch mit einer Füllung der Schiffsräume zu rechnen war. Die Zunahme des Stückgutverkehrs mußte gleichzeitig Schritt halten mit der Entwicklung der Schiffsgröße, die infolge der großen Veränderungen in der Schiffsbau-technik, vor allem infolge des Überganges vom Holz- zum Stahlschiffbau um ein Vielfaches wächst.

Zwei sich gegenseitig bedingende Tatsachen sind es, die diese großen Veränderungen im überseeischen Stückgutverkehr im Laufe des 19. Jahrhunderts hauptsächlich herbeigeführt haben: Die Entstehung großer, für die Ausfuhr arbeitender Industrien innerhalb der älteren Kulturländer und die Erschließung immer neuer, für die Industrieerzeugnisse der älteren Kulturländer aufnahmefähiger überseeischer Märkte. Da diese Erzeugnisse das ganze Jahr hindurch hergestellt und verlangt werden, sichern sie der Linienreederei gleichzeitig auch die erforderliche Regelmäßigkeit im Ladungsangebot.

Geringeren Anteil an der Zunahme des überseeischen Stückgutverkehrs hat dagegen der zunehmende Bedarf der älteren Kulturländer an überseeischen Erzeugnissen. Denn hierbei überwiegen durchaus gewisse landwirtschaftliche Rohstoffe, deren Beförderung sich meist in der Zeit nach der Ernte zu großen Mengen zusammendrängt, die daher keine regelmäßige Beförderung beanspruchen und andererseits in so großen Mengen verfrachtet werden, daß man ganze Schiffe damit füllen kann. Immerhin hat die Linienschiffahrt auch aus der Zunahme dieses Verkehrs eine gewisse Förderung erfahren. Denn einmal fallen ihr, wie wir noch genauer sehen werden, die wertvolleren unter diesen Erzeugnissen, insbesondere die Kolonialwaren, wie Kaffee, Tee, Kakao, Gewürze usw. wegen der Vorzüge, die die Linienbeförderung diesen Gütern gegenüber der Beförderung in der freien Fahrt bietet, ohne weiteres zu. Und die übrigen Rohstoffe nehmen, wenn sie auch auf den Linienbetrieb nicht angewiesen sind, seine Vorzüge doch gern mit wahr, so daß die Linienreederei in der Lage ist, diese Rohstoffe zur Füllung des Raumes, der durch die übrigen Güter nicht beansprucht wird, mitheranzuziehen.

d) Zu diesen Umständen, in denen die eigentlichen Ursachen für das Aufkommen der neuzeitlichen Linienschiffahrt im Frachtverkehr zu sehen sind, treten andere, die, wenn sie auch die Entstehung der Linienfahrt nicht herbeigeführt, so doch ihre Entstehung wesentlich gefördert haben.

Das ist einmal das Aufkommen eines starken überseeischen Personenverkehrs, insbesondere des Auswandererverkehrs. Es lag nahe, daß die Linienreedereien diesen von vornherein in ihre Tätigkeit mit einbezogen. Denn noch mehr als der Frachtverkehr legt der Personenverkehr Wert auf eine regelmäßige Schiffsfolge mit festen Abfahrts-

und Ankunftszeiten. Indem die Linienreedereien den Personenverkehr aber mit in ihre Tätigkeit einbezogen, bot sich ihnen die Möglichkeit, etwaige Lücken in ihrer Beschäftigung im Güterverkehr auszugleichen und auf diese Weise ihren Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Fehlte es z. B. in der ausgehenden Fahrt an ausreichendem Ladungsangebot, wie das in der nordatlantischen Fahrt in den älteren Zeiten noch schwach entwickelter Ausfuhr der Fall war, so ließ sich dieser Mangel häufig durch Heranziehung des Personenverkehrs ausgleichen. Tatsächlich sind denn die älteren Reedereien regelmäßig auch für den Personenverkehr eingerichtet worden. Eine besondere Rolle hat dabei der eigentliche Auswandererverkehr gespielt, der im 19. Jahrhundert zeitweise besonders stark aufgetreten ist und dadurch zur Einrichtung fester Linien angeregt hat. In vereinzelt Fällen, wenn auch selten, hat der Personenverkehr sogar für sich allein den Anlaß zur Gründung fester Linien gegeben¹⁾.

In ähnlicher Weise hat vielfach auch die Notwendigkeit, für die Post regelmäßige Verbindungen zu schaffen, die Entstehung der Linienfahrten gefördert. Denn mehr als im Güterverkehr und mehr selbst als im Personenverkehr spielt im Postverkehr die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Verbindungen eine entscheidende Rolle. So ist z. B. die Gründung der Deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien, Australien und Ostafrika wesentlich durch die Rücksicht auf die Postbeförderung mitbestimmt.

e) Sehr gefördert ist die Entwicklung der Linienfahrt auch durch die Gewährung von Subventionen. Wir verstehen darunter vom Staate gewährte Unterstützungen an ein Schiffahrtsunternehmen zu dem Zwecke, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sicherzustellen.

Nur selten wird von vornherein mit einer so starken Entwicklung des Verkehrs zu rechnen sein, daß die neue Linie sofort ausreichende Erträge abwirft. Unter solchen Umständen greift der Staat vielfach durch Gewährung von Beiträgen zur Deckung der Unkosten helfend ein. Denn auch er ist aus mannigfaltigen Gründen an dem Ausbau des Liniennetzes lebhaft beteiligt. Einmal kann er auf diese Weise seiner Volkswirtschaft eine günstigere Stellung im zwischenstaatlichen Wettbewerb sichern. Denn das Land, das eigene direkte Linien besitzt, ist stets dem anderen, dem sie fehlen, überlegen. Will es nicht auf regelmäßige Verbindungen überhaupt verzichten, so ist es genötigt, sich der Linienreedereien fremder Länder zu bedienen. Das aber hat einmal zur Folge, daß Umladungen notwendig werden, die die Kosten und Gefahren erhöhen und Zeitverluste bedingen. Es bringt außerdem auch den Handel des Landes ohne eigene Linienfahrt in Abhängigkeit von dem Handel des anderen Landes, der sich in solchen Fällen die Möglichkeit einer Vermittlungstätigkeit nicht entgehen lassen wird. Dazu kommt endlich, daß jede Linienreederei naturgemäß auf die Bedürfnisse des heimischen Handels größere Rücksicht nimmt als auf die des fremden.

¹⁾ So erfolgte die Gründung des »Nordamerikanischen Lloyd«, der 1869 eine regelmäßige Verbindung zwischen Stettin und New York herstellte, aber 1870 infolge des deutsch-französischen Krieges seine Fahrten einstellte, lediglich mit Rücksicht auf die große Zunahme, die der Auswandererverkehr seit Beendigung des Bürgerkrieges in Amerika erfahren hatte. Vgl. Peters a. a. O. Band II, Seite 58/59.

Aber nicht nur mittelbar, auch unmittelbar kann die Einrichtung fester Linien für den Staat von Wert sein. Oft gebraucht er sie für seinen Postverkehr, für die Verbindung mit seinen Kolonien, für die Ablösung der Mannschaften seiner Kriegsschiffe von den Auslandsstationen und dergleichen mehr. Die Reichspostdampferlinien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und nach Australien, und der Deutschen Ostafrika-Linie nach Ostafrika verdanken solchen staatlichen Rücksichten ihre Entstehung¹⁾.

f) Einen wesentlichen Anteil an der Entwicklung der Linienfahrt hat endlich auch die Einführung der Dampfkraft, ja vielleicht den wesentlichsten. Allerdings nicht in dem Sinne, daß die Dampfkraft die eigentliche Schöpferin der Linienreederei ist. Diese Ansicht, auf die man häufig stößt²⁾, ist nicht zu halten. Die Linienfahrt hat schon eine lange Entwicklung hinter sich, bevor die Dampfkraft in ihren Dienst gestellt wird. Die Linienfahrten des 17. und 18. Jahrhunderts, die wir bereits kennen gelernt haben, beschränken zwar ihre Tätigkeit noch auf den Verkehr zwischen einzelnen mittel- und westeuropäischen Häfen. Aber im 19. Jahrhundert wird, ohne daß zunächst die ältere Segeltechnik verlassen wird, auch der überseeische Verkehr in die regelmäßige Schifffahrt einbezogen: 1816 stellt eine amerikanische Gesellschaft, die Black Ball-Line, eine regelmäßige Verbindung zwischen New York und Liverpool her, deren Segler New York in 40 Tagen, Liverpool in 23 Tagen zu erreichen pflegten. In den nächsten Jahren folgen dann zahlreiche andere Linien, die gleichfalls mit Seglern die europäischen mit den nordamerikanischen Häfen verbinden³⁾. 1826 erhält Bremen, 1828 Hamburg die erste regelmäßige Verbindung mit Nordamerika, gleichfalls mit Seglern⁴⁾. Selbst die Hamburg-Amerika-Linie eröffnet noch 1847 ihren Betrieb zunächst mit Segelschiffen und führt ihn so bis 1856 durch. Erst die zweite große Linienreederei Deutschlands, der Norddeutsche Lloyd, wird 1857 mit Dampfschiffen eröffnet. Nicht also die Technik, sondern die wirtschaftlichen Bedürfnisse sind bei der Entstehung der Linienreederei die treibende Ursache. Sie machen sich selbst eine so unvollkommene Technik, wie es die Segeltechnik ist, dienstbar.

Hat somit der Übergang zum Dampfbetrieb auch keinen Anteil an der Entstehung der Linienfahrt, so doch an ihrer Ausbreitung und Entwicklung, und zwar so sehr, daß das Bild, wie es die neuzeitliche Linienfahrt mit ihrer gewaltigen Ausdehnung und Vervollkommnung darbietet, ohne Verwendung der Dampfkraft gar nicht vorstellbar wäre.

¹⁾ Vgl. das sehr ausführliche Schriftwesen über Subventionen und Subventionspolitik, insbesondere Greve, Seeschiffahrt-Subventionen der Gegenwart, Hamburg 1903, Seite 91 ff., und Neubaur, Die Deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien; vor allem aber auch die dem Reichstage am 27. Mai 1881 aus Anlaß der Einbringung der Reichspostdampfervorlage mitgeteilte Denkschrift.

²⁾ Z. B. Philippovich, E. v., Grundriß der politischen Ökonomie, Tübingen 1910, Band II, 2, Seite 87: »Die regelmäßigen Schiffsverbindungen waren vor Anwendung der Dampfkraft unausführbar.«

³⁾ Genaueres darüber bei Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O., Seite 198.

⁴⁾ Vgl. Fitger a. a. O., Seite 35.

Denn die Segelschiffahrt konnte bei ihrer Abhängigkeit von Wind und Wetter immer nur ein sehr beschränktes Maß von Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit erreichen. Je weiter die Entfernung war, um so mehr war die Pünktlichkeit der Ankunft und daher die Regelmäßigkeit des Betriebes in Frage gestellt. So erklärt es sich, daß die Linienschiffahrt des 17. und 18. Jahrhunderts über den Verkehr zwischen Mittel- und Westeuropa nicht hinausgekommen ist, und auch die Linienreederei des 19. Jahrhunderts, soweit sie sich des Segels bediente, ihre Grenzen in dem Verkehr zwischen Europa und der Ostküste Amerikas gefunden hat. Bei den Fahrten nach noch ferner gelegenen Gebieten, insbesondere nach Westamerika, Asien und Australien waren dagegen die Segelschiffe bei ihrer Abhängigkeit von Wind und Wetter so vielen Zufälligkeiten und Gefahren ausgesetzt, daß hier eine nur einigermaßen genaue Berechnung der Fahrzeit und daher eine leidliche Regelmäßigkeit des Betriebes nicht zu erreichen war.

Erst die Einführung der Dampfkraft in den regelmäßigen Schiffahrtsdienst hat diese Verhältnisse von Grund aus geändert. Nicht nur wird es nunmehr möglich, selbst die fernsten Gebiete in fester Fahrt zu bedienen; auch in bezug auf den Grad der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit erfahren die Leistungen der Linienfahrt eine außerordentliche Vervollkommnung. Damit aber steigert sich naturgemäß auch für den Handel der Anreiz zur Benutzung dieser regelmäßigen Verbindungen, und diese Wechselwirkung führt schließlich dazu, daß die Liniendampfschiffahrt das wichtigste und bedeutendste Glied der überseeischen Schiffahrt wird.

3. Entwicklung der neuzeitlichen Linienschiffahrt. Die Entwicklung der Liniendampfschiffahrt zum wichtigsten Glied der Seeschiffahrt vollzieht sich indessen nur langsam. Allerdings wird schon 1824 die erste Dampferlinie der Welt von der noch heute bestehenden *General Steam Navigation Compagny* zwischen London, Hamburg und Rotterdam eröffnet und 1839 folgt die gleichfalls heute noch bestehende *Roal Mail Steam Packet Compagny* mit einer überseeischen Dampferlinie zwischen London und Westindien und Mittelamerika. Und in der darauf folgenden Zeit bis 1856 werden auch alle anderen Erdteile — als letzter Australien — durch direkte Linien mit Europa verbunden¹⁾.

Trotzdem spielt bis zum Ende der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts die Linienfahrt nur eine unbedeutende Rolle im Weltverkehr. Nur London hat bis dahin regelmäßige Dampferlinien mit allen Erdteilen erhalten und daneben sind nur noch Liverpool, Hamburg, Bremen und Le Havre im Besitz einzelner überseeischer Verbindungen, und zwar Liverpool mit der Ostküste Nord- und Südamerikas, Hamburg, Bremen und Le Havre mit der Ostküste Nordamerikas. Den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen fehlen dagegen überseeische Linien noch vollständig. Auch sind in die vorhandenen regelmäßigen Verbindungen nur die Häfen allerersten Ranges einbezogen, da nur hier der Linienfahrer bei der geringen Entwicklung, die der überseeische Stückgutverkehr bis dahin erfahren hat, ein ausreichendes regelmäßiges Fracht-

¹⁾ Vgl. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O., S. 200ff.

angebot erwarten kann. Und endlich läßt auch die Häufigkeit der Verbindungen noch viel zu wünschen übrig, so daß vielfach die freie Schifffahrt, bei der die Zwischenaufhalte mit ihren Wartezeiten wegfallen, eine schnellere Beförderung als die Linienschifffahrt bietet.

Dieses Bild ändert sich seit den Jahren 1869 und 1870, also seit der Eröffnung des Suezkanals und der Gründung des Deutschen Reiches und im wesentlichen unter dem Einfluß dieser beiden Ereignisse vollkommen. Hamburg, Bremen und Antwerpen erhalten nunmehr gleichfalls allmählich ein über die ganze Erde ausgebreitetes Netz regelmäßiger Verbindungen und treten damit ebenbürtig neben London¹⁾. Und auch die übrigen Welthäfen werden allmählich mit einem mehr oder weniger engen Netz regelmäßiger Linien ausgestattet. Dabei liegt es im Wesen der Linienschifffahrt, deren Betrieb im Gegensatz zu dem der freien Schifffahrt möglichste Zusammenfassung verlangt, begründet, wenn sich die Linienfahrt in einer verhältnismäßig kleinen Anzahl besonders günstig gelegener, gut ausgestatteter Häfen sammelt und die anderen Häfen meidet. Und zwar drängt sich der Linienverkehr auf europäischer Seite in der Hauptsache auf ganz engem Raum zusammen, nämlich in den Welthäfen des nordwestlichen Europas, also in den Häfen London, Liverpool, Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen und Hamburg, was, wie wir sehen werden, nicht nur die Entstehung eines Tarifwesens in der Seeschifffahrt wesentlich erleichtert, sondern auch eine außerordentlich weitgehende Gleichmäßigkeit in seiner Ausgestaltung ermöglicht hat. Jedenfalls wird zunächst ausschließlich Europa mit anderen Erdteilen, nicht aber werden diese selbst untereinander durch direkte, von Europa unabhängige Linien verbunden. Wo auch regelmäßige direkte Verbindungen zwischen fremden Erdteilen entstehen, sind sie zunächst nur ein Glied in dem Fahrplan der großen europäischen Verbindungen. Erst die neueste Entwicklung, die mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts eingesetzt hat, sucht diesen Rahmen zu sprengen und auch den fremden Erdteilen für den Verkehr untereinander von Europa unabhängige Linien zu geben. Schon vor dem Kriege haben einige der wichtigsten außereuropäischen Welthäfen, voran New York, daneben Buenos Aires und die japanischen Häfen, derartige Verbindungen erhalten. Der Krieg, der insbesondere eine außerordentliche Stärkung der Schifffahrt Nordamerikas und Japans mit sich gebracht hat, hat diese Entwicklung weiter gefördert und wird in seinen Folgen dahin führen, daß die wichtigeren überseeischen Welthäfen allmählich im Linienverkehr aus ihrer Abhängigkeit von Europa gelöst werden.

Neben der Schaffung neuer Linien geht eine wesentliche Steigerung des Maßes der Leistungen der Linienfahrt einher. Einmal nimmt die

¹⁾ Vgl. das Genauere bei Wiedenfeld a. a. O., Seite 203ff., wobei indessen zu beachten ist, daß Bremen noch vor dem Kriege die regelmäßigen Verbindungen, die Wiedenfeld vermißt, erhalten hat, und zwar eine regelmäßige Linie nach Kanada durch den Norddeutschen Lloyd, eine regelmäßige Linie mit der Westküste Amerikas durch die Rolandlinie und eine regelmäßige Verbindung mit Afrika durch die Bremer Afrika-Linie.

Häufigkeit der Verbindungen wesentlich zu. Wo früher nur eine sechs- oder achtwöchentliche Verbindung bestand, kommt es nach und nach zu einer immer häufigeren Fahrt und schließlich oft zu einer zwei- oder einwöchentlichen Verbindung. Und gleichzeitig werden immer neue Gebiete und Häfen in den regelmäßigen Verkehr einbezogen. Wurden früher nur die großen Mittelpunkte des Weltverkehrs von regelmäßigen Linien bedient, so erhalten jetzt auch die abseits gelegenen Gebiete und die Häfen zweiten und dritten Ranges regelmäßige Verbindungen. Denn der überseeische Güteraustausch steigert sich allmählich so, daß auch diese Gebiete ein regelmäßiges Ladungsangebot aufweisen, das ausreicht, um eine regelmäßige Bedienung wirtschaftlich lohnend erscheinen zu lassen. Wo vor dem Kriege noch Linien fehlten, handelte es sich in der Hauptsache um Gebiete, die noch gründlicherer wirtschaftlicher Erschließung harren. Das größte derartige Gebiet war vor Beginn des Weltkrieges die Inselwelt der Südsee, wo die Linienfahrt nur in wenigen Verbindungen auftrat, und der Verkehr im wesentlichen noch von der freien Schifffahrt beherrscht wurde.

D. Die Entstehung des Monopols in der Linienfahrt.

I. Die Entstehung einer Monopolstellung gegenüber der freien Schifffahrt.

1. Entwicklung im allgemeinen. Die Einrichtung eines Tarifwesens setzt den Besitz einer Monopolstellung voraus, wobei es allerdings nicht notwendig ist, daß jeder Wettbewerb ausgeschlossen ist, sondern wobei es genügt, daß ein Unternehmer oder eine vereinigte Gruppe von Unternehmern den weitaus größten Teil des Verkehrs beherrscht. Wie wir aber gesehen haben, fehlt es zunächst bei der Seeschifffahrt im Gegensatz zur Eisenbahn an einem natürlichen Monopol. Die Seeschifffahrt verlangt grundsätzlich nicht die Zusammenfassung in einem einheitlichen Unternehmen, wie das bei der Eisenbahn infolge der innigen Verbindung von Fahrbahn und Fahrzeug aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Fall ist. Die Seeschifffahrt kann grundsätzlich auch in völliger Zersplitterung in zahllose kleine, selbständige und in gegenseitigem Wettbewerb stehende Unternehmungen ohne Gefährdung der Sicherheit ihres Betriebes und ihrer Wirtschaftlichkeit ausgeübt werden und ist auch jahrhundert-, ja jahrtausendlang in dieser Form, der Form der freien Schifffahrt, betrieben worden. Die Folge ist, daß auch jahrtausendlang die Seeschifffahrt mangels eines Monopols durch die freie Preisbildung beherrscht worden ist.

Das ändert sich mit dem Aufkommen der Linienreederei. Die Aufgaben der Linienfahrt lassen sich nicht mehr in zersplittertem Betriebe lösen, sondern bedingen wegen der Notwendigkeit der Innehaltung eines bestimmten Fahrweges und eines bestimmten Fahrplans sowohl technisch wie wirtschaftlich ein vollkommenes Ineinandergreifen des gesamten Betriebes und daher eine Zusammenfassung zahlreicher Verkehrsdienste in einer Hand. Damit aber bereitet sich bereits eine gewisse monopolartige Stellung gegenüber der freien Fahrt vor. Denn die Zusammen-

fassung zahlreicher zersplitterter Betriebe in einem oder einigen wenigen, großen, einheitlichen Unternehmungen führt zu erheblich größeren Kapitalanhäufungen und gleichzeitig zu einer besseren Ausnutzung des Kapitals und gibt damit ohne weiteres diesen Unternehmungen ein gewisses Übergewicht über die mit kleinerem Kapital, in zersplitterten Betrieben, weniger wirtschaftlich arbeitenden Verkehrsmittel.

Dazu kommt aber — und darin liegt das Entscheidende —, daß die Leistungen der Linienfahrt infolge der besonderen Art ihres Betriebes gewisse Vorzüge vor den Leistungen der freien Fahrt aufweisen, durch die die Linienreedereien teilweise ein solches Übergewicht über die freie Reederei erreichen, daß diese beim Wettbewerb mehr oder weniger ausscheidet. Dieses Übergewicht beschränkt sich indessen auf gewisse Verkehrsarten, bei denen den mit der Linienbeförderung verbundenen Vorzügen eine wesentliche Bedeutung beigemessen wird, während dies Übergewicht bei den anderen Verkehrsarten gar nicht oder doch nur in geringem Maße besteht. Der Grund für diese Erscheinung liegt darin, daß einesteils die mit der Linienfahrt verbundenen Vorzüge nicht bei allen Beförderungen gleich hoch bewertet werden, und anderenteils der freien Schifffahrt auch ihrerseits gewisse Vorzüge gegenüber der Linienfahrt eigentümlich sind, die bei manchen Beförderungen die mit der Linienfahrt verbundenen Vorzüge wettzumachen imstande sind.

Wie diese etwas verwickelten Verhältnisse sich im einzelnen gestalten, bedarf näherer Prüfung, wobei zunächst die jeder der beiden Betriebsformen eigentümlichen Vorzüge zu untersuchen sein werden.

2. Vorzüge der Linienfahrt. a) Ein Teil der Vorzüge, die die Linienfahrt vor der wilden Fahrt voraus hat, hängt mit dem Wesen der Linienfahrt selbst zusammen. Es sind die Vorteile der regelmäßigen Schiffsfolge und der Pünktlichkeit in der Einhaltung der Abfahrt- und Ankunftszeiten. Der Befrachter und der Empfänger können bei Benutzung der Linienreederei unter allen Umständen mit einer regelmäßigen und pünktlichen Befrachtungsmöglichkeit, Abfahrt und Ankunft rechnen, während bei der Benutzung der freien Fahrt die Befrachtungsmöglichkeit mehr oder weniger unsicher ist, und mit einer pünktlichen Abfahrt und Ankunft im allgemeinen nicht zu rechnen ist. Die Verschiffungen können sich daher bei Benutzung der Linienfahrt genau dem jeweiligen Bedarf und der jeweiligen Erzeugung anpassen, während das bei Benutzung der freien Fahrt nicht möglich ist.

b) Zu diesen, der Linienfahrt begrifflich zugehörigen Vorzügen kommen weitere, die, ohne ihr begrifflich wesentlich zu sein, sich doch im Laufe der Entwicklung als ihr eigentümlich herausgebildet haben. Dazu gehört vor allem, daß die Leistungen der Linienreederei sich gegenüber den der freien Fahrt durch besondere Güte auszeichnen. Die Dampfer der Linienreederei — denn Segler spielen wegen ihrer Abhängigkeit von Wind und Wetter bei ihr keine Rolle — sind schneller, widerstandsfähiger und sorgfältiger gebaut, besser ausgestattet und besser unterhalten als die Schiffe der freien Fahrt. Ihre Einrichtungen für die Aufnahme und Löschung der Ladung sind reichlicher und vollkommener, ihr Nachrichtenwesen ist besser ausgebildet, ihre Mannschaften besser

geschult, reichlicher bemessen, besser bezahlt und daher gründlicher durchgesehen als in der freien Fahrt. Das erklärt sich einmal daraus, daß die Linienreederei, um ihren Betrieb regelmäßig und pünktlich durchführen zu können, auf die besondere Güte ihrer Schiffe, ihrer Einrichtungen und ihres Personals besonders Bedacht nehmen muß. Noch wichtiger aber ist, daß der Linienreeder im Gegensatz zum freien Reeder, dessen Schiffe bald in diesem, bald in jenem Teil des Weltmeeres beschäftigt finden, mit einem festen Kundenkreis rechnen und, um sich diesen im Wettbewerb zu erhalten, auf besonders gute Leistungen Wert legen muß. Die Folge ist, daß der Befrachter bei Benutzung eines Linienschiffers infolge der besseren Beschaffenheit des Schiffes und seiner Einrichtungen und der größeren Zuverlässigkeit seiner Besatzung mit einer größeren Sicherheit der Beförderung, vor allem auch mit einer besseren Verstaung, Garnierung und Verwahrung des Gutes und daher mit einer geringeren Gefahr des Verlustes und der Beschädigung und einer niedrigeren Versicherungsprämie rechnen kann, daß er weiter infolge der größeren Schnelligkeit des Schiffes mit einer kürzeren Fahrzeit und infolge der besseren Lade- und Löscheinrichtungen mit einer kürzeren Lade- und Löszeit, also auch mit einem geringeren Zeitverlust rechnen kann.

c) Daran schließt sich als weiterer Vorzug der Linienschifffahrt, daß sie in der Lage ist, den Befrachtern für den größten Teil ihres Verkehrs feste Tarifsätze anzubieten, während die Fracht in der freien Fahrt von Fall zu Fall besonders vereinbart werden muß. Die große Bedeutung dieses Vorzuges wird uns später noch eingehend beschäftigen, so daß hier diese Andeutung genügen mag.

3. Vorzüge der freien Schifffahrt. Umgekehrt ist nun aber in einigen anderen Beziehungen die freie Schifffahrt der Linienschifffahrt überlegen.

a) Vor allem ist die wilde Fahrt in der Lage, ihre Leistungen billiger anzubieten, also niedrigere Frachten zu gewähren als die Linienschifffahrt. Und zwar ist dieser Unterschied so groß, daß er auch nicht in nennenswertem Maße dadurch ausgeglichen wird, daß der Befrachter bei der Benutzung von Schiffen der freien Fahrt höhere Versicherungsprämien zahlen muß. Der Grund für diese Erscheinung liegt darin, daß die Linienschifffahrt mit sehr viel höheren Selbstkosten als die freie Fahrt rechnet.

Einmal sind die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals und der Abschreibung bei der Linienschifffahrt wesentlich höher. Denn ihre Schiffe sind, weil sie schneller, sorgfältiger und seetüchtiger gebaut und besser ausgestattet und ausgerüstet sind, in der Herstellung wesentlich teurer. Wie stark insbesondere die Zunahme der Schnelligkeit die Selbstkosten erhöht, geht daraus hervor, daß der Herstellungspreis eines Frachtdampfers gewöhnlicher Schnelligkeit von etwa 10 Knoten vor dem Kriege höchstens 9 £ für die Registertonne betrug, der Preis aber bei Erhöhung der Geschwindigkeit auf 12—13 Knoten schon auf 16—17 £ und bei weiterer Erhöhung der Geschwindigkeit auf 17 bis 18 Knoten sogar auf 30 £ für die Registertonne stieg. Dazu kommt, daß auch die Lebensdauer der in der Linienschifffahrt beschäftigten Schiffe weit kürzer als die der freien Schiffe ist, da in der Linienschifffahrt wegen ihrer

besonderen Aufgaben, aber auch aus Wettbewerbsrücksichten die Leistungen dauernd auf einer besonderen Höhe gehalten werden müssen. Und endlich bedarf die Linienfahrt zur regelmäßigen und pünktlichen Abfertigung ihres Dienstes vielfach auch am Lande kostspieliger Anlagen, z. B. besonderer Häfen und Ladungsbühnen (Piers), Kran- und Schuppeneinrichtungen, Leichterflotten und dergleichen mehr, Einrichtungen, die sämtlich für den unregelmäßigen Betrieb der freien Fahrt nicht notwendig sind.

Ebenso sind auch die Betriebskosten der regelmäßigen Fahrt wesentlich höher als die der freien Fahrt. Schon die allgemeinen Verwaltungskosten sind größer; vor allem ist die Oberleitung mit allen ihren Einrichtungen wesentlich kostspieliger. Auch die Aufwendungen für die Werbung (Reklame), die der freien Schifffahrt völlig fremd ist, schlagen erheblich zu Buch. Ebenso sind die Unterhaltungskosten bei der Linienfahrt wesentlich höher, da ihre Schiffe kostspieliger und empfindlicher sind und sorgfältiger instand gehalten werden müssen. Und auch die Versicherungskosten stellen sich bei der Linienreederei den größeren Werten der Fahrzeuge entsprechend höher. Die Kosten für die Betriebsstoffe sind gleichfalls größer, da die Schiffe der Linienfahrt infolge der durchschnittlich größeren Schnelligkeit mehr Kohle und Schmierstoffe gebrauchen und die größeren Kohlenmengen auch den Frachtraum stark einschränken. Die Personalkosten sind bei der Linienfahrt höher, weil ihre Mannschaft reichlicher bemessen und besser bezahlt ist. Um den Verkehr nach den Ausgangs- und Anlaufhäfen zu ziehen, sind die Linienreedereien außerdem vielfach genötigt, ein ausgedehntes Agenturwesen einzurichten, das gleichfalls ihren Betrieb wesentlich verteuert, während das freie Schiff, das seine Fracht in dem jeweils günstigsten Hafen selbst aufsucht, solche Einrichtungen entbehren kann. Dazu kommt endlich, daß die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Betriebes es mit sich bringt, daß die Linienschiffe vielfach nur mangelhaft ausgenutzt werden. Als z. B. die Kaffeernte in Brasilien einige Jahre vor dem Kriege besonders schlecht ausgefallen war, fuhren die beteiligten Linien von dort fast leer zurück. Gebunden an einen bestimmten Fahrplan und eine bestimmte Schiffsfolge, waren sie nicht in der Lage, nach dem La Plata zu gehen und das dort zeitweise günstige Angebot auszunutzen. Diese Gefahr einer mangelhaften Ausnutzung ihres Schiffsraums wird noch dadurch vermehrt, daß die Schiffe der Linienfahrt meist für eine bestimmte Fahrt eingerichtet werden und daher nicht ohne weiteres von einer Fahrt in die andere versetzt werden können.

b) Ein weiterer Vorzug der freien Fahrt liegt in ihrer besonderen Eignung zu Massenleistungen. Diese Überlegenheit beruht einmal darauf, daß die freie Fahrt ihr eigentliches Arbeitsfeld in der Darbietung ganzer Schiffe gefunden hat. Für die Linienfahrt scheidet dagegen die Charter¹⁾ völlig aus, da die Abgabe ganzer Schiffe sich mit der Bereitstellung regelmäßiger Befrachtungsgelegenheiten nicht vereinbaren lassen würde; und aus dem gleichen Grunde wird sich auch die Abgabe größerer

¹⁾ Unter Charter verstehen wir hier, wie auch sonst, immer nur die Vollcharter, nicht die Teilcharter, da diese so gut wie gar keine Verwendung findet.

Teile des Schiffsraums zu Massenleistungen für die Linienreederei vielfach verbieten. Die Linienschifffahrt wird Massengüter vielmehr nur insoweit zur Beförderung annehmen, als sie die zahlreichen regelmäßigen Auflieferer von Einzelgut dadurch nicht beeinträchtigt; und das um so mehr, als sie bei Massengütern mit einer niedrigeren Fracht rechnen muß.

Dazu kommt, daß die freie Schifffahrt sich auch einem vorübergehend besonders starken Angebot von Massengütern gut anpassen kann. Denn, da sie an keinen festen Fahrweg gebunden ist, kann sie die Massengüter jeweils dort aufsuchen, wo sie in größeren Mengen auftauchen, kann sich also insbesondere auch den Erntezeiten anpassen, in denen die großen landwirtschaftlichen Rohstoffe in gewaltiger Menge stoßweise in den Ausfuhrhäfen zusammenströmen.

c) Dazu kommt endlich, daß die freie Schifffahrt eine fast unbegrenzte Verzweigung des Verkehrsnetzes gestattet. Die Linienschifffahrt muß sich, wenn sie einen schnellen, regelmäßigen und pünktlichen Betrieb durchführen und dabei doch wirtschaftlich arbeiten will, auf bestimmte Fahrten und auf eine verhältnismäßig kleine Anzahl von Häfen beschränken, in denen mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit ausreichende Warenmengen zusammenströmen. Die Seewege, auf denen das Ladungsangebot für eine regelmäßige Bedienung im allgemeinen nicht ausreicht, ferner die Häfen, die zwar in die Fahrtrichtung fallen, wo aber das Ladungsangebot, wenn es auch eine gewisse Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit aufweist, doch zu gering ist, um ein Anlaufen zu lohnen, und endlich die Häfen, wo, wie in den großen Ausfuhrhäfen für landwirtschaftliche Rohstoffe, große Versandmengen nur gelegentlich zur Erntezeit zusammenströmen, kann die Linienschifffahrt im allgemeinen nicht berücksichtigen. Ganz anders die freie Fahrt, die sich, ihrem Wesen entsprechend, auf gelegentliche Besuche beschränken kann, und für die sich daher eine Bedienung auch da noch lohnen kann, wo die Einrichtung eines regelmäßigen Verkehrs sich wirtschaftlich nicht würde rechtfertigen lassen.

Diese besondere Überlegenheit der freien Fahrt über die Linienschifffahrt wird nun noch durch Gründe schiffbaulicher Art unterstützt. Die in der Linienschifffahrt beschäftigten Schiffe sind, um sie möglichst ertragsfähig zu machen und gleichzeitig den Befrachtern möglichst vollkommene Leistungen darbieten zu können, im allgemeinen nach den besonderen Bedürfnissen jeder einzelnen Fahrt gebaut. Auf diese Weise sind also die meisten in der Linienschifffahrt beschäftigten Dampfer zu Sonderdampfern (Spezialdampfern) geworden. Der Liniendampfer kann daher in der Regel nur in dem bestimmten Verkehr, für den er gebaut ist, mit Vorteil verwandt werden und nicht ohne wirtschaftlichen Nachteil aus einer Fahrt in die andere hinübergewechselt werden. Ganz anders der in der freien Fahrt beschäftigte Dampfer, der, von wenigen Ausnahmen abgesehen, derart gebaut ist, daß er überall im wesentlichen mit gleichem Erfolge verwendbar ist¹⁾.

¹⁾ Vgl. J. R. Smith, *The Ocean Carrier a. a. O.*, Seite 30: *„The tramp steamer is built upon a sort of general average model to fit her for as many kinds of service as possible and to go into all oceans and ports.“*

4. Aufteilung des Verkehrs zwischen Linienfahrt und freier Fahrt.

Die Vorteile, die mit jeder der beiden Betriebsformen verbunden sind, bestimmen nun auch die Wettbewerbsverhältnisse zwischen ihnen, wobei es im Laufe der Entwicklung zu einer teilweisen Aufteilung des Verkehrs zwischen beiden Betriebsarten gekommen ist. Diese Aufteilung hat sich nach verschiedenen Richtungen hin vollzogen:

a) Aufteilung nach der Art der Güter. Die Vorzüge der Regelmäßigkeit, größerer Pünktlichkeit, größerer Schnelligkeit und Sicherheit und fester Tarife, die die Linienschiffahrt darbietet, haben ihr alle die Güter zugeführt, bei deren Beförderung auf diese Vorzüge entscheidender Wert gelegt wird. Es sind das die höherwertigen Güter. Denn bei diesen Gütern spielen der größere Zinsverlust, wie er bei Benutzung eines Schiffes der freien Fahrt infolge der Unsicherheit der Beförderungsgelegenheit und der geringeren Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung droht, die Gefahr der Preisverschiebung während der Beförderung, die Gefahr der Verschlechterung der Waren infolge längerer Lagerung und endlich die Gefahren schlechter Unterbringung und nicht sachgemäßer Behandlung eine so wichtige Rolle, daß die höhere Fracht, wie sie die Linienfahrt im allgemeinen verlangen muß, gern getragen wird. Außerdem ist gerade für die zur Ausfuhr bestimmten gewerblichen Erzeugnisse, die den Hauptbestandteil dieser höherwertigen Güter bilden, die Darbietung eines festen Tarifs von besonderem Werte, weil dadurch eine sichere Vorausberechnung der Beförderungskosten und die Abgabe von Frankoofferten, die für das Ausfuhrgeschäft von besonderer Wichtigkeit ist, ermöglicht wird. Endlich handelt es sich gerade bei diesen Gütern in der Hauptsache um solche, die das ganze Jahr hindurch mit einer gewissen Regelmäßigkeit versandt werden, weil sie das ganze Jahr hindurch hergestellt und verlangt werden, und die sich daher für die Beförderung mit der Linienfahrt besonders eignen. Da der Kreis der Güter, bei denen auf diese Vorzüge besonderer Wert gelegt wird, allmählich immer größer geworden ist, so erklärt es sich, daß jetzt im wesentlichen alle Güter mit Ausnahme der eigentlichen Massengüter der Linienfahrt zugefallen sind.

Das Ergebnis dieser Entwicklung ist somit, daß sich ein natürliches Monopol der Linienschiffahrt als der vollkommeneren Betriebsform auf Beförderung aller Güter herausgebildet hat, die nicht Massengüter sind. Dieses Monopol ist aber kein vollständiges (absolutes), sondern nur ein unvollständiges (relatives). Denn es liegt nicht so, daß die freie Schiffahrt zur Beförderung der Güter, auf die sich das Monopol der Linienfahrt bezieht, überhaupt untauglich wäre, sondern nur so, daß ihr gegenüber der Linienfahrt gewisse Mängel anhaften — mangelnde Regelmäßigkeit, geringere Pünktlichkeit, geringere Schnelligkeit, geringere Sicherheit und der Mangel fester Raten —, Nachteile, die die freie Reederei mehr oder weniger durch größere Billigkeit ausgleichen kann. Daraus ergibt sich, daß das Monopol bei den einzelnen Gütern von ganz verschiedener Stärke ist. Bei vielen Gütern grenzt es ganz nahe an das vollständige Monopol, so insbesondere bei besonders wertvollen Gütern, wie etwa Gold- und Silberwaren, Teppichen, Taschenuhren, Seidenwaren,

Kunstwerken und dergleichen mehr, und bei besonders eiligen Sendungen, wie z. B. bei Maschinensatzteilen oder Saisonartikeln. Es wird kaum je einem Schiff der freien Fahrt gelingen, diese Waren an sich zu ziehen, auch wenn es mit seinen Frachten noch so stark herabgeht. Von diesem fast vollkommenen Monopol stuft sich die Monopolstellung bis zu jenen Gütern ab, bei denen die Überlegenheit der Linienfahrt so gering ist, daß der freie Fahrer sie schon dadurch ausgleichen kann, daß er mit seinen Frachtsätzen nur ein wenig unter die Linienfracht herabgeht.

b) Aufteilung nach Art der Frachtverträge. Der Verkehrsteilung nach der Art der Güter entspricht eine Verkehrsteilung nach der Art der Frachtverträge: der Stückgutverkehr fällt der Linienreederei zu, während der Charterverkehr, also die Abgabe von Schiffen zur Befrachtung als Ganzes, der freien Reederei verbleibt.

Daß die Charter der freien Schifffahrt zugefallen ist, erklärt sich leicht daraus, daß die Abgabe von Schiffen als Ganzes sich mit dem Linienreedereibetrieb nicht vereinbaren läßt, weil dadurch den zahlreichen regelmäßigen Befrachtern die Aussicht auf eine regelmäßige Beförderung genommen würde. Etwas verwickelter liegen die Entwicklungsvorgänge, soweit die ausschließliche Verbindung des Stückgutverkehrs mit der Linienreederei in Frage kommt. Denn grundsätzlich ist die Stückgutbeförderung sowohl mit dem Linien- als auch mit dem freien Schifffahrtsbetrieb vereinbar, und tatsächlich hat nicht nur die Linienreederei, sondern auch die freie Reederei sich mit der Stückgutbeförderung befaßt. Es geschah das in der Form, daß der freie Reeder gelegentlich, wenn ihm das lohnend erschien, sein in der freien Fahrt tätiges Schiff, statt es zu verchartern, nach einem überseeischen Platz, der ihm gute Frachtaussichten zu versprechen schien, »auf Stückgüter anlegte« und dieses öffentlich bekannt machte. In den älteren Zeiten, die noch keine Linienfahrt kannten, war dies sogar die einzige Form der Stückgutverfrachtung. Im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geht aber die Benutzung der freien Fahrt durch den Stückgutverkehr immer mehr zurück. Je mehr die überseeischen Gebiete sich entwickeln, je mehr sie für die mannigfaltigsten Güterarten aufnahmefähig werden, und je mehr gleichzeitig in den meisten Ländern älterer Kultur eine große, für die überseeische Ausfuhr arbeitende und auf sie angewiesene Industrie entsteht, um so mehr nehmen Angebot und Nachfrage an Regelmäßigkeit zu und drängen auf regelmäßige Bedienung. Dazu kommt, daß die Leistungen der Linienfahrt sich immer mehr vervollkommen und eine immer größere Überlegenheit und damit Anziehungskraft gegenüber den Leistungen der freien Fahrt erlangen. So ist es verständlich, daß da, wo neben der freien Fahrt eine leistungsfähige Linienfahrt besteht, die freie Reederei heute fast ganz aus dem Stückgutverkehr ausgeschaltet ist. Nur verhältnismäßig selten kommt es hier noch vor, daß die freie Reederei sich um Stückgüter bewirbt. Im wesentlichen hat heute die freie Reederei die Stückgutbeförderung nur noch auf den wenigen Seitenwegen des Weltmeeres in der Hand, wo regelmäßige Linien fehlen.

c) **Aufteilung nach Verkehrsrichtungen.** In beschränktem Umfange können wir schließlich in dem Verhältnis zwischen Linien- und freier Reederei auch eine Aufteilung nach Verkehrsrichtungen beobachten. Da in der ausgehenden Fahrt, also in dem von Europa ausgehenden Verkehr, sich das Ladungsangebot zum größten Teil aus gewerblichen Erzeugnissen, also hochwertigen Gütern, die stückgutweise verschifft werden, und bei denen auf die besonderen Vorzüge der Linienfahrt entscheidender Wert gelegt wird, zusammensetzt, so fällt auch der ausgehende Verkehr zum größten Teil der Linienfahrt zu. Ausnahmen bestehen nur bei den wenigen sich hier anbietenden Massengütern, wie etwa Kohle, Zement und Kali. Aber auch von diesen fällt noch ein nicht unerheblicher Teil — abgesehen von der Kohle, die fast ausschließlich der freien Fahrt überlassen wird — der Linienreederei zu, die damit ihren in der ausgehenden Fahrt meist schlecht ausgenutzten Raum nach Möglichkeit zu füllen sucht. Ganz anders liegt es in der einkommenden Fahrt. Hier beschränkt sich das Arbeitsfeld der Linienreederei im wesentlichen auf den Verkehr in den geringmassigen, teuren Kolonialerzeugnissen, wie Kaffee, Tee, Gewürze, Gummi, Tabak und dergleichen, die ausschließlich oder doch überwiegend stückgutweise verfrachtet werden, und für die die Vorzüge der Linienfahrt entscheidende Bedeutung haben. Aber diese Güter bilden im allgemeinen nur einen sehr geringen Teil des gesamten einkommenden Verkehrs. Es überwiegen vielmehr hier die großen landwirtschaftlichen und bergbaulichen Rohstoffe wie Getreide, Baumwolle, Jute, Ölfrüchte, Erze, Salpeter, Phosphat und dergleichen mehr, bei denen den Vorzügen der Linienfahrt kein entscheidender Wert beigemessen wird, und die außerdem in solchen Mengen angeboten werden, daß sie ganze Schiffsloadungen füllen. Die einkommende Richtung ist daher überwiegend das Arbeitsfeld der freien Reederei. Sein bezeichnendes Gepräge erhält der Frachtmarkt hier im allgemeinen durch einen scharfen Wettbewerb zwischen freier Reederei und Linienreederei, die sich gleichfalls um diese Massengüter bewerben muß, um nicht zum größten Teil leer zu fahren.

5. Die Gestaltung des Wettbewerbes zwischen Linien- und freier Fahrt. Die Linienfahrt ist der freien Fahrt beim Wettbewerb grundsätzlich überlegen. Denn einmal kommt der Linienfahrt zugute, daß ihr gewisse Güter auf Grund der Überlegenheit ihres Betriebes fast ohne Einschränkung zufallen, und daß sie sich daher für die niedrigeren Frachten, die sie den dem Wettbewerb der freien Fahrt ausgesetzten Gütern gewähren muß, aus den höheren Frachterträgen der anderen Güter erholen kann. Sie hat aber selbst bei den Gütern, wo sich der Wettbewerb der freien Fahrt stark geltend macht, nicht notwendig, mit ihren Frachten bis auf die Sätze der freien Fahrt herabzugehen, da ihre Leistungen wegen ihrer besonderen Vorzüge ohne weiteres höher bewertet werden. Es ist das dieselbe Erscheinung, wie wir sie in dem Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt beobachten, das überhaupt viel Ähnlichkeit mit dem Verhältnis zwischen Linien- und freier Reederei hat. Und endlich verleiht der Linienreederei auch die große Machtfülle ihres mit großem Kapital arbeitenden Betriebes und

ihr enger Zusammenschluß mit den am gleichen Verkehr beteiligten Linienreedereien, wie wir ihn noch genauer kennen lernen werden, ein weiteres Übergewicht im Wettkampf mit der wilden Fahrt, bei der mit großem Kapital arbeitende Unternehmungen im allgemeinen fehlen, und wo es auch bisher zu einem wirksamen Zusammenschluß zwischen den einzelnen Reedereien nicht gekommen ist.

Am meisten tritt dieses Übergewicht der Linienschiffahrt über die wilde Fahrt in Erscheinung bei Veränderungen in der Weltwirtschaftslage, wie wir sie in friedlichen Zeiten in regelmäßiger Wiederkehr haben beobachten können¹⁾:

a) Bei gewöhnlicher Verkehrslage besteht ein gewisses Gleichgewichtsverhältnis zwischen Linien- und wilder Schiffahrt. Die Linienfahrt beherrscht zunächst auf Grund ihrer besonderen Vorzüge ausschließlich den gesamten Verkehr an hochwertigen Gütern und daher den bei weitem größten Teil des ausgehenden Verkehrs und einen kleinen Teil des einkommenden Verkehrs. Soweit sie aber damit ihren Schiffsraum nicht füllen kann, also vor allem in der einkommenden Fahrt, greift sie auch auf billige Massengüter wie Baumwolle, Getreide, Erze, Hölzer, Reis und Jute, und in der ausgehenden Fahrt auf Kali, Zement und dergleichen über, Güter, die zwar auf die Vorteile der Linienfahrt nicht angewiesen sind, sie aber gern mit wahrnehmen. So fällt der Linienschiffahrt schon bei gewöhnlichen Zeiten ein nicht unerheblicher Teil dieses Verkehrs zu. Die Hauptmenge davon verbleibt aber doch der freien Reederei, weil die Linienfahrt gar nicht in der Lage ist, den gesamten Massengüterverkehr oder auch nur den größeren Teil davon zu bewältigen. Hieraus ergibt sich, daß schon in gewöhnlichen Zeiten die wilde Reederei unter ungünstigeren Bedingungen als die Linienreederei arbeitet. Denn da die Massengüter des überseeischen Verkehrs zum größten Teil Einfuhrgüter sind, so findet der freie Reeder, soweit er sich nicht mit der billigen und schmutzigen und daher unerwünschten Kohlenfracht begnügen will, hauptsächlich in der einkommenden Fahrt Beschäftigung, während er in der Ausfahrt überwiegend leer fahren muß. Der Linienreederei bieten dagegen in der Ausfahrt die Ausfuhrgüter, wenn sie auch in vielen Verkehren die Schiffsräume nicht völlig füllen, doch infolge der hohen Frachtsätze einen auskömmlichen Verdienst, während sich ihr einkommend neben den ihr vorzugsweise zufallenden wertvolleren Einfuhrgütern von geringerer Menge die gewaltigen Mengen der überseeischen Massengüter als Fracht darbieten.

b) Wird die Weltwirtschaftslage ungünstig, so gestaltet sich die Lage der freien Reederei noch wesentlich schwieriger. Denn nun wird die freie Reederei zuerst und am meisten in Mitleidenschaft gezogen. Die Linienreederei, die ihre Fahrten mit Rücksicht auf die schlechte

¹⁾ Unmittelbar nach dem Kriege wird allerdings mit außergewöhnlichen Verhältnissen zu rechnen sein, nämlich mit einer außergewöhnlichen Knappheit an Schiffsraum, wie sie vor dem Kriege noch nicht bestanden hat, und vor allem mit einer sehr starken Nachfrage nach Schiffen der freien Fahrt, weil es sich vor allem darum handeln wird, die Rohstofflager zu ergänzen. Aber nach verhältnismäßig kurzer Zeit werden zweifellos die regelrechten Verhältnisse, von denen wir in unserer Arbeit ausgehen, wiederhergestellt sein.

Geschäftslage zwar etwas einschränken, aber keineswegs wie die freie Reederei vollkommen aussetzen kann, nimmt nunmehr, um der Gefahr der Leerfahrt zu entgehen, der freien Reederei nach und nach auch den größten Teil derjenigen Massengüter weg, die dieser bei gewöhnlicher Geschäftslage zugefallen sind, und sichert sich dadurch noch auf längere Zeit einen einigermaßen auskömmlichen Verdienst, während der freien Reederei nichts anderes übrig bleibt, als einen großen Teil ihrer Schiffe aufzulegen. Erst wenn das Ladungsangebot auch für die Linienfahrt nicht mehr ausreicht, wird auch sie stärker in die Notlage hineingezogen.

c) Tritt dann eine Besserung in der Weltwirtschaftslage ein, so kommt auch diese zuerst und am meisten der Linienfahrt zugute. Denn gestützt auf die besonderen Vorteile, die ihr Betrieb den Befrachtern bietet, und auf den Rückhalt, den sie in den Frachteinnahmen aus der Beförderung der wertvollen, dem Wettbewerb mit der freien Fahrt entzogenen Gütern findet, ist sie in der Lage, den Verkehr, den der neue wirtschaftliche Aufschwung mit sich bringt, soweit er ihr ertragsreich und erstrebenswert erscheint, vorweg an sich zu ziehen. Erst wenn das Ladungsangebot wieder so groß geworden ist, daß die Linienfahrt es nicht mehr allein bewältigen kann, beginnt auch die freie Fahrt sich langsam nach und nach wieder von ihrem Niedergange zu erholen, bis allmählich das gewöhnliche Gleichgewichtsverhältnis zwischen Linien- und freier Reederei wiederhergestellt ist, und die freie Reederei mit einer leidlichen Beschäftigung und einem gleichmäßigen Gewinne rechnen kann.

d) Wächst dann der überseeische Gütertausch allmählich über das gewöhnliche Maß hinaus, dann kommen endlich auch für die freie Reederei so günstige Verhältnisse, daß es ihr möglich wird, die Verluste vorangegangener Zeiten wieder einzubringen. Jetzt genügt bei der Größe des Ladungsangebots der Schiffspark der Linienreederei nicht mehr, um auch nur den in gewöhnlichen Zeiten ihr zugefallenen Verkehr zu bewältigen. Die Folge ist, daß ein großer Teil dieses Verkehrs nunmehr der freien Fahrt zufließt und hier die Frachtlage günstig beeinflusst. Gleichzeitig führt diese starke Verkehrszunahme dazu, daß die Linienreederei, um ihren regelmäßigen Befrachtern gerecht zu werden und nicht einen großen Teil ihres regelmäßigen Verkehrs an die freie Reederei zu verlieren, ihren Schiffspark vorübergehend durch Einstellung von Dampfern, die sie aus der freien Fahrt gechartert hat, erweitert. Hierdurch aber wird die Wirtschaftslage der freien Fahrt weiter günstig beeinflusst. Denn einmal kann die freie Reederei verhältnismäßig hohe Charterpreise fordern, und weiter wird auch auf diese Weise das Schiffsangebot in der freien Fahrt weiter vermindert und so das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage noch günstiger beeinflusst. Die Folge ist, daß in diesen Zeiten die freie Reederei im allgemeinen besser abschneidet als die Linienreederei, zumal sie, in der Preisbildung völlig frei, die Gunst der Marktlage schneller und bis in die äußersten Spitzen ausnutzen kann, anders als die meist durch Tarife und teilweise auch durch Frachtverträge (Kontrakte) gebundene Linienreederei.

e) Tritt dann ein abermaliger Rückgang in dem weltwirtschaftlichen Gütertausch ein, so beginnt der für die freie Reederei teilweise so verhängnisvolle Kreislauf von neuem¹⁾.

6. Bedeutung dieser Entwicklung für die Tarifentstehung. Die dargestellten Vorgänge bedeuten nun zunächst in den meisten Fällen den Abschluß der Entwicklung, durch die sich die Vorbedingungen für ein Tarifwesen allmählich verwirklichen. Der Linienfahrt war es vorbehalten, diese Vorbedingungen zur Erfüllung zu bringen: Die Verbindung von Reederei und Handel, die der Entstehung von Tarifen lange im Wege gestanden hatte, finden wir im Linienbetrieb nirgends mehr. Hier haben ferner die einzelnen Leistungen ihre besondere Eigentümlichkeit völlig abgestreift und sind vertretbar geworden, und treten außerdem in solcher Fülle und in so regelmäßiger Wiederkehr auf, daß sich ein Tarifwesen darauf aufbauen kann. Und endlich kommt es hier auch zur Bildung eines Monopols.

Allerdings führt die Entwicklung, wie wir sie bisher dargestellt haben, nur dazu, daß die Linienschiffahrt gegenüber der freien Fahrt in gewissen Grenzen eine monopolistische Stellung erlangt, nicht aber dazu, daß nun auch innerhalb der Linienschiffahrt selbst der Wettbewerb zwischen den einzelnen, an demselben Verkehr beteiligten Linien beseitigt wird. Tatsächlich liegen aber die Verhältnisse etwa in den ersten 50 Jahren des Bestehens der neuzeitlichen Linienreederei fast

¹⁾ Diese Schilderung entspricht genau dem Bilde, das die Lage der Seeschiffahrt in den Jahren 1907—1912 geboten hat. Die wirtschaftliche Krisis, die gegen Ende des Jahres 1907 zunächst in den Vereinigten Staaten von Amerika beginnt und dann nach und nach alle am zwischenstaatlichen Gütertausch beteiligten Länder ergreift, führt 1908 zunächst zu einem gewaltigen Niedergange der wilden Fahrt, dem dann allmählich auch ein Rückgang der Linienschiffahrt folgt, der aber nicht den gleichen Umfang wie bei der freien Fahrt annimmt. Gegen Ende des Jahres 1908 liegen infolgedessen 1 bis 2 Millionen Registertonnen Schiffsraum, die fast ausschließlich der freien Reederei angehören, auf, so daß es in einzelnen wichtigen Häfen an Platz mangelt, um auch nur die untätigen Schiffe unterzubringen, eine ähnliche Erscheinung, wie wir sie auch bei starkem Rückgange des Eisenbahnverkehrs haben, wo es ebenfalls Mühe kostet, die leeren Wagen in den Aufstellungsgleisen unterzubringen. Das Jahr 1909 bringt dann mit der allmählichen Gesundung und Wiederbelebung der Weltwirtschaft zunächst eine wesentliche Besserung der Geschäftslage der Linienreederei, der einige Zeit später auch eine Besserung in der Lage der freien Reederei, aber in engeren Grenzen folgt. Das Jahr 1910 stellt entsprechend der weiteren Festigung der Weltwirtschaftslage gegen Ende des Jahres das gewöhnliche Verhältnis zwischen Linien- und wilder Schiffahrt wieder her. Im Jahre 1911 gestaltet sich dann zunächst die Geschäftslage der Linienreederei und in der zweiten Hälfte auch die der freien Reederei außergewöhnlich günstig und zwar so, daß der überwiegende Nutzen schließlich auf Seiten der freien Schiffahrt ist. Sie kommt auf diese Weise in die Lage, den Schaden wieder auszugleichen, den ihr die letzten drei Jahre gebracht hatten. Im Schiffahrtsbetriebe hat sich das Bild nun vollkommen geändert: die aufliegenden Dampfer sind verschwunden, die Linienreedereien haben ihren Schiffspark durch zahlreiche auf Zeit gecharterte Dampfer ergänzt, und zeitweise besteht sogar in der freien Fahrt ein starker Mangel an Schiffen. Vgl. die Artikelreihen über die Deutsche Handelsmarine und die fremden Handelsmarinen im *Nauticus* 1907—1912, insbesondere *Nauticus* 1908, Seite 367; 1909, Seite 302f., 316f.; 1910, Seite 384ff., 389f., 404f., 415ff.; 1911, Seite 362f., 365f., 280f.; 1912, Seite 262f., 365ff., 368ff., 388, 392f. Außerdem die Jahresberichte der deutschen Reedereien aus diesen Jahren und des Verwaltungsrats des Vereins Hamburger Reeder über die Jahre 1907/08 bis 1910/11.

überall so, daß es zu einem Wettbewerb innerhalb der Linienschifffahrt überhaupt nicht kommt. Denn in den ersten 50 Jahren nach dem Aufkommen der Linienreederei besteht in der Regel für jeden Verkehr höchstens eine einzige Linie. Das regelmäßige Angebot an solchen Gütern, die auf die Linienfahrt vorzugsweise angewiesen sind, ist zunächst infolge der geringen Entwicklung des überseeischen Verkehrs noch zu klein, als daß die Gründung von Wettbewerbslinien lohnend gewesen wäre. Die Gründung überseeischer Linien wird in dieser älteren Zeit mehr als eine wichtige gemeinwirtschaftliche Aufgabe und als vaterländische Pflicht, denn als gewinnbringendes Unternehmen angesehen¹⁾. Zunächst war ja England überhaupt das einzige Land, das es zu einem einigermaßen verzweigten Liniennetz brachte, wobei aber selbst hier in der Regel zunächst nur ein einziges Unternehmen für jeden Verkehr bestand. Und als dann auch auf dem Festlande langsam überseeische Linienunternehmungen entstehen, haben auch diese zunächst mit einem Wettbewerb anderer Linien kaum zu rechnen. Denn in jedem Hafen entsteht anfangs höchstens eine Linie, so daß ein Wettbewerb zwischen Reedereien desselben Hafens nicht in Frage kommen kann. Zwischen den Linien der verschiedenen Häfen aber konnte ein nennenswerter Wettbewerb sich deshalb nicht entwickeln, weil die Eisenbahn- und Schiffsverbindungen nach den einzelnen Ausgangshäfen und zwischen ihnen noch zu wenig entwickelt waren. So fehlte insbesondere in den ersten Jahrzehnten der festländischen Linienreederei fast völlig der Wettbewerb der englischen Linien, weil die Verbindungen zwischen England und dem Festlande noch zu wenig entwickelt waren. So konnte zunächst jede einzelne Linie in ihrer fast völligen Isolierung die Preise im Rahmen der Machtstellung, die sie gegenüber der freien Schifffahrt einnahm, einseitig bestimmen. Die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen hatten sich damit verwirklicht, ohne daß die Ausschließung des Wettbewerbs zwischen den einzelnen Linien in Frage gekommen wäre.

Vermöge dieser Monopolstellung sind dann die Linien dazu übergegangen, ihre Preise in Tarifforn einseitig festzusetzen. Dieser Übergang hat sich indessen nur allmählich vollzogen. Zunächst können wir hier den gleichen Vorgang beobachten, wie auch sonst in der Geschichte der Preisbildung, wo eine neue vollkommenere Verkehrstechnik neben die alte tritt: das neue, vollkommenere Verkehrsmittel hält zunächst an der überlieferten Form der Preisbildung fest. Das war in unserem Falle die freie Preisbildung. Dieses Verfahren ist hier um so eher verständlich, als niemand in den zunächst unbedeutenden Anfängen der Linienreederei ihre künftige Bedeutung heraussehen konnte, und auch der Abstand der neuen Betriebsform von der alten zunächst nicht sehr

¹⁾ In den Aufrufen zur Gründung von Linienreedereien kommt das wiederholt zum Ausdruck. So beruft sich z. B. die Direktion der Hamburg-Amerika-Linie, als sie 1870 daran geht, die ersten deutschen Linien nach Westindien zu schaffen, ihren Aktionären gegenüber ausdrücklich auf ihre, aus den guten Wirtschaftsergebnissen der New Yorker Linien folgende, vaterländische Verpflichtung, nunmehr auch in Westindien dem deutschen Handel neue Wege und Bahnen zu erschließen, und hält an diesen Linien, obwohl die ersten zehn Jahre fast nur Verluste bringen, zäh fest.

groß war, da die besonderen Vorzüge der Linienreederei in bezug auf größere Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit noch wenig entwickelt waren. Nur allmählich setzt sich daher hier ein Tarifwesen durch.

Das Monopol, daß die einzelnen Linien auf Grund ihrer ausschließlichen Beteiligung an einem bestimmten Verkehr in der älteren Zeit zunächst besitzen, und auf Grund dessen sie dann allmählich zu einem Tarifwesen übergehen, geht nun aber im Laufe der Entwicklung wieder verloren. Die entscheidenden Veränderungen in dieser Richtung fallen in die siebziger und achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Einmal nimmt die Zahl der Linienunternehmungen jetzt stark zu, so daß nicht nur eine einzelne Linie, sondern viele nebeneinander den gleichen Verkehr bedienen. Weiter aber hört mit der weiteren Entwicklung der Verkehrsmittel, insbesondere der Eisenbahnen, allmählich auch die örtliche Absonderung des Hinterlandes der einzelnen Häfen auf. Der Verkehrsbereich der einzelnen Häfen und damit auch der dort beheimateten oder dort anlaufenden Reedereien erfährt eine wesentliche Erweiterung. Die einzelnen großen Welthäfen und ihre Reedereien, von denen jede bisher ihr eigenes Verkehrsgebiet hatte, treten miteinander in Wettbewerb. So entsteht vor allem der große Kampf sämtlicher nordwesteuropäischer Häfen untereinander und mit denjenigen des südlichen Europa. Und ähnliches beobachten wir auch in den anderen Erdteilen, so z. B. in den Vereinigten Staaten, wo nunmehr New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport News und Norfolk untereinander in Wettbewerb treten.

So wird der Fall, daß eine einzelne Linie die Alleinherrschaft in einem Verkehre hat, allmählich zur Seltenheit. Nur auf den Seitenwegen des Weltmeeres können wir diesen Fall auch heute noch gelegentlich beobachten; auf den Hochstraßen des Weltmeeres nehmen dagegen fast überall mehrere Linien am Verkehr teil.

Mit dem Einsetzen der geschilderten Entwicklung mußte, wenn in der Linienschifffahrt ein Tarifwesen Bestand haben sollte, noch ein Letztes hinzukommen: die Bildung von Monopolen innerhalb der Linienschifffahrt.

II. Die Bildung von Monopolen innerhalb der Linienschifffahrt.

a) Die Entwicklung im allgemeinen.

Die Bildung von Monopolen innerhalb der Linienschifffahrt ist auf verschiedene Weise denkbar, und zwar

1. dadurch, daß in einem Verkehre ein Linienunternehmen seinen Betrieb so erweitert, daß nunmehr der größte Teil der Befrachter auf dieses Unternehmen angewiesen ist;
2. dadurch, daß sich eine Linienreederei an den Wettbewerbsunternehmungen in solchem Maße beteiligt, daß sie einen entscheidenden Einfluß auf die Preisstellung bei diesen anderen Unternehmungen gewinnt (der Fall der Erlangung der Kontrolle);

3. dadurch, daß sich die in Wettbewerb stehenden Unternehmungen geldlich zu einem einzigen Unternehmen zusammenschließen, und zwar entweder
 - a) in der Weise, daß die früher in Wettbewerb stehenden Unternehmungen sich auflösen (der Fall der Verschmelzung [Fusion]), oder
 - b) in der Weise, daß eine einzige neue Gesellschaft, die Kontroll-Gesellschaft, die Mehrheit der Anteile der in Wettbewerb stehenden Unternehmungen erwirbt, wobei sich diese zwar nicht auflösen, aber doch ihre geldliche Selbständigkeit verlieren (der Fall des Trusts);
4. dadurch, daß einem Unternehmer eine Subvention gewährt wird, die die Ertragsfähigkeit seines Unternehmens so günstig gestaltet, daß es anderen Unternehmungen unmöglich ist, dagegen aufzukommen oder sich daneben zu behaupten;
5. dadurch, daß sich die in Wettbewerb stehenden Unternehmungen ohne Aufhebung ihrer Selbständigkeit vertragsmäßig zum Zwecke monopolistischer Beherrschung des Marktes zusammenschließen (der Fall des Kartells).

Von diesen fünf Fällen haben die ersten vier das Gemeinsame, daß eine einzelne Unternehmung Träger des Monopols wird. Die Grundlage des Monopols ist dabei in allen vier Fällen ein gewisser Besitz, der, in einer Hand vereinigt, die Übermacht begründet. Es ist entweder der Besitz eines so großen Schiffsraumes, daß damit der Markt beherrscht wird, oder der Besitz der Mehrheit der Anteile (Effekten) der Wettbewerbsgesellschaften, oder ein Besitz, der dadurch zustande gekommen ist, daß die in Wettbewerb stehenden Unternehmungen zu einem einzigen neuen, übermächtigen Unternehmen zusammengefaßt sind, oder endlich der Besitz einer staatlichen Subvention. Anders liegt es im fünften Falle, wo das Monopol durch Kartellbildung entsteht. Hier ist der Träger des Monopols nicht ein einzelner Unternehmer, sondern eine Gruppe von Unternehmern, die sich, ohne ihre Selbständigkeit aufzugeben, zum Zwecke monopolistischer Beherrschung des Marktes zusammengeschlossen haben. Ihre Machtstellung beruht nicht auf Besitz, sondern auf einem vertraglichen, kündbaren Abkommen.

Diese Unterscheidung hat große sachliche Bedeutung. Nur mit Hilfe der Kartellbildung ist es nämlich, von wenigen Ausnahmen abgesehen, bisher gelungen, ein Monopol innerhalb der Linienfahrt zu begründen, während alle übrigen Vorgänge, obwohl sie zum Teil eine große Rolle in der Linienfahrt gespielt haben, bisher im allgemeinen nicht zur vollen Verwirklichung des Monopols geführt haben. Der Hauptgrund für diese Erscheinung liegt in der großen Zahl der Mitbewerber, die auf den Hauptstraßen des Weltverkehrs am Wettkampf teilnehmen, und der Größe des Kapitals und der gewaltigen Machtfülle, die in den einzelnen Wettbewerbsunternehmungen verkörpert sind. Beides macht es einem einzelnen Unternehmer sehr schwer, unter Ausschaltung aller Gegner in einem Verkehr zur Alleinherrschaft zu gelangen. Nur auf den

Nebenstraßen des Weltverkehrs, wo infolge der geringeren Verkehrsmassen auch der Anreiz zum Wettbewerb und daher die Zahl der Mitbewerber geringer ist, und wo auch die einzelne Unternehmung mit keinem so großen Kapital arbeitet, haben die unter 1 bis 4 aufgeführten Vorgänge vereinzelt zu einem Monopol geführt. Von diesen Fällen abgesehen ist die Erreichung einer Monopolstellung einem einzelnen Unternehmer auf dem Weltfrachtmarkt nicht gelungen. Was aber dem einzelnen Unternehmer durch Ausschaltung sämtlicher Mitbewerber nicht gelingen konnte, ließ sich durch Bündnis mit den Mitbewerbern verhältnismäßig leicht verwirklichen. So wird, wenn wir von den wenigen Ausnahmen auf den Nebenstraßen des Weltverkehrs absehen, das Kartell der eigentliche Schöpfer des Monopols innerhalb der Linienfahrt und damit auch des Tarifwesens.

Trotzdem sind die anderen oben erwähnten Vorgänge, also die Erweiterung des Betriebes, die Beteiligung an den Wettbewerbsunternehmungen, die Verschmelzung, die Vertrustung und die Gewährung von Subventionen für die Monopolbildung nicht bedeutungslos. Wenn sie auch im allgemeinen nicht zur vollen Verwirklichung des Monopols geführt haben, so haben sie doch die Monopolbildung vorbereitet und wesentlich gefördert. Denn sie haben dazu geführt, daß an Stelle einer großen Anzahl kleinerer Unternehmungen mit geringerem Kapitalaufwand und von mehr persönlichem Gepräge eine kleine Anzahl großer Unternehmungen mit gewaltiger Kapitalzusammenfassung und in meist unpersönlicher Gesellschaftsform getreten sind, die nun viel eher in der Lage, auch eher genötigt und schließlich auch leichter geneigt sind, sich zum Zwecke der Ausschließung des Wettbewerbes vertraglich zusammenzuschließen. Denn je kleiner die Zahl der Wettbewerber, um so leichter die Vereinigung; je größer das Kapital, um so notwendiger die Vereinigung; und je unpersönlicher die Form des Unternehmens, um so größer die Geneigtheit der einzelnen Unternehmungen zum Zusammenschluß.

b) Die im wesentlichen der Vorbereitung des Monopols dienenden Vorgänge.

1. Die Erweiterung des Betriebes. Nicht jede Erweiterung des Betriebes eines Linienunternehmens muß die Monopolbildung fördern. Sie kann sogar die Möglichkeit der Monopolisierung abschwächen, wenn nämlich dadurch die Übermacht einzelner Unternehmungen verringert wird. Nehmen wir an, daß drei Linienunternehmungen sich in einen Verkehr derart teilen, daß die eine Reederei dafür 50 v. H. des Schiffsraumes, die beiden anderen je 25 v. H. stellen, so wird die Vergrößerung des Betriebes der beiden kleineren Unternehmungen die Gefahr der Monopolisierung abschwächen, solange als nicht eine von ihnen einen noch größeren Anteil an dem gesamten Schiffsraum erlangt hat, als ihn die bisher größte Reederei gehabt hat. Anders liegt es dagegen, wenn in unserem Beispiel die größere Reederei ihren Schiffspark weiter vermehrt, ohne daß die beiden kleineren Reedereien ihr damit folgen. Geht dann auch eine entsprechende Vermehrung des Verkehrs nebenher, so wird schließlich ein Zustand eintreten, wo der bei weitem größte Teil

der Befrachter auf diese eine Reederei angewiesen ist. In unserem Beispiel wird dieser Zustand etwa erreicht sein, wenn die größere Reederei, der Steigerung des Verkehrs folgend, ihren Schiffspark so stark erweitert hat, daß schließlich 80 v. H. sämtlicher Befrachter auf sie und nur noch je 10 v. H. auf die beiden kleineren Reedereien angewiesen sind. Ist damit auch nicht jeder Wettbewerb ausgeschaltet, so ist er doch so abgeschwächt, daß ihn die große Reederei unbedenklich außer acht lassen und die Preise monopolistisch nach Gutdünken bestimmen kann. Das Monopol wäre damit verwirklicht¹⁾.

Der Ausbau der Linienreedereien zu immer größeren Betrieben ist nun eine Erscheinung, die der gesamten neuzeitlichen Entwicklung der Linienreederei ihr besonderes Gepräge verliehen hat. Alle großen Linienreedereien haben diese Entwicklung durchgemacht und sich aus kleinsten Anfängen zu immer größeren Betrieben entwickelt²⁾. Diese Entwicklung ist wesentlich erleichtert worden durch den Übergang von den persönlichen Gesellschaftsformen, insbesondere der Partenreederei, zu den unpersönlichen, großkapitalistischen Gesellschaftsformen, insbesondere der Aktiengesellschaft, weil dadurch die Heranziehung fast unbeschränkter Kapitalmengen ermöglicht worden ist. Trotz dieser so stark ausgeprägten Entwicklung hat aber der Ausbau der einzelnen Unternehmungen zu immer größeren Betrieben für sich allein nur selten zu Monopolen in der Linienfahrt geführt. Das erklärt sich vor allem daraus, daß an dieser Entwicklung nicht nur einzelne Reedereien, sondern die meisten Linienreedereien, also auch die Mitbewerber teilgenommen haben. Der Vorsprung, den die eine Reederei durch Vermehrung ihres Schiffsparks über die andere gewann, war meist nur ein Ansporn für diese andere, es der ersten gleich zu tun oder sie gar noch zu überbieten.

2. »Die Beteiligung« an Wettbewerbsunternehmungen. (Erlangung der Kontrolle.) Durch Beteiligung an Wettbewerbsunternehmungen verfolgt die sich beteiligende Reederei den Zweck, sich einen Einfluß auf die Geschäftspolitik der anderen Unternehmungen zu sichern. Je größer die Beteiligung ist, um so größer wird im allgemeinen der Einfluß der sich beteiligenden Reederei sein. Eine Monopolstellung wird diese Reederei jedoch erst dann erreichen, wenn sie die Preispolitik der mit ihr in Wettbewerb stehenden Reedereien vollkommen bestimmen kann.

¹⁾ Wir fassen hierbei den Begriff des Monopols dahin, daß er nicht voraussetzt, daß überhaupt kein Wettbewerb besteht, sondern daß ein Monopol auch dann gegeben ist, wenn der bei weitem größte Teil der Nachfragenden nur Befriedigung durch einen einzelnen Anbieter oder durch eine vereinigte Gruppe von Anbietern finden kann (so Liefmann, Kartelle und Trusts a. a. O. Seite 12). Anders z. B. Lexis im Handwörterbuch der Staatswissenschaften unter »Monopol«, der ein Monopol nur dann anerkennt, wenn jemand gegenüber einer vorhandenen, vielfachen Nachfrage allein Träger des Angebots ist. Zweckmäßig wird man jedoch auch den anderen Fall, wo der bei weitem größte Teil der Nachfragenden auf einen einzelnen Anbieter oder eine Gruppe von solchen angewiesen ist, mit unter den Begriff des Monopols fassen, da die Wirkungen in beiden Fällen fast gleich sind.

²⁾ Eingehende Angaben über die Entwicklung der großen Weltreedereien bei Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O., S. 209—252. Über die Entwicklung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd siehe näheres bei Böhmert, Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, S. 15/16.

Da nun die Beteiligung in der Regel durch Erwerb der Aktien der fremden Gesellschaft erfolgt, so ist zur Verwirklichung der Monopolstellung notwendig, daß die das Monopol anstrebende Reederei sich mehr als die Hälfte des Aktienkapitals jeder der mit ihr in Wettbewerb stehenden Reedereien sichert. Erst dann kann sie ihre Preise nach freiem Ermessen festsetzen, da sie vermöge ihres Einflusses auf die anderen Unternehmungen eine Störung ihrer Preispolitik verhindern kann.

Derartige Beteiligungen an fremden Gesellschaften zu monopolistischen Zwecken können wir in der Seeschifffahrt häufig beobachten. Bezeichnende Beispiele aus der Zeit vor dem Kriege sind: Die Kontrolle des Norddeutschen Lloyd über die Austro-Amerikana und die Kontrolle des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und des Morgan-Trusts über die Holland-Amerika-Linie¹⁾. Die größte Ausdehnung haben diese Beteiligungen aber in den letzten Jahren vor dem Kriege und auch noch während des Krieges²⁾ in der englischen Reederei erfahren. Die großartigste derartige Gründung stellt die unter Führung der Royal Mail Steam Packet Compagny gebildete Reedereigruppe dar, deren Seele Sir Owen Philipps ist, und die heute über 1½ Millionen Registertonnen kontrolliert. In derselben Weise hat auch Lord Christopher Furness seiner Reederei Furness, Withy and Co. in West Hartlepool, die seit 1907 die größte Frachtdampferlinie Englands ist, in den letzten Jahren vor dem Kriege und noch während des Krieges eine große Anzahl Reedereien durch Erwerb der Aktien angegliedert. Das Gleiche gilt endlich auch von der Cunard-Linie, die in den letzten Jahren vor dem Kriege, besonders aber auch während des Krieges mehrere Linien ihrer Kontrolle unterstellt hat. Dies die wichtigsten Beispiele aus der englischen Reederei, die sich leicht noch vermehren lassen würden.

Daß auch die Beteiligung trotz ihrer häufigen Anwendung nur in den seltensten Fällen, und auch dann nur auf den Nebenstraßen des Weltverkehrs zu einem Monopol geführt hat, ist nach dem, was wir schon oben allgemein über die Bedeutung aller dieser Vorgänge für die Verwirklichung des Monopols gesagt haben, leicht verständlich. Mit Hilfe der Beteiligung würden sich die monopolistischen Ziele nur dann voll verwirklichen lassen, wenn es gelänge, die Kontrolle auf sämtliche Wettbewerbsgesellschaften oder doch den weitaus größten Teil davon auszudehnen. Dazu aber würde bei der großen Zahl der am Verkehr auf den Hauptstraßen des Weltmeeres beteiligten Reedereien und der Größe ihres Schiffsbesitzes ein so gewaltiges Kapital aufzubringen sein, wie es einer einzelnen Reederei bisher nicht erreichbar gewesen ist. Selbst

¹⁾ Das Genauere darüber siehe bei Overzier, Der amerikanisch-englische Schifffahrtstrust a. a. O., S. 84/85. Die beiden deutschen Gesellschaften und der Morgan-Trust besaßen zusammen 51 v. H. des gesamten Aktienkapitals der Holland-Amerika-Linie, und zwar hiervon der Trust die eine Hälfte, die beiden deutschen Gesellschaften die andere Hälfte. Dieser deutsche Besitz mit 25½ v. H. des gesamten Aktienbesitzes war wieder zu gleichen Teilen unter die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd geteilt. Der ausdrückliche Zweck dieses Aktienerwerbs war, jede Wettbewerbsmöglichkeit der Holland-Amerika-Linie im transatlantischen Verkehr auszuschließen.

²⁾ Vgl. Nachrichten der Auslandspresse, zusammengestellt auf der Auslandsstelle des Kriegspresseamts Nr. 732 vom 8. März 1917.

die Gruppe um die Royal Mail ist trotz des gewaltigen Schiffsparks, über den sie verfügt, noch weit von einem Monopol entfernt. Es kommt hinzu, daß das geldliche Wagnis einer so gewaltigen Finanzunternehmung, wie sie die Vereinigung sämtlicher Wettbewerbsunternehmungen zu einer Gruppe im Wege der Beteiligung darstellen würde, nicht leicht in Einklang stehen würde mit dem erreichbaren Erfolge, da die Gründung neuer Wettbewerbsunternehmungen, die in der Linienfahrt aus dem großen Vorrat der freien Fahrt jederzeit ohne große Schwierigkeiten möglich ist, das Monopol leicht wieder beseitigen könnte. Etwas anders liegt es dagegen auf den Nebenstraßen des Weltverkehrs. Hier ist die Zahl der Wettbewerbsunternehmungen und ihr Schiffsbesitz, dem geringeren Verkehr entsprechend, wesentlich kleiner, so daß die Durchführung des Monopols nur einen verhältnismäßig geringen Kapitalaufwand bedingt. Und außerdem bietet die Maßnahme hier auch eine weit größere Aussicht auf dauernden Erfolg, da die Gefahr, daß neue Wettbewerbsunternehmungen entstehen, wegen der geringen Gewinnaussichten weit kleiner ist. Hier hat daher auch die Beteiligung gelegentlich zu einer vollen Verwirklichung des Monopols geführt. Hiervon abgesehen, bedeutet sie nur eine wesentliche Förderung der Monopolisierung, da sie die Zahl der Mitbewerber vermindert und die Machtstellung einzelner Gruppen wesentlich stärkt.

3. Der finanzielle Zusammenschluß der Wettbewerbsunternehmungen in der Form des Trusts und der Verschmelzung (Fusion). Der finanzielle Zusammenschluß mehrerer Unternehmungen zu einer einzigen, neuen Unternehmung kann sich in zwei Formen vollziehen; entweder in der Weise, daß die alten Unternehmungen zwar fortbestehen, aber ihre wirtschaftliche Selbständigkeit verlieren, indem die neue Gesellschaft ihre Aktien erwirbt; oder so, daß die alten Unternehmungen sich vollständig auflösen und in einer neuen Gesellschaft aufgehen. Im ersten Falle handelt es sich um die Bildung einer Kontrollgesellschaft, eines eigentlichen Trusts¹⁾, im zweiten Fall um eine Verschmelzung (Fusion). Von den Kartellen unterscheiden sich die Kontrollgesellschaft und die Verschmelzung dadurch, daß es sich bei diesen beiden um den finanziellen Zusammenschluß mehrerer Unternehmungen zu einer einzigen Unternehmung, bei den Kartellen dagegen um die bloß vertragsmäßige Vereinigung mehrerer Unternehmungen unter Wahrung ihrer Selbständigkeit handelt. Von der Beteiligung, die ebenfalls zu einer Kontrolle führt, unterscheidet sich die Kontrollgesellschaft dadurch, daß hier eine neue Gesellschaft, bei der bloßen Beteiligung dagegen die alte Gesellschaft selbst das Eigentum an den fremden Anteilscheinen erwirbt.

Fusionen und Kontrollgesellschaften brauchen nicht notwendig zu einem Monopol zu führen, ja sie brauchen im Gegensatz zu den Kar-

¹⁾ Das Wort Trust wird auf die verschiedensten Arten großkapitalistischer Vereinigungen angewandt. Wir beschränken den Begriff hier, wie das auch Liefmann, wenigstens teilweise, tut, auf den Fall der Kontrollgesellschaft (vgl. Liefmann, Kartelle und Trusts a. a. O., S. 13, während er auf S. 115/16 die Verschmelzung [Fusion] mit unter den Begriff Trust faßt).

tellen nicht einmal notwendig einen Monopolzweck zu verfolgen¹⁾. Der Zweck kann z. B. nur darin bestehen, die Betriebskosten durch Zusammenlegung zu verringern oder auch nur den Gründern Vorteile zu verschaffen. Umfaßt aber der Zusammenschluß sämtliche Wettbewerbsunternehmungen oder doch den weitaus größten Teil, so hat dieser Zusammenschluß notwendig monopolistische Wirkungen, ja er stellt sogar die denkbar höchste Stufe der monopolistischen Vereinigung dar, weil die völlige Aufhebung der finanziellen Selbständigkeit der alten Unternehmungen die Möglichkeit der Betätigung von Sonderinteressen am gründlichsten ausschaltet, und auch eine Aufhebung des Zusammenschlusses durch Kündigung nicht möglich ist.

Betrachten wir nun die beiden Formen des finanziellen Zusammenschlusses und ihre Bedeutung für die Linienschifffahrt im einzelnen:

a) Die häufigste Form der Kontrollgesellschaft ist die Holding-Compagny (die Effekten-Verwahrungsgesellschaft)²⁾. Sie entsteht in der Weise, daß sich eine neue Gesellschaft gründet, die sämtliche Aktien oder doch die Mehrzahl der Aktien sämtlicher einzelner Gesellschaften erwirbt und dadurch die Untergesellschaften finanziell beherrscht, ohne daß diese, wie bei der Verschmelzung (Fusion), ihre Selbständigkeit verlieren. Ihre Heimat hat diese Gesellschaftsform in den Vereinigten Staaten von Amerika, und es ist bezeichnend, daß auch die einzige derartige Gesellschaft, die in der überseeischen Schifffahrt bis zum Beginn des Weltkrieges zustande gekommen, eine amerikanische Gründung ist. Es ist das der sogenannte Morgan-Trust, die International Mercantile Marine Compagny, wie die eigentliche Firma dieser Kontrollgesellschaft ist. Sie hat das Gepräge einer Holding-Compagny, also einer Gesellschaft, deren gesamter Besitz in den Aktien ihrer Untergesellschaften besteht. Dieser Trust kontrollierte für sich allein sechs große Schifffahrtslinien des nordatlantischen Verkehrs, und außerdem gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie die Holland-Amerika-Linie. Ein Monopol hat auch dieser Trust trotz des gewaltigen, in ihm zusammengefaßten Schiffsbesitzes niemals erreicht³⁾.

b) Die Verschmelzung vollzieht sich in der Seeschifffahrt in der Form des Ankaufs einer Reederei durch eine andere, wobei also das erste Unternehmen vollkommen in dem zweiten aufgeht, so daß nur noch eine Reederei vorhanden bleibt. Die Verschmelzung stellt so eine noch über die Kontrollgesellschaft hinausgehende Form der großkapitalistischen Vereinigung dar, da hier auch die bei der Kontrollgesellschaft noch

¹⁾ Vgl. Liefmann, Kartelle und Trusts, S. 115; anders Baumgarten & Meßlény a. a. O., S. 35, die als Zweck des Trusts ausschließlich die Beschränkung oder Ausschließung des Wettbewerbs ansehen.

²⁾ Vgl. Genauerer darüber bei Liefmann, Kartelle und Trusts, S. 114 und 120 ff.

³⁾ Die Literatur über diesen Trust ist verhältnismäßig reich: Vgl. vor allem Overzier, Der amerikanisch-englische Schifffahrtstrust a. a. O.; Nauticus 1913, S. 258 bis 288; Die amerikanische Handelsmarine und der Morgan-Trust; Wiedenfeld, Der nordatlantische Schifffahrtstrust, in den preußischen Jahrbüchern 1902, Band 108, S. 546 ff.; R. Melchior, Der amerikanische Schifffahrtstrust im Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (Schmollers Jahrbuch) 1903, 2. Heft, S. 283 ff.

fortbestehende äußere Selbständigkeit der Einzelunternehmungen verloren geht.

Die Verschmelzung hat in der Geschichte der Linienreederei eine so große Rolle gespielt, daß es unmöglich ist, im Rahmen unserer Untersuchung auch nur einigermaßen einen Überblick über diese Entwicklung zu geben. Die Geschichte fast jeder großen Reederei bietet davon Beispiele. Besonders zahlreich sind sie in der Geschichte der Hamburg-Amerika-Linie, die einen großen Teil des ihr entstandenen Wettbewerbes, dem sie in einem Hafen mit so gewaltiger Verkehrsentwicklung wie Hamburg naturgemäß in besonderem Maße ausgesetzt war, auf diese Weise ausgeschaltet hat. Die wichtigsten dieser Vorgänge sind der Kauf der Adler-Linie im Jahre 1875 und der Carr-Linie im Jahre 1886, die beide der Hamburg-Amerika-Linie den Verkehr nach New York streitig machten, ferner der Kauf der zwischen Hamburg und Montreal laufenden Hansa-Linie im Jahre 1892 und der Ostasien bedienenden Kingsin-Linie im Jahre 1898.

Daß auch die Verschmelzung, wenigstens auf den Hauptverkehrsstraßen des Weltmeeres, nicht zur vollen Verwirklichung eines Monopols geführt hat, erklärt sich im wesentlichen aus den gleichen Gründen, aus denen auch durch die Beteiligung bisher kein Monopol erreicht worden ist; nur daß die Gründe hier noch zwingender sind. Denn eine Verschmelzung, durch welche der gesamte Wettbewerb auf einer der Hochstraßen des Weltverkehrs ausgeschaltet werden soll, macht noch einen erheblich größeren Kapitalaufwand notwendig als die bloße Beteiligung, bei der der Erwerb der Mehrheit der Aktien genügt. Da infolgedessen auch das geldliche Wagnis wesentlich erhöht wird, steht es erst recht nicht im Einklang mit dem Erfolge, der bei der Verschmelzung, ebenso wie bei der Beteiligung, durch Bildung neuer Wettbewerbsunternehmungen verhältnismäßig leicht beseitigt werden kann. Dazu kommen bei der Verschmelzung, die ja auf vollkommene Einverleibung der Wettbewerbslinien hinausgeht, noch leicht nationale Widerstände, die die Verschmelzung zwischen den Linien verschiedener Länder hindern. Daher sind auch die Beispiele für die Verschmelzung von Schiffahrtsunternehmungen verschiedener Länder sehr spärlich. Im großen ganzen liegt die Bedeutung auch der Verschmelzung nicht in der völligen Verwirklichung, sondern in der Förderung der Monopolisierung des Linienverkehrs.

4. Die Gewährung von Subventionen. Während in den vorher besprochenen drei Fällen die Monopolstellung durch eigene Unternehmungen der Reedereien vorbereitet und in seltenen Fällen auch verwirklicht wird, liegt es anders im Falle der Gewährung einer Subvention. Hier wird die Monopolstellung durch ein staatliches Eingreifen geschaffen oder doch vorbereitet.

Unter Subvention¹⁾ verstehen wir eine vom Staate einem Schiffahrtsunternehmen gewährte Unterstützung zu dem Zwecke, eine ausreichende Ertragsfähigkeit dieses Unternehmens sicher zu stellen. Zweck der

¹⁾ Vgl. darüber vor allem Greve, Schiffahrts-Subventionen der Gegenwart, S. 3 ff.

Subvention ist also keineswegs, ein Monopol zu schaffen oder auch nur seine Bildung zu fördern. Ja die Subvention geht sogar auf das umgekehrte Ziel hinaus: sie will den Wettbewerb fördern; denn sie will die eigene Reederei so leistungsfähig machen, daß sie den Wettbewerb der ausländischen Schifffahrt mit Erfolg aufnehmen kann. Trotzdem äußert jede Subvention auch Wirkungen, die auf eine Beschränkung des Wettbewerbs hinauslaufen. Sie erklären sich daraus, daß die Subvention in der Regel nur einem Schifffahrtsunternehmen gewährt wird, weil sich sonst der auf Stärkung der heimischen Reederei gerichtete Zweck nicht, oder nicht in ausreichendem Maße erreichen läßt. Die Folge ist, daß andere Unternehmungen, da sie gegenüber dem subventionierten Unternehmen unter ungünstigeren Bedingungen arbeiten würden, in vielen Fällen künstlich von der Aufnahme des Wettbewerbes ferngehalten werden. Diese Folge tritt vor allem dann in Erscheinung, wenn die Subvention bereits längere Zeit bestanden hat und das subventionierte Unternehmen nun zu einer gewissen Ertragsfähigkeit gekommen ist, der Staat aber die Subvention nicht aufhebt, obwohl das Unternehmen bereits auf eigenen Füßen stehen kann. Dieser Fall ist sehr häufig; denn die Aufhebung einer einmal gewährten Subvention bietet stets große Schwierigkeiten. Da sich die subventionierte Reederei völlig auf diese Einnahme eingerichtet hat, so erscheint es meist als Härte, sie ihr zu nehmen, zumal wenn die subventionierte Linie im Anfang viele Jahre nur mit Verlust gearbeitet hat, wie das z. B. bei der subventionierten Reichspostdampferlinie des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien der Fall gewesen ist. Dazu kommt, daß ein tiefer Einblick in die Geschäftslage der subventionierten Reederei notwendig ist, um den Zeitpunkt der Aufhebung richtig zu wählen. So kommt es, daß die Gewährung einer Subvention meist eine stark monopolistische Wirkung ausübt.

Das Gleiche gilt auch für die Gewährung durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife an eine einzelne Reederei. Sie stellt nichts anderes als eine besondere Form der Subventionierung dar¹⁾, die, ebenso wie die eigentliche Subvention, in der Regel nur einem einzelnen Unternehmer zugewandt werden kann, weil auch hier die Zersplitterung den Erfolg vereiteln würde.

Zu einer vollen Verwirklichung des Monopols hat indessen auch die Subventionierung, mag sie nun in der Form der eigentlichen Schifffahrtssubvention oder in der Form der Gewährung von Durchtarifen erfolgen, kaum jemals geführt. Das erklärt sich daraus, daß die Gewährung einer Subvention zwar den Wettbewerb heimischer Linienreedereien in der Regel ausschließt, aber den ausländischen Wettbewerb nicht fernhalten kann. Auch ist ihr Ziel in der Regel nur, den Wettbewerb mit den Reedereien des Auslandes zu ermöglichen, nicht aber, ihn völlig auszuschalten.

¹⁾ Vgl. v. Breitenbach, »Über Voraussetzungen und Zweck durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife« im Archiv für Eisenbahnwesen 1893, S. 822/23.

c) Die Verwirklichung des Monopols durch die Kartellbildung¹⁾.

1. Entstehung der Kartelle in der Linienfahrt. Die volle Verwirklichung des Monopols innerhalb der Linienschiffahrt war der Kartellbildung vorbehalten. Ihr Zweck ist von vornherein bewußt und ausschließlich ein monopolistischer: sie will die wirtschaftliche Lage der Kartellmitglieder durch Beschränkung oder Ausschließung des Wettbewerbes bessern²⁾. Das gilt von den Schiffahrtskartellen ebenso wie von allen sonstigen Kartellen. Wo der Wettbewerbskampf so drückend geworden ist, daß er den Unternehmern kein genügendes Auskommen mehr läßt, da gelangen die Beteiligten mit Notwendigkeit dahin, durch gemeinsame Vereinbarungen dem Wettbewerb ein Ziel zu setzen.

¹⁾ Die Kartellbildung ist das einzige Gebiet auf dem weiten Feld der seewirtschaftlichen Wissenschaften, über das wir eine umfangreichere Literatur haben. Im Vordergrund steht hier der reiche Stoff, den wir den Arbeiten zweier staatlicher Ausschüsse verdanken, die ausdrücklich zu dem Zwecke eingesetzt gewesen sind, die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt zu untersuchen. Das ist einmal ein durch königlichen Erlaß vom Jahre 1906 eingesetzter englischer Untersuchungsausschuß, der seine Ergebnisse im Jahre 1909 in einem Blaubuch unter der Bezeichnung: *Report of the Royal Commission on Shipping Rings with Minutes of Evidence and Appendices. V Vol. London 1906, Wyman & Sons Ltd.* niedergelegt hat. Einen Überblick aus dem Inhalt des ersten Bandes gibt W. Puppe in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, Band 39, Seite 115 ff. Vgl. außerdem über den Bericht: Richard Passow, »Das Rabattsystem der Verbände in der Seeschiffahrt« in der Zeitschrift für Sozialwissenschaft, N. F. II. Jahrgang, S. 25 ff. Wertvoll sind weiter die Untersuchungen des amerikanischen »Ausschusses für die Handelsmarine und Fischerei«, der im Jahre 1912 durch das Repräsentantenhaus beauftragt worden ist, eine Untersuchung über die Verbände in der Linienschiffahrt sowie deren Verbindung mit den Eisenbahnen anzustellen und etwaige gesetzgeberische Schritte vorzuschlagen. Seine Arbeiten sind im Jahre 1913 veröffentlicht unter dem Titel: *Proceedings of the Committee on the Merchant Marine and Fisheries in the Investigation of Shipping Combinations under House Resolution 587, 2 Bände, Washington 1913 und Special Diplomatic and Consular Reports (Dealing with methods and practices of steamship lines engaged in the foreign carrying trade of the United States) 1913.* Daneben kommen für unsere Kenntnis von den Kartellen der Seeschiffahrt in Betracht: Einige Schriften und Aufsätze von Karl Thieß, insbesondere Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt, Berlin 1903; derselbe, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart, Leipzig 1907, S. 65—96; derselbe im Wörterbuch der Volkswirtschaft, 2. Auflage 1907, Band II, S. 1147: »Verbandsbildungen in der Seeschiffahrt«. W. Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, München und Leipzig 1914. E. R. Johnson, Ocean and Inland water transportation, New York, London 1911, Kapitel XI. Hennebicq, »Pools et rebates« in der Revue économique internationale 1907, Vol. II, S. 424 ff. Lenz, Die Konzentration im Seeschiffahrtsgewerbe, vor allem S. 78; Overzier, Der amerikanisch-englische Schiffahrtstrust — Morgan-Trust —, Berlin 1912. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, S. 252—267, Berlin 1903; derselbe im Wörterbuch der Volkswirtschaft, Band II, 1911 unter dem Artikel »Seeschiffahrt«, S. 760 ff. J. R. Smith, The Ocean Carrier, New York, Chicago und London 1908, vor allem S. 269 ff. Ferner die zahlreichen Mitteilungen in den einzelnen Jahrgängen des Nauticus in den Aufsätzen »die deutsche Handelsmarine« und »fremde Handelsmarinen«. Außerdem ist die allgemeine Kartellliteratur mit heranzuziehen, vor allem die Arbeiten von Liefmann, Menzel, Baumgarten & Meßlény, Steinmann-Bucher, Pohle, Grunzel, Tschierschky u. a., die zum Teil auch einige Mitteilungen über die Schiffahrtskartelle bringen.

²⁾ Die *Royal Commission on Shipping Rings* bestimmt daher auch den Begriff des Schiffahrtskartells als »a combination more or less close of Shipping Companies formed for the purpose of regulating or restricting competition in the carrying trade on a given trade route or routes«. Vgl. Report Vol. I, S. 9, Nr. 20.

Der Wettbewerb schlägt in sein Gegenteil um und zwar um so schneller und um so weitergehend, je stärker der Wettbewerb ist.

So erklärt es sich, daß es gerade in der Seeschifffahrt früher und in ausgedehnterem Maße als in den meisten anderen Betrieben zu Kartellen gekommen ist. Denn kaum irgendwo sonst kann sich der Wettbewerb so ungehemmt entfalten, wie gerade in der neuzeitlichen Seeschifffahrt:

a) Das hat seinen Grund einmal in der Eigenart der Meeresstraße, deren Benutzung jedem Unternehmer betrieblich möglich ist und rechtlich frei steht, und in den Grundsätzen der modernen freiheitlichen Schifffahrtspolitik, die die Häfen aller Welt den Schiffen aller Länder unter den gleichen Bedingungen geöffnet hat, so daß der Kreis derjenigen, die für den Wettbewerb in Frage kommen, grundsätzlich unbeschränkt ist.

b) Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt wird weiter dadurch besonders verschärft, daß die Gründung neuer Unternehmungen ein verhältnismäßig geringes Kapital erfordert und auch sonst viel leichter und schneller möglich ist, als z. B. die Herstellung einer neuen Eisenbahn, die im allgemeinen eine vorherige öffentliche Genehmigung (Konzession) voraussetzt, und wobei nicht nur die Fahrzeuge zu beschaffen sind, sondern vor allem auch die Fahrstraße mit den Bahnhöfen herzustellen ist.

c) Und endlich hat der Wettbewerb in der Seeschifffahrt sich noch dadurch besonders lebhaft gestalten können, daß gerade hier die technischen Fortschritte, die eine Verbilligung der Selbstkosten zur Folge gehabt haben, in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts besonders groß gewesen und besonders schnell aufeinander gefolgt sind. Dadurch wurden die Frachtkosten immer von neuem herabgedrückt und der Wettbewerb ständig verschärft.

Diese Gesichtspunkte gelten nicht nur für die Linienschifffahrt, sondern auch für die freie Fahrt, für die letztere sogar noch in erhöhtem Maße. Denn die freie Fahrt muß in gewissen Beziehungen noch mit einem stärkeren Wettbewerb als die Linienfahrt rechnen. Während die einzelne Linienreederei wenigstens für einen großen Teil ihres Verkehrs nur mit dem Wettbewerb der anderen Linienreedereien, und zwar auch nur derjenigen, die das gleiche Verkehrsgebiet bedienen, nicht aber auch mit dem Wettbewerb der freien Fahrt zu rechnen hat, ist der freie Reeder nicht nur dem Wettbewerb der in der jeweiligen Fahrt tätigen Linienreedereien, sondern auch der gesamten freien Welthandelsflotte ausgesetzt. Dazu kommt, daß in der freien Fahrt die Gründung neuer Unternehmungen, vor allem wegen des geringeren Kapitalbedarfs dieser Unternehmungen, weit leichter möglich ist als in der Linienfahrt. Es liegt daher nahe anzunehmen, daß es in der freien Fahrt noch eher, zum mindesten aber in gleichem Maße wie in der Linienfahrt zur Kartellbildung gekommen sein müsse.

Tatsächlich zeigt aber die Entwicklung das umgekehrte Bild. Während es in der Linienfahrt keinen Verkehr von irgendwelcher Bedeutung gibt, in dem nicht Kartellvereinbarungen bestehen, und kaum eine Reederei, die nicht an einer größeren oder geringeren Anzahl von Kartell-

vereinbarungen beteiligt wäre, ist in der freien Fahrt die Kartellbildung über einige im wesentlichen erfolglose Anläufe nicht hinausgekommen. Es fragt sich, worin der Grund für diese Erscheinung zu suchen ist.

a) In erster Linie ist es die übergroße Anzahl der in der freien Fahrt in Wettbewerb stehenden Unternehmungen, die die Kartellbildung hier verhindert hat. Während der Linienbetrieb in der Hand einer verhältnismäßig kleinen Anzahl größter Betriebe liegt, sind an der freien Fahrt neben großen Betrieben auch kleine und kleinste Betriebe in großer Anzahl beteiligt. Nach einem Berichte, der dem zur Untersuchung der Verbandsbildung eingesetzten amerikanischen Ausschuss vorgelegen hat, entfielen kurz vor dem Kriege von 4 200 Reedereien, die insgesamt an der überseeischen Schifffahrt beteiligt waren, nur 108 auf die Linienfahrt, alle übrigen auf die freie Fahrt¹⁾. Alle diese Unternehmungen der freien Fahrt stehen in Wettbewerb miteinander, und dazu tritt noch als Mitbewerber die Linienschifffahrt insoweit hinzu, als sie den gleichen Verkehrsweg bedient. Hier könnte also ein wirksames Kartell nur geschaffen werden, wenn es gelänge, den größten Teil sämtlicher freien Reedereien, die auf dem Weltmeer vorhanden sind, zu vereinigen und sich zugleich auch die Mitarbeit der Linienfahrt zu sichern. Bei den gewerblichen Kartellen nimmt man im allgemeinen an, daß mindestens drei Viertel der in Wettbewerb stehenden Unternehmungen sich dem Kartell angeschlossen haben müssen, wenn dieses Erfolg haben soll²⁾. Da innerhalb der freien Fahrt die Wettbewerbsmöglichkeit noch größer als bei den gewerblichen Unternehmungen ist, wird man bei der freien Fahrt noch weiter gehen und verlangen müssen, daß mindestens 80 v. H. des gesamten, in der freien Weltschifffahrt vorhandenen Weltschiffsraums sich zur Kartellbildung bereit finden. Daß es bei mehr als 4 000 den verschiedensten Ländern angehörigen freien Reedereien so gut wie unmöglich wäre, eine derartige Vereinigung zustande zu bringen, und daß es, selbst wenn der Zusammenschluß gelingen sollte, noch viel schwieriger wäre, die Durchführung der getroffenen Vereinbarungen zu überwachen, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Ganz anders in der Linienfahrt. Hier beschränkt sich der Wettbewerb, soweit die Linienfahrt gegenüber der freien Fahrt ein Monopol innehat, auf die kleine Anzahl der an dem betreffenden Verkehr beteiligten Linienreedereien. Das sind kaum jemals mehr als ein Dutzend Linien, meist aber weniger, zwischen denen eine Verständigung verhältnismäßig leicht möglich ist.

b) Dazu kommt folgendes: Das freie Schiff muß, da es sich auf allen Weltmeeren am Wettbewerb beteiligen soll, so gebaut sein, daß es überall betrieblich und wirtschaftlich mit Erfolg verwendbar ist. Das für eine Linie bestimmte Schiff dagegen wird in der Regel unter genauer Berücksichtigung der besonderen betrieblichen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Linie gebaut. Es ist daher auch nicht ohne weiteres, zum mindesten nicht ohne wirtschaftlichen Nachteil in einer

¹⁾ *Proceedings of the Committee on the Merchant Marine and Fisheries* usw., a. a. O. S. 1372.

²⁾ Vgl. Liefmann, *Kartelle und Trusts* 1910, a. a. O., S. 12.

anderen Fahrt verwendbar, kann also im allgemeinen nicht aus der Fahrt, für die es gebaut ist, herausgezogen und in eine andere Fahrt gelegt werden. Die Linienfahrt gleicht darin in gewissem Sinne der Eisenbahn, deren Fahrstraße auch ein für allemal festgelegt ist. Die Folge ist, daß in der Linienfahrt der Wettbewerb viel verhängnisvollere Folgen hat, als in der freien Fahrt. Denn während der freie Fahrer einem ihm gefährlichen Wettbewerb dadurch aus dem Wege gehen kann, daß er sich ein anderes Arbeitsfeld sucht, muß der Linienfahrer, um nicht erdrückt zu werden, einen ihm angebotenen Wettkampf aufnehmen. Dieser Wettkampf aber bringt, wie das in allen Geschäftsberichten der Linienreedereien nach größeren Frachtkämpfen zum Ausdruck kommt; unter allen Umständen wesentlichen Schaden. Siegt die betreffende Linienreederei, so hat doch der Kampf meist große Opfer gekostet, da die Reederei oft monatelang weit unter ihren Selbstkosten hat fahren müssen; unterliegt sie aber, so bedeutet das für sie völlige Vernichtung. Je größer nun aber die mit dem Wettbewerb verbundenen Gefahren sind, um so näher liegt es, sie durch Vereinbarungen auszuschließen. Es ist daher verständlich, wenn es gerade in der Linienreederei zur vertragsmäßigen Ausschließung des Wettbewerbs gekommen ist; wie sich ja auch in ähnlicher Weise die an dem Wettbewerb in den Knotenpunkten beteiligten Eisenbahnen regelmäßig über die Ausschließung des Wettbewerbs geeinigt haben.

c) Hiermit hängt ein anderer Gesichtspunkt eng zusammen, durch den gleichfalls die Linienfahrt mehr als die freie Fahrt zur Kartellierung hingedrängt wird. In einem Linienunternehmen sind im allgemeinen viel größere Kapitalien angelegt als in einem Unternehmen der freien Fahrt. Es beruht das vor allem auf der größeren Vollkommenheit der einzelnen Fahrzeuge und auf dem größeren Schiffspark, den das Linienunternehmen vorhalten muß, um den Anforderungen an Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Bedienung zu genügen. Je größer aber das Kapital, das ein Unternehmen erfordert, um so größer ist der Schaden, der durch den Wettbewerb droht, und um so notwendiger erscheint eine Verständigung zur Abwendung dieses Schadens.

d) Die Kartellbildung wird bei der Linienfahrt weiter dadurch erleichtert, daß die Leistungen und die Selbstkosten bei ihr viel gleichmäßiger als bei der freien Fahrt sind. Denn, wie wir sahen, ist in der Linienfahrt die Entwicklung zu gleichmäßigen Leistungen viel weiter als in der freien Schifffahrt gediehen. Infolgedessen ist auch in der Linienfahrt eine Verständigung über die zur Ausschließung oder Beschränkung des Wettbewerbs notwendigen Maßnahmen, vor allem über eine einheitliche Preispolitik eher möglich als in der freien Fahrt.

e) Endlich ist die Kartellbildung innerhalb der Linienschifffahrt noch dadurch gefördert worden, daß die Linienreedereien überwiegend unpersönliche Unternehmungsformen, vor allem die Form der Aktiengesellschaft angenommen haben, während in der freien Schifffahrt die persönlichen Unternehmungsformen vorherrschen. Erfahrungsgemäß sind aber unpersönliche Unternehmungen viel eher zur Beschränkung ihrer Selbständigkeit geneigt als persönliche Unternehmungen, weil bei

jenen die lebhaft persönliche Anteilnahme des Unternehmers an seinem Betriebe fehlt. So erklärt es sich, daß in der englischen Linienreederei, wo das persönliche Unternehmertum stark im Vordergrund steht, die Kartellbildung noch nicht soweit gediehen ist wie in Deutschland, wo vor dem Kriege mehr als 80 v. H. des gesamten Schiffsraumes Aktiengesellschaften gehört haben.

Aus allen diesen Gründen erklärt es sich, daß es zwar in der Linienfahrt in großem Umfange zur Kartellbildung gekommen ist, daß dagegen alle Versuche, auch in der freien Schifffahrt erfolgreich Kartelle zu schließen, wenigstens auf den Hochstraßen des Weltverkehrs bisher fehlgeschlagen sind. Das Letzte gilt vor allem von dem groß angelegten Plan des englischen Reeders Leonhard Macarthy, der einen Verband der gesamten freien Weltschifffahrt gründen wollte¹⁾. Ähnlich erging es auch dem im Jahre 1908 von der freien Fahrt unternommenen Versuch, in Verbindung mit der Linienfahrt im Verkehr vom La Plata Mindestfrachten festzusetzen. Der Versuch scheiterte daran, daß es nicht möglich war, den stark überwiegenden Teil aller am Weltverkehr beteiligten freien Reedereien in das Abkommen einzubeziehen. Infolgedessen wurde es den Befrachtern möglich, in kurzer Zeit ausreichende Mengen von Außenseitern heranzuziehen, bei deren Erscheinen das Abkommen nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte²⁾. Nicht viel besser erging es endlich auch den Versuchen zur Durchführung von Mindestfrachten in der freien Segelschifffahrt³⁾. Nur an zwei Stellen abseits von den Hochstraßen des Weltmeeres, in der Ostsee und im Weißen Meer, haben die Versuche zur Kartellbildung in der freien Fahrt gewisse Erfolge gehabt. Denn hier ist der Kreis der Mitbewerber begrenzt, weil es sich um Verkehrswege handelt, die von den auf den großen Straßen des Weltmeeres verkehrenden freien Schiffen im allgemeinen nicht aufgesucht werden, weil sie zu abgelegenen sind. Diesem Umstande verdankt die im Jahre 1905 gegründete *Baltic & White Sea Conference* gewisse Erfolge, obwohl auch sie die aufgestellten Mindestfrachten nicht immer hat durchhalten können und die Festlegung gleicher Tarifsätze überhaupt nicht versucht hat⁴⁾.

2. Der Umfang der Kartellbildung. Während so die Kartellbildung in der freien Fahrt fast erfolglos geblieben ist, haben die Kartelle in der Linienfahrt die weiteste Verbreitung gefunden. Diese Bewegung setzt in dem Augenblicke ein, wo es auch in der Linienfahrt zu einem lebhafteren Wettbewerb kommt, wo also nicht mehr, wie im Anfange, nur

¹⁾ Vgl. über diesen Versuch vor allem Nauticus 1910, S. 406; Eucken a. a. O., S. 60; Huldermann, Die Subventionen, a. a. O., S. 56.

²⁾ Vgl. Nauticus 1909, S. 317 und Eucken a. a. O., S. 7.

³⁾ Genaueres darüber bei Scholz, Die Stellung der Segelschifffahrt zur Weltwirtschaft und Technik 1910, S. 224/26; Nauticus 1905, S. 288, 1909, S. 317; Bericht der Handelskammer in Bremen 1909, S. 61; Huldermann, Die Subventionen, a. a. O., S. 55; Harms, Volkswirtschaft und Weltwirtschaft, S. 255; Eucken a. a. O., S. 47 ff., 8, 25 und 59; Smith a. a. O., S. 246.

⁴⁾ Siehe darüber z. B. Nauticus 1909, S. 317; Smith a. a. O., S. 251 ff.; Huldermann a. a. O., S. 56; Harms, Volkswirtschaft und Weltwirtschaft, a. a. O., S. 255; Eucken a. a. O., S. 8, 25, 47, 53, 59 f., 65.

immer eine einzelne Linie allein einen Verkehr bedient, sondern sich mehrere Linien in einen und denselben Verkehr teilen müssen. Die Entwicklung knüpft dabei unbewußt an die Bestrebungen an, wie sie sich schon im 18. Jahrhundert in der Seeschifffahrt geltend gemacht haben. Schon damals haben wir bei der Einrichtung der Börtfahrt zwischen Hamburg und London im Jahre 1769 den Fall einer Kartellbildung in der Seeschifffahrt beobachten können¹⁾.

In der neuzeitlichen Linienschifffahrt tauchen die ersten Kartelle im Jahre 1875 auf. In diesem Jahre kommt es, gleichzeitig mit dem Aufkauf der Adler-Linie durch die Hamburg-Amerika-Linie, zwischen ihr und dem Norddeutschen Lloyd zu einem Preiskartell, das einen schweren Frachtenkampf zwischen den beiden großen deutschen Gesellschaften im nordatlantischen Verkehr beendet²⁾. Im gleichen Jahre finden wir auch im englischen Verkehr, und zwar für die Fahrt nach Kalkutta den ersten Fall einer Verbandsbildung in der Gründung der Kalkutta-Konferenz³⁾. Nach diesen Anfängen schreitet nunmehr die Verbandsbildung, entsprechend der Zunahme des Wettbewerbs zwischen den Linieneedereien, schnell vorwärts, so daß es vor Ausbruch des Krieges keine Linieneederei von Bedeutung gab, die nicht dem einen oder anderen Kartell angehörte⁴⁾. Dabei machen diese Vereinbarungen entsprechend dem internationalen Gepräge des Wettbewerbs auf den Meeresstraßen nicht etwa an den Grenzen der einzelnen Staaten Halt. Sie verbinden vielmehr die Linieneedereien ohne Rücksicht auf ihre nationale Zugehörigkeit, wobei allerdings zu beachten ist, daß die strafferen Kartellformen, die Pools und Betriebsgemeinschaften, sich vorläufig noch vorzugsweise zwischen den Reedereien desselben Landes finden. In vereinzelt Fällen hat das Kartellwesen der Seeschifffahrt sogar schon andere Verkehrsmittel, namentlich die Eisenbahnen in ihre Abmachungen einbezogen: gegen Ende des Jahres 1908 wurde z. B. zwischen den Kanadischen Eisenbahnen und den europäischen Dampferlinien ein Abkommen über die Einrichtung eines Dienstes zwischen Kanada und dem europäischen Festlande geschlossen⁵⁾.

Durch den Krieg ist nun allerdings ein großer Teil dieser Kartellvereinbarungen gesprengt. Trotzdem darf man nicht annehmen, daß das Kartellwesen für die Zukunft an Bedeutung verloren haben könnte. Allerdings haben wir nach dem Kriege mit einem völlig neuen Aufbau des Kartellwesens auf Grund der veränderten Machtverhältnisse in der Seeschifffahrt zu rechnen; aber das Ergebnis dieser Entwicklung, die sich

¹⁾ Vgl. oben S. 24.

²⁾ Vgl. Thieß, Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Gegenwart, a. a. O., S. 7; Derselbe, Organisation und Verbandsbildung, a. a. O., S. 11.

³⁾ Vgl. *Report of the Royal Commission* a. a. O., Band I, S. 12 und Band IV, S. 296 f. Dort findet sich auch Genaueres über den Inhalt der Abmachung.

⁴⁾ Nähere Angaben über diese Entwicklung vor allem im *Report of the Royal Commission*, Band I, S. 12 und bei Thieß, Organisation und Verbandsbildung, S. 24 ff. Zahlreiche Einzelangaben finden sich auch in den Berichten des Nauticus über »die Deutsche Handelsmarine« und »die fremden Handelsmarinen«; ebenso in den Jahresberichten der deutschen Reedereien.

⁵⁾ Vgl. Nauticus 1909, S. 313.

in häufigen Frachtkämpfen vollziehen wird, wird sein, daß das Kartellwesen gefestigter und straffer als jemals aus diesem Kampfe hervorgehen wird.

Trotz dieser gewaltigen Ausdehnung des Kartellwesens in der Linienfahrt, mit der auch für die Zukunft zu rechnen sein wird, sind der Kartellbildung gewisse Grenzen gezogen:

a) Zunächst wird nicht der gesamte Verkehr der Linienfahrt ausnahmslos von Kartellen beherrscht. Es gibt vielmehr eine große Anzahl von Verkehren, die für die Kartellbildung nicht in Frage kommen. Das hängt damit zusammen, daß die Linienreederei nur im Besitz eines beschränkten Monopols ist, das sich nur auf die hochwertigen, geringmassigen Güter, also vor allem auf Industrieerzeugnisse und teure Kolonialgüter erstreckt. Wo dagegen in einem Verkehr die billigen, umfangreichen Massengüter, wie etwa Getreide, Reis, Baumwolle, Jute, Kohle, Erze, Phosphat, Salpeter und Hölzer, stark vorherrschen, steht der Linienreederei in der Regel fast ebenbürtig die freie Reederei als Gegner gegenüber. Ein Kartell wäre daher in diesen Verkehren nur denkbar, wenn auch die freie Reederei in die Abmachungen einbezogen würde. Da sich diese aber, wie wir gesehen, zur Kartellbildung nicht eignet, so scheiden diese Verkehre von der Kartellierung aus.

Zu den Verkehren, die aus diesen Gründen der Kartelle entbehren, gehören die meisten einkommenden Verkehre. Besonders bezeichnend dafür sind die einkommenden Verkehre vom La Plata und von Chile. In beiden Verkehren setzt sich das Ladungsangebot fast ausschließlich aus geringwertigen Massengütern zusammen, da sich eine Ausfuhrindustrie von Bedeutung dort noch nicht entwickelt hat, und hochwertige Kolonialerzeugnisse dort gleichfalls nicht gewonnen werden. Vom La Plata sind es fast ausschließlich landwirtschaftliche Massengüter, von Chile Salpeter, der vor dem Kriege dreiviertel der gesamten Ausfuhr ausmachte, und einige andere Massengüter, wie Kupfer und Weizen, die zur Ausfuhr kommen und ebensogut wie mit Linienreedereien, auch mit freien Schiffen befördert werden können. Am La Plata wird zudem der Wettbewerb der wilden Schifffahrt noch dadurch wesentlich gefördert, daß die ganze Ostküste Südamerikas für den Bezug ihrer Kohle fast ausschließlich auf Europa, insbesondere auf England angewiesen ist. Die zur Beförderung dieser Kohle verwandten, sehr zahlreichen Dampfer der freien Fahrt suchen für die Heimfahrt um jeden Preis Ladung, um nicht in Ballast zu fahren. Aus dem gleichen Grunde hat auch im einkommenden Verkehr von Brasilien die Kartellbildung keinen rechten Fuß fassen können. Allerdings spielen in diesem Verkehr die wertvolleren Kolonialgüter, insbesondere Kaffee, Kautschuk, Felle und Häute, Tabak und Kakao, für die in erster Linie die Linienreederei in Frage kommt, eine entscheidende Rolle. Aber der Andrang der Beschäftigung suchenden freien Dampfer, die mit Kohle beladen dort eingehen und der Linienschifffahrt um jeden Preis Güter zu entziehen suchen, ist doch so groß, daß die Kartellbildung hier bis zum Kriegsausbruch nur eine geringe Bedeutung hat erlangen können. Bezeichnend ist dabei,

daß die wenigen bestehenden Abkommen sich vorzugsweise auf Kaffee, für dessen Beförderung wegen der Sorgfalt, die seine Behandlung erfordert, und wegen seines Wertes fast ausschließlich die Linienfahrt in Frage kommt, erstrecken. Das gleiche gilt endlich auch für den einkommenden Verkehr von Nordamerika, obwohl die Ausfuhr von Industrierzeugnissen, also die Beförderung wertvollerer, der Linienschifffahrt vorbehaltenen Güter, in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege stark zugenommen hatte. Auch hier überwiegen trotzdem ihrer Menge nach die Massengüter so stark, daß sich eine Kartellbildung im einkommenden Verkehr nicht hat durchsetzen können.

Anders liegt es dagegen in denjenigen einkommenden Verkehren, wo zwar das Ladungsangebot ebenfalls fast ausschließlich aus Massengütern besteht, aber die wilde Schifffahrt sich trotzdem am Wettbewerb nicht wesentlich beteiligt, weil ihr dieser Verkehr keine ausreichenden Gewinne verspricht. Ein besonders bezeichnendes Beispiel hierfür ist der einkommende afrikanische Verkehr. Hier muß die Ladung mühsam aus einer großen Anzahl kleinerer Häfen zusammengesucht werden, von denen jeder einzelne nur eine geringe Menge Gut aufbringt, während die Schwierigkeiten der Übernahme wegen der unzulänglichen Hafeneinrichtungen oft sehr groß sind. Außerdem sind es in diesem Verkehr in der Regel die gleichen Kaufhäuser, welche die Ausfuhr und Einfuhr in der Hand haben. Da nun diese Kaufhäuser bei der Ausfuhr der hochwertigen europäischen Industrierzeugnisse unbedingt auf die Linienschifffahrt angewiesen sind, fällt es dieser nicht schwer, auch den einkommenden Massenverkehr in ihre Hand zu bekommen und so die freie Schifffahrt auszuschalten¹⁾.

Kartelle finden wir weiter auch bei denjenigen einkommenden Verkehren, wo die hochwertigen Güter, insbesondere die Industrierzeugnisse und Kolonialwaren wesentliche Bedeutung haben. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Verkehr von Ostasien, wo die Ladung zu einem überwiegenden Teil aus wertvollen Industrierzeugnissen und Kolonialwaren — Seiden und Seidenwaren, Baumwollwaren, Tee, Porzellan, Drogen und dergleichen — besteht.

Während es so in der einkommenden Fahrt nur teilweise zur Kartellbildung gekommen ist, werden die ausgehenden Verkehre ausschließlich von Kartellen beherrscht, weil hier infolge des Überwiegens hochwertiger Industrierzeugnisse die freie Schifffahrt keine wesentliche Rolle spielt.

Für die Frage der Tarifentstehung sind diese Feststellungen von entscheidender Bedeutung. Denn da erst das Kartellwesen, soweit nicht etwa ausnahmsweise einmal ein Verkehr unter Ausschluß der freien Reederei durch eine einzige Linienreederei beherrscht wird, die Vorbedingungen für ein Tarifwesen schafft, so können wir Tarife nur dort erwarten, wo durch den Zusammenschluß in Kartellen die Linienschifffahrt sich ein Verkehrsmonopol geschaffen hat. In der ausgehenden

¹⁾ So auch *Report of the Royal Commission*, Band I, S. 16, Nr. 53. Bezeichnend ist, daß wir daher auch im einkommenden afrikanischen Verkehr Tarife finden.

Fahrt werden wir daher überall, in der einkommenden Fahrt nur zum Teil ein Tarifwesen erwarten dürfen.

b) Aus dem Gesagten ergibt sich eine weitere Beschränkung in bezug auf den Wirkungsbereich der Kartelle. Da die die Kartellierung bestimmenden Wettbewerbsverhältnisse für jede Linie und andererseits innerhalb jeder Linie in jeder Richtung verschieden liegen, so können sich auch die Abmachungen im allgemeinen immer nur auf eine bestimmte Linie und innerhalb dieser wieder nur auf eine bestimmte Richtung erstrecken. Für Südafrika besteht daher ein anderes Kartell als für Westafrika, und wo, wie z. B. im südafrikanischen Verkehr, es in beiden Richtungen zur Kartellbildung gekommen ist, finden wir neben der *Outward Conference* die *Homeward Conference*. Dabei ist es nicht unbedingt notwendig, daß die verschiedenen Kartelle verschiedene Mitglieder haben: denn nicht die Verschiedenheit der Mitglieder, sondern die Verschiedenheit der maßgebenden Wettbewerbsverhältnisse nötigen zur Individualisierung in der Kartellbildung. Dabei schließt diese Individualisierung nicht aus, daß die einzelnen Kartelle miteinander wieder besondere Abkommen treffen, durch die sie z. B. ihre Gebiete gegeneinander abgrenzen, oder daß einzelne der in einem Kartell verbundenen Mitglieder unter sich wieder ein anderes Kartell abschließen. In dieser Hinsicht ist besonders bemerkenswert der La Plata-Verkehr, der für die Kartell- und Tarifbildung überhaupt die wichtigsten Beispiele bietet. Hier haben vor dem Kriege vier Kartelle verschiedener Art bestanden, die sich gleichsam ineinander schoben: Den äußersten Kreis bildete ein Preis- und Gebietskartell zwischen den festländischen und englischen Gesellschaften. Innerhalb dieses Rahmens bestand zwischen den deutschen und englischen Gesellschaften eine Abrechnungsgemeinschaft, ein sogenannter Pool. Innerhalb dieses weiteren Pools befand sich noch ein engerer Pool zwischen den beteiligten vier deutschen Gesellschaften, der Hamburg-Amerika-Linie, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd und der Hansa in Bremen. Und innerhalb dieses engeren Pools bestanden wieder zwei getrennte Betriebsgemeinschaften, die eine zwischen den beiden hamburgischen, die andere zwischen den beiden bremischen Gesellschaften.

Auch dieses ist, wie wir sehen werden, von großer Bedeutung für die Tarifbildung im Seeverkehr, die als ein Ausfluß der Kartellbildung notwendigerweise die gleiche weitgehende Individualisierung zeigen muß, wie die Kartellbildung selbst.

3. Die für die Tarifbildung wesentlichen Kartellformen. Wenn auch jedes Kartell in gewisser Weise auf eine monopolistische Beherrschung des Marktes hinstrebt, so wird doch eine so weitgehende Ausschaltung des Wettbewerbes, daß sich ein Tarifwesen entwickeln kann, nur bei wenigen Arten von Schiffahrtskartellen erreicht. Das macht es notwendig, auf die einzelnen Arten der Schiffahrtskartelle näher einzugehen.

Sämtliche Schiffahrtskartelle werden im internationalen Sprachgebrauch im allgemeinen unter der Bezeichnung Schiffahrtskonferenzen (*shipping conferences*), die von den regelmäßigen, zur Behandlung der Kartellfragen bestimmten Zusammenkünften der Reedereien herge-

nommen ist, zusammengefaßt¹⁾. Die Arten der Kartellbildung in der Seeschifffahrt entsprechen in ihren Grundformen im wesentlichen den Kartellarten, wie sie sich auch sonst im Unternehmertum herausgebildet haben. Wir finden daher auch in der Seeschifffahrt Gebietskartelle, Preiskartelle und Erzeugungs- (Produktions-) oder Betriebskartelle. Nur hat die Eigenart des Seeverkehrs allen diesen Formen ein mehr oder weniger eigentümliches Gepräge gegeben.

Auch im Kartellwesen der Seeschifffahrt hat man zu unterscheiden zwischen Kartellen niederer und höherer Stufe²⁾, je nachdem die Kartellvereinbarungen sich mit der bloßen Beschränkung der beteiligten Unternehmer begnügen oder auch eine Verteilung des Gesamtangebots, der Gesamtnachfrage oder des Gesamtgewinnes vornehmen und zu diesem Zwecke eine besondere Verwaltungsstelle, die in der Seeschifffahrt ebenso wie in der Industrie vielfach »Syndikat« genannt wird³⁾, vorsehen. Dieser Unterscheidung in Kartelle niederer und höherer Stufe schließt sich in gewisser Weise auch die in der deutschen Seeschifffahrt übliche Einteilung der Kartellformen in Abreden (*agreements*), Gewinnabrechnungsgemeinschaften (*pools*) und Betriebsgemeinschaften an: unter die Abreden fallen alle Kartellarten niederer Stufe, während die Gewinnabrechnungs- und Betriebsgemeinschaften Kartelle höherer Stufe darstellen.

Betrachten wir nun die Kartellarten im einzelnen im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Tarifentstehung, wobei indessen zu beachten ist, daß die einzelnen Kartellformen nicht immer streng voneinander gesondert, sondern vielfach miteinander verbunden auftreten:

I. Die Abreden (*agreements*) umfassen alle diejenigen loseren Kartellformen, die keine Gewinnabrechnungs- oder Betriebsgemeinschaften darstellen. Der Begriff der Abreden ist also nur durch den Gegensatz zu anderen Kartellformen bestimmt. Unter den Begriff fallen eine große Anzahl verschiedener Formen der Kartellbildung, von denen die meisten für die Tarifentstehung nur geringe Bedeutung haben, weil sie zwar die Monopolisierung fördern, aber nicht in dem Maße vollenden, daß sich ein Tarifwesen entwickeln kann. Wenn z. B. im Kartellwege gewisse Mindestanforderungen an die Verpackung der Stückgüter festgelegt werden, oder ein einheitliches Konnossementsmuster vereinbart wird, oder gewisse Vergünstigungen bei der Frachtzahlung, die einzelne Reeder den Befrachtern gewährt haben, ausgeschlossen werden, so sind diese Vereinbarungen zwar darauf angelegt und auch geeignet, den Wettbewerb zwischen den beteiligten Reedereien in gewissem Um-

¹⁾ Der Sprachgebrauch ist allerdings schwankend. Vielfach wird auch der Ausdruck Konferenzen auf die Abreden (*agreements*) beschränkt, so daß also den Konferenzen die Gewinnabrechnungsgemeinschaften und die Betriebsgemeinschaften gegenüberstehen. Das Genauere über diese Begriffe siehe weiter unten. Manchmal wird der Begriff Konferenzen sogar noch weiter beschränkt, indem er lediglich auf die Preiskartelle angewandt wird.

²⁾ Über diese Unterscheidung vergleiche vor allem Liefmann, Kartelle und Trusts, S. 31 ff.; außerdem Biermer im Wörterbuch der Volkswirtschaft, Band II, 1911, S. 28.

³⁾ Besonders bekannt geworden ist aus der Zeit vor dem Kriege das La Plata-Syndikat des La Plata-Pools.

fange zu beschränken; aber eine Monopolstellung, die es den Beteiligten ermöglicht, ihre Preise einseitig in Tarifforn festzusetzen, wird dadurch noch nicht geschaffen. Nur bei zwei Arten von Abreden sind in gewissen Fällen die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen gegeben, bei den Gebiets- und den Preiskartellen:

a) Die Aufgabe der Gebietskartelle ist es, das Arbeitsfeld unter die am Verkehr beteiligten Linien zu verteilen. Sie sind die älteste Form der Tarifbildung in der Seeschiffahrt; denn vor allem anderen waren die in Wettbewerb stehenden Linien bestrebt, sich über die Ausgangshäfen zu einigen, wodurch ein Gebietskartell einfachster Form zustande kommt. Die Beispiele für diese Kartellform sind sehr zahlreich. Durch derartige Abmachungen waren insbesondere vor dem Kriege in vielen Verkehren die englischen Linien aus dem Verkehr der deutschen Häfen, und die deutschen Linien aus dem Verkehr der englischen Häfen oder doch einzelner englischer Häfen ausgeschaltet.

Zu einer Monopolstellung, wie sie die Voraussetzung für die Tarifentstehung bildet, wird das Gebietskartell nur unter der Voraussetzung führen, daß die einzelnen Ausgangs- und Anlaufshäfen ihr selbständiges Hinterland haben. Wo diese Voraussetzung nicht vorliegt, bleibt die Möglichkeit des Wettbewerbes bestehen, da es jeder der beteiligten Reedereien unbenommen ist, den Verkehr von den durch die anderen Reedereien bedienten Häfen nach ihren eigenen Häfen herüberzuziehen. Deshalb wird es z. B. zur völligen Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen deutschen und englischen, denselben Verkehr bedienenden Reedereien nicht genügen, wenn die Reedereien sich nur dahin verständigen, daß die deutschen Reedereien keine englischen Häfen, und die englischen Reedereien keine deutschen Häfen anlaufen dürfen, da bei den vorzüglich ausgebauten Verbindungen, wie sie zwischen Deutschland und England vor dem Kriege bestanden haben und zum mindesten einige Zeit nach dem Kriege wieder eingerichtet werden, die Möglichkeit bestehen bleibt, daß die deutschen Linien durch Unterbietung der von England aus geltenden Frachtsätze den Verkehr aus den englischen in die deutschen Häfen, und umgekehrt die englischen Linien den Verkehr aus den deutschen nach den englischen Häfen ziehen. Da der Verkehrsbereich der meisten Welthäfen, vor allem derjenigen Nordwesteuropas, infolge des vollendeten Ausbaues ihres Verkehrs- und Nachrichtenwesens sehr weit reicht, läßt sich zusammenfassend sagen, daß das Gebietskartell keine sehr große Bedeutung für die Schaffung einer eigentlichen Monopolstellung, wie sie die Entstehung eines Tarifwesens voraussetzt, hat.

b) Durch Preiskartelle werden die Frachtpreise gemeinsam festgesetzt. Diese Verständigung über die Preise umschließt in der Seeschiffahrt sehr häufig auch eine besonders geartete Vereinbarung über die Gewährung von Frachtrabatten zu dem Zwecke, die Kartelle dadurch gegenüber den außenstehenden Reedereien wirksamer zu machen: alle Befrachter nämlich, die eine gewisse Zeit, gewöhnlich 6 Monate hindurch, ihre Güter ausschließlich mit Schiffen von Kartellreedereien verschifft haben, erhalten einen Rabatt, meist von 10 v. H., auf die Gesamtsumme der während dieser Zeit gezahlten Frachtsummen zurückgezahlt, wobei

jedoch der Rabatt erst nach Ablauf eines weiteren Zeitraumes unter der Bedingung fällig sein soll, daß der Befrachter auch während dieses weiteren Zeitraumes ausschließlich Schiffe von Verbandsmitgliedern benutzt hat ¹⁾).

Die Beispiele für diese Kartellform sind außerordentlich zahlreich. Die meisten internationalen Kartelle sind Preiskartelle, während es im Verkehr zwischen den heimischen Reedereien, vor allem in Deutschland, vielfach zur Bildung von Kartellen höherer Stufe gekommen ist.

Aber auch von den Preiskartellen gilt, daß sie nicht unter allen Umständen geeignet sind, eine Monopolstellung zu begründen. Es ist dabei zu unterscheiden zwischen solchen Kartellen, die nur Mindestpreise, die nicht unterboten werden dürfen, festsetzen, und solchen, die gleiche Preise festlegen. Nur durch Kartelle dieser zweiten Art, die übrigens die bei weitem häufigste Art des Preiskartells sind, wird jedes Unterbieten verhindert und dadurch die Tarifbildung ermöglicht. Die bloße Verständigung über Mindestpreise schließt dagegen im allgemeinen ein gegenseitiges Unterbieten nicht aus, sondern zieht lediglich der Möglichkeit des Unterbietens eine untere Grenze. Oberhalb dieser Grenze kann sich der gegenseitige Wettbewerb durch Unterbieten auch weiterhin betätigen. Wo wir in der Seeschifffahrt Tarife antreffen, sehen wir daher auch, daß die Beteiligten sich nicht nur über Mindestpreise, sondern über gleiche Preise verständigt haben, während wir da, wo es nur zu einer Verständigung über Mindestpreise gekommen ist, ein Tarifwesen vergebens suchen.

II. Eine über die Abreden hinausgehende, wesentlich straffere Kartellform bilden die *Pools* ²⁾, zu deutsch am besten Gewinnabrechnungs-Gemeinschaften ³⁾. Wir verstehen darunter Kartellvereinbarungen, nach welchen die beteiligten Reedereien den erzielten Gewinn zusammenzuwerfen und nach einem vorher festgelegten Verhältnis zu verteilen haben. Die Gewinnabrechnungs-Gemeinschaften gehören zu den Kartellen höherer Ordnung, und zwar sind sie eine Fortbildung des Preiskartells. Als Kartelle höherer Ordnung ist mit ihnen stets eine besondere Geschäftsstelle, in der Seeschifffahrt wie in der Industrie vielfach Syndikat genannt, zur Durchführung der Verteilung verbunden. In die Seeschifffahrt sind die Abrechnungs-Gemeinschaften aus dem nordamerikanischen Eisenbahnwesen ⁴⁾ herübergekommen, und

¹⁾ Das Genauere über diese Rabatte siehe unten S. 270 ff.

²⁾ Über die ursprüngliche Bedeutung des Wortes *pool* = Topf, Gefäß, dann Einsatz beim Spiel, siehe v. d. Leyen, Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen, 1895, S. 135, und Derselbe, Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen, 1885, S. 16.

³⁾ Indem wir das Wort *Pool* mit Gewinnabrechnungs-Gemeinschaft verdeutschen, schließen wir uns dem im Seeverkehr üblichen Sprachgebrauch an. Denn dieser versteht unter *Pool* lediglich den *money pool*, nicht aber den *traffic pool* oder *goods pool*, also nicht die Verkehrsabrechnungs-Gemeinschaft, durch welche die Menge der zu befördernden Güter für jeden Beteiligten festgelegt ist und Unterschreitungen des Anteils ausgeglichen werden.

⁴⁾ Über die Ausbildung der Abrechnungsgemeinschaften im amerikanischen Eisenbahnwesen vgl. vor allem v. d. Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen, S. 273 ff., Derselbe, Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen a. a. O., S. 135, Wiedemannfeld, Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten a. a. O., S. 1201 ff.

zwar erklärt sich ihre Übernahme daraus, daß das bloße Preiskartell den Reedereien vielfach nicht weit genug in der Ausschließung des Wettbewerbes ging. Denn es schließt lediglich die Unterbietung im Preise aus, läßt dagegen alle anderen Möglichkeiten des Wettbewerbes, vor allem die der Reklame, des gegenseitigen Abjagens von Kunden und vor allem die Möglichkeit der Darbietung besserer Leistungen, insbesondere das, was der englische Reeder *facilities and accomodations* nennt, völlig unberührt. Demgegenüber geht die Abrechnungsgemeinschaft wesentlich weiter. Denn indem sie den Gewinn einer gemeinsamen Kasse zuführt, aus der er nach vorher festgelegten Anteilen verteilt wird, schaltet sie den Anreiz zum Wettbewerb auch durch die vorbezeichneten Mittel zum größten Teil aus.

Die Einnahmen können bei der Abrechnungsgemeinschaft in verschiedener Weise verteilt werden:

a) Einmal in der Weise, daß von den Einnahmen ein bestimmter Teil (*carrying rate*), der etwa den »Regiespesen« der Eisenbahn entspricht, den Mitgliedern der Gemeinschaft zur Deckung der Selbstkosten vorwegüberlassen wird, und nur der Rest verteilt wird. Bei diesem Verfahren ist die Teilnahme an den Einnahmen nur teilweise von der tatsächlichen Leistung losgelöst, so daß, wenn der zur Deckung der Selbstkosten bestimmte Anteil reichlich bemessen ist, noch immer ein mehr oder weniger lebhafter Antrieb gegeben ist, möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen, um einen recht großen Vorteil aus der für die Selbstkosten bestimmten Entschädigung zu ziehen.

b) Das Abrechnungsverhältnis kann aber auch so festgelegt sein, daß bei der Verteilung von der tatsächlichen Leistung völlig abgesehen wird, und die Einnahmen lediglich nach dem im voraus festgelegten Verhältnis verteilt werden. Die Geschäftsstelle des Verbandes hat dann, ähnlich wie bei den Gewinnverteilungskartellen der Industrie, dafür zu sorgen, daß die Leistungen der einzelnen Reedereien einigermaßen den festgesetzten Beteiligungsziffern entsprechen, indem sie die angebotene Ladung auf die verschiedenen Linien zu verteilen und etwaige Abweichungen zwischen dem tatsächlichen und dem vereinbarten Anteil am Verkehr nach Möglichkeit zu verhindern oder, wenn sie eingetreten sind, auszugleichen hat. In diesem Falle ist im Hinblick auf die gegenwärtige Gestaltung der Einnahmen der Wettbewerb völlig ausgeschaltet. Denn auch die Heranziehung eines größeren Verkehrs würde der einzelnen Reederei keine höheren Einnahmen bringen. Nur insoweit besteht auch hier noch ein gewisser Anreiz zum Wettbewerb fort, als die zukünftige Gestaltung der Anteile in Frage kommt. Denn da die Abrechnungsgemeinschaft wie jedes Kartell immer nur auf eine beschränkte Dauer abgeschlossen ist, so muß jede Reederei darauf bedacht sein, sich für den Fall der Erneuerung der Abrechnungsgemeinschaft von vornherein einen möglichst großen Anteil an der Gesamteinnahme zu sichern.

Die Pools hatten vor dem Kriege eine verhältnismäßig große Bedeutung, vor allem in der deutschen Reederei, erlangt. Die wichtigsten derartigen Verbände waren der Nordatlantische Dampferlinien-Verband

und die beiden im La Plata-Verkehr bestehenden Pools, von denen der eine, weitere, zwischen den deutschen und englischen Linien und der andere, engere, ausschließlich zwischen den deutschen am La Plata-Verkehr beteiligten Linien bestand.

Da die Gewinnabrechnungs-Gemeinschaft als eine höhere Stufe des Preiskartells die Möglichkeit einer Unterbietung der Preise unter den Beteiligten völlig beseitigt, so wird dadurch auch die Grundlage für die Entstehung eines Tarifwesens geschaffen, vorausgesetzt, daß die Abrechnungsgemeinschaft alle oder doch den bei weitem größten Teil der Linien, zwischen denen ein Wettbewerb möglich ist, umfaßt. Das letztere ist aber bisher im allgemeinen nicht der Fall gewesen. Im allgemeinen hat vielmehr bisher die Abrechnungsgemeinschaft lediglich ein Glied in einer Kette umfassenderer Kartellvereinbarungen gebildet, wie wir das z. B. in dem Verbandswesen des La Plata-Verkehrs vor dem Kriege sehen konnten, wo die beiden vorhandenen Abrechnungsgemeinschaften sich innerhalb eines größeren, fast alle Wettbewerber umschließenden Preis- und Gebietskartells gebildet hatten. Als ein derartiges wichtiges Bindeglied für den Aufbau des Monopols erlangt aber auch die Abrechnungsgemeinschaft für das Tarifwesen Bedeutung.

III. Die strafste Form der Kartellbildung in der Seeschifffahrt stellt die Betriebsgemeinschaft dar. Sie besteht darin, daß mehrere Reedereien eine Linie gemeinsam betreiben. Die Betriebsgemeinschaft geht in der Ausschaltung des Wettbewerbes noch wesentlich weiter als die Gewinnabrechnungs-Gemeinschaft; denn sie räumt jeden Anreiz zum Wettbewerb aus. Wir finden sie daher besonders häufig in solchen Fällen, wo die Möglichkeiten des Wettbewerbes und die damit verbundenen Nachteile besonders groß sind, namentlich da, wo mehrere Linien die gleichen oder doch nahe benachbarte Häfen bedienen. Ihrem wirtschaftlichen Erfolge nach kommt die Betriebsgemeinschaft der Verschmelzung (Fusion) sehr nahe, unterscheidet sich aber grundsätzlich insofern von ihr, als es sich bei der Betriebsgemeinschaft nur um ein vertragsmäßiges, auf beschränkte Zeit geschlossenes Bündnis zwischen mehreren, selbständig bleibenden Gesellschaften handelt, während bei der Verschmelzung das eine Unternehmen völlig und endgültig in dem anderen aufgeht.

Die Entstehung der Betriebsgemeinschaft kann sich in verschiedenen Formen vollziehen. Entweder fassen zwei bisher selbständig nebeneinander bestehende, den gleichen Verkehr bedienende Reedereien ihre Linien zu einer neuen Betriebseinheit zusammen, um auf diese Weise den bisher bestandenen Wettbewerb auszuschalten und dabei vielleicht auch gleichzeitig ihre Leistungsfähigkeit gegenüber den Außenseitern zu erhöhen. Oder zwei Reedereien gründen eine Gemeinschaft für den Betrieb einer neuen, von ihnen bisher nicht bedienten Linie, um von vornherein jede Wettbewerbsmöglichkeit zwischen ihnen auszuschalten, und vielleicht auch, weil der Kapitalbedarf jeder einzelnen Reederei zur Gründung der neuen Linie nicht ausreicht oder keine das Wagnis allein übernehmen möchte. Oder endlich eine Linie, die einen bestimmten Verkehr bedient, geht mit einer anderen, die diesem Verkehr bisher fern-

gestanden hat, aber die Aufnahme des gleichen Verkehrs plant, eine Betriebsgemeinschaft ein, um den ihr von dieser zweiten Reederei drohenden Wettbewerb von vornherein auszuschalten, und dabei gleichzeitig ihre eigenen Machtmittel durch Heranziehung der Machtmittel der zweiten Reederei zu stärken. Dieser letzte Fall hat bei der Entstehung von Betriebsgemeinschaften in der deutschen Linienfahrt vor dem Kriege die Hauptrolle gespielt. Die meisten vor dem Kriege vorhandenen gewesenen Betriebsgemeinschaften sind auf diese Weise entstanden.

Das Verhältnis zwischen den Mitgliedern der Gemeinschaft ist durch genaue Abmachungen über die Beteiligung am Verkehr, die Ausführung des Betriebes und die Verteilung der Einnahmen geregelt:

a) Über die Beteiligung am Verkehr gehen die Abmachungen entweder dahin, daß jedes Mitglied einen bestimmten Teil des Verkehrs, z. B. der eine zwei Drittel, der andere ein Drittel zu besorgen hat; oder auch dahin, daß jeder eine bestimmte Menge Schiffsraum oder eine bestimmte Anzahl Schiffe, deren Gesamtrauminhalt dann meist nach oben und unten begrenzt ist, in die Gemeinschaft einzustellen hat; oder endlich dahin, daß eine Sammelstelle den Mitgliedern die Sendungen nach einem festgelegten Verhältnis zuweist.

b) Die Betriebsführung kann in der Weise festgelegt werden, daß nur eine Reederei den Gesamtbetrieb führt. Die Wahl wird dabei bald auf die Reederei fallen, die am längsten in dem Verkehre heimisch ist, bald auf die, die den stärksten Anteil am Verkehr hat, bald auf die, die nur diese eine Linie betreibt und ihre ganze Arbeitskraft daher dieser einen Linie zuwenden kann. Es können aber auch noch andere Gesichtspunkte bei der Wahl der betriebsführenden Reederei maßgebend sein. Statt einer Linie die Betriebsführung zu übertragen, kann auch vereinbart werden, daß jede der beteiligten einen Teil des Betriebes, den sie bisher in der Hand gehabt hat, äußerlich selbständig weiterführt.

c) Die Verteilung der Einnahmen ist meist ähnlich geregelt, wie wir das bei der Gewinnabrechnungs-Gemeinschaft kennen gelernt haben, so daß eine nähere Erläuterung hier entfallen kann.

Zum Abschluß von Betriebsgemeinschaften ist es vor dem Kriege fast ausschließlich nur zwischen Linien desselben Landes gekommen. Das ist leicht erklärlich, da hier eine Verständigung über eine so weitgehende Form der Vereinheitlichung naturgemäß leichter möglich und auch eher notwendig ist, als zwischen Reedereien verschiedener Länder. Besonders im Kartellwesen der deutschen Reederei hat die Betriebsgemeinschaft vor dem Kriege eine große Rolle gespielt und wird diese Bedeutung auch nach dem Kriege, wo der drohende, außerordentlich starke ausländische Wettbewerb die deutschen Reedereien zu engstem Zusammenschluß zwingen wird, zum mindesten behalten. Die Fälle eines Übergreifens dieser Kartellform in das internationale Verbandswesen sind dagegen sehr selten.

Über die Bedeutung dieser Kartellform für die Tarifentstehung gilt dasselbe wie für die Gewinnabrechnungs-Gemeinschaft. Da die Betriebsgemeinschaft jede Wettbewerbsmöglichkeit zwischen den verbundenen Reedereien von Grund aus beseitigt, so schafft sie damit

auch die Grundlage für die Entstehung eines Tarifwesens, vorausgesetzt, daß sie alle oder den bei weitem größten Teil der Mitbewerber einschließt. Das ist aber bisher kaum jemals der Fall gewesen, weil, wie wir sahen, die Betriebsgemeinschaft sich bisher fast ausschließlich auf Reedereien desselben Landes beschränkt hat. Wie die Abrechnungsgemeinschaft, bildet auch sie fast immer nur ein Glied in der Kette umfassenderer Kartellvereinbarungen und hat nur als solches bisher Bedeutung für die Entwicklung des Tarifwesens erlangt.

4. Form der Kartellvereinbarungen. Die Kartellvereinbarungen brauchen nicht immer ausdrücklich getroffen zu werden. Sie können auch stillschweigend eingegangen werden, wenigstens soweit es sich um Kartelle niedriger Stufe, also nicht um Abrechnungs- oder Betriebsgemeinschaften handelt. Die an einem Verkehr beteiligten Linien können z. B. auch ohne ausdrückliche Verabredung sich auf ein gewisses Verkehrsgebiet beschränken, sie können in gleicher Weise auch ihre Preise in Übereinstimmung halten. Der Zweck solcher stillschweigenden Übereinkommen ist dabei genau der gleiche wie der der ausdrücklichen; die Vermeidung des für alle Beteiligten schädlichen Wettbewerbes. Die Ursachen, aus denen die Beteiligten auf eine ausdrückliche Bindung verzichten, können verschieden sein: oft liegt der Grund in der Schwierigkeit, ein besonderes Abkommen mit seinen zahlreichen Einzelbestimmungen zustande zu bringen; oft handelt es sich auch lediglich um die stillschweigende Fortsetzung alter Abkommen, wie das z. B. in dem Verkehr nach Australien vor dem Kriege der Fall war.

5. Ergebnis für die Tarifentwicklung. Nach dem, was wir gesehen haben, besteht also ein enger Zusammenhang zwischen gewissen Kartellformen und der Tarifbildung. Den Kartellen, wenigstens einzelnen Kartellformen, war es vorbehalten, den inneren Wettbewerb zwischen den Linien zu beseitigen und so für die Beteiligten eine Monopolstellung zu begründen, die es ihnen ermöglichte, ihre Preise in Tarifform festzusetzen.

Zwei Vorgänge aus der Geschichte des überseeischen Preiswesens mögen hier Platz finden, die diesen Zusammenhang besonders deutlich erkennen lassen.

Im Jahre 1910 erging in den Straits Settlements ein Gesetz, *Freight and Steamship Ordinance*, das diejenigen Reedereien, die Kartellen angehörten, mit einer besonderen Steuer von 20 v. H. des Betrages ihrer Frachten von und nach der Kolonie belastete. Der Zweck dieses Gesetzes war, die bestehenden Kartelle, denen man in den Straits eine Schädigung der Interessen der Kolonien zur Last legte¹⁾, zur Auflösung zu nötigen. Dabei aber hatte man übersehen, daß man auf diese Weise zwar die nachteiligen Erscheinungen der Kartellbildung, als die man in den Straits vor allem die Gewährung von Frachtabatten ansah, beseitigte, aber dem überseeischen Verkehr gleichzeitig auch die durch die Kartellbildung ermöglichten Vorteile entzog. Denn nunmehr er-

¹ Vgl. über diese Beschwerden: *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O. Bd. II, Seite 181 ff.

klärten sämtliche beteiligten Reedereien, deren Monopolstellung man auf diese Weise beseitigt hatte, sich folgerecht außerstande, weiter feste Tarifsätze zu gewähren. Die Aufhebung des Tarifwesens erwies sich aber für das überseische Geschäft, das in seiner heutigen Form zu einem großen Teil auf den Bestand eines Tarifwesens angewiesen ist, als ein so großer Nachteil, daß sich die Kaufmannschaft von Singapore, auf deren Betreiben das Gesetz hauptsächlich erlassen worden war, deren Geschäfte aber unter den Folgen dieses Gesetzes schon nach kurzer Zeit fast zum völligen Stillstand gekommen waren, selbst genötigt sah, die Aufhebung des Gesetzes zu betreiben. Das Gesetz wurde denn auch schon nach wenigen Wochen zeitweilig, und später nach Verhandlungen in der britischen Reichskonferenz im Jahre 1911 endgültig aufgehoben¹⁾.

Ebenso bezeichnend für den ursächlichen Zusammenhang zwischen Kartell- und Tarifwesen ist ein Vorgang aus der Zeit kurz vor dem Weltkriege. Als der Nordatlantische Dampferlinien-Verband infolge der Forderung der Hamburg-Amerika-Linie auf Gewährung eines größeren Anteils am Verkehr gesprengt worden war, so daß sämtliche Vereinbarungen mit dem 31. Januar 1914 hinfällig werden sollten, gab die in Paris tagende Gegenpartei am 21. Januar 1914 die Mitteilung aus, daß »die Tarife ihrer Gesellschaften in Zukunft von den Umständen bestimmt werden sollten«. Das bedeutete nichts anderes als die Feststellung, daß nunmehr mit der Aufhebung der Kartellvereinbarungen mit Notwendigkeit an Stelle des Tarifwesens die freie Marktpreisbildung treten müsse. Diese für die Allgemeinheit höchst bedauerliche Folge wurde damals nur dadurch verhindert, daß in letzter Stunde die beiden Hauptgegner, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, sich einigten.

Viertes Kapitel.

Die Gründe für die Annahme eines Tarifwesens.

1. Allgemeines. In vielhundertjähriger Entwicklung, deren wichtigste Abschnitte allerdings erst in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts fallen, haben wir verfolgen können, wie allmählich die Vorbedingungen für ein Tarifwesen in der Seeschifffahrt sich verwirklichen. Die Trennung der Reederei vom Seehandel, die Umwandlung der zunächst unvertretbaren Beförderungsleistungen in vertretbare, die Entwicklung des Stückgutverkehrs, die Entstehung der Linienschifffahrt und die Monopolisierung des Stückgutverkehrs durch die Linienschifffahrt, und endlich die Ausschaltung des inneren Wettbewerbes zwischen den Linienreedereien mit Hilfe der Verbandsbildung, bilden die einzelnen Stufen dieser Entwicklung.

¹⁾ Vgl. darüber *Nauticus* 1911, Seite 295/96; 1912, Seite 396; *Special Diplomatic and Consular Reports* a. a. O., Seite 202 f.

Aber diese Entwicklung bereitet doch nur den Boden für ein Tarifwesen vor. Die Frage nach den Gründen, aus denen das Tarifwesen tatsächlich Eingang in die Preisbildung der Seeschifffahrt gefunden hat, findet in dieser Entwicklung noch keine Beantwortung.

Blicken wir auf das Eisenbahnwesen, so zwangen hier schon rein äußere Gründe zur Annahme eines Tarifwesens: das ist einmal die ungeheure Anzahl der einzelnen Leistungen, die es geradezu unmöglich macht, in jedem Fall eine besondere Abrede zu treffen, und das ist weiter die meist gesetzlich festgelegte Pflicht, alle Beteiligten gleichmäßig zu behandeln.

Bei der Seeschifffahrt liegen die Ursachen nicht so einfach. Eine Verpflichtung, alle Beteiligten gleichmäßig zu behandeln, besteht hier im allgemeinen nicht¹⁾. Und ebensowenig besteht hier eine eigentliche Unmöglichkeit, über jeden Beförderungsfall eine besondere Abrede zu treffen. Denn die Zahl der Verkehrsbeteiligten und daher auch die Zahl der Beförderungsfälle ist hier sehr viel kleiner als bei der Eisenbahn.

Die Ursachen hierfür mögen kurz angedeutet werden. In den älteren Zeiten, aber teilweise bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein, lag das überseeische Geschäft infolge der großen Verlustgefahren, die mit ihm verbunden waren, und der Größe des Kapitals, das es erforderte, in der Hand ganz weniger, sehr kapitalkräftiger Kaufherren in den großen Seestädten. Auch die Hilfspersonen des Spediteurs und Kommissionärs fehlten noch fast ganz. Das hat sich allerdings inzwischen völlig geändert. An die Stelle einiger weniger kapitalkräftiger Kaufherren ist infolge der Verminderung des Wagnisses und der immer weiter gehenden Zersplitterung der Handelszweige eine große Anzahl auch kleinerer Händler getreten, von denen jeder sich meist auf ein Sondergebiet beschränkt. Neben den Eigenhändler ist weiter auch der Kommissionär und der Spediteur als Befrachter getreten. Indem so der Kreis der Befrachter im überseeischen Verkehr wesentlich erweitert wurde, wurde auch die Zahl der Beförderungsverträge wesentlich vermehrt. Aber diese Vermehrung ist doch nicht so weit gegangen, daß sie die Möglichkeit ausschliesse, über jede einzelne Leistung die Fracht besonders zu vereinbaren. Gemessen an der ungeheuren Zahl der Bahnversender, ist die Zahl der Befrachter im überseeischen Verkehr noch immer sehr klein. Sie beschränkt sich auf einen gewissen, eng begrenzten Kreis, im wesentlichen auf die überseeischen Einfuhr- und Ausfuhrhäuser, auf den überseeischen Kommissionshandel, auf einen kleinen Teil der Spediteure und daneben noch auf gewisse Fabrikanten, die unter Aus-

¹⁾ Ausnahmen finden wir nur sehr selten in einzelnen subventionierten Verkehren auf Grund der Subventionsverträge, so z. B. in dem Vertrage der italienischen Regierung mit der Società di Navigazione generale Italiana über einen Post- und Handelsschiffahrtsdienst im Mittelländischen Meere, in der Levante, im Roten Meere und im indischen Ozean, genehmigt durch Gesetz vom 22. April 1893, Artikel 63: »Die zugelassene Reederei ist verpflichtet, gleiche Bedingungen festzuhalten und keinerlei Bevorzugungen einzuräumen und keine Verträge abzuschließen, die den Zweck haben, die Tarife zugunsten einer oder mehrerer Absender zu ermäßigen.« Vgl. Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtslinien in den Seestaaten der Erde a. a. O., 2. Teil, Seite 640.

schaltung des Spediteurs und Kommissionärs ihre Sendungen selbst verfrachten. Damit aber fällt auch diese Notwendigkeit zur Annahme eines Tarifwesens für die Seeschifffahrt weg. Tatsächlich finden wir denn auch eine größere Anzahl überseeischer Verkehre und Verkehrsarten, wo sich die Preisbildung noch immer nicht in der Form von Tarifen, sondern der Einzelabrede vollzieht.

Es müssen also andere Gründe als die genannten sein, welche bei der Seeschifffahrt, wenigstens teilweise, zur Annahme eines Tarifwesens geführt haben. Solche Gründe sind in der Tat unschwer nachweisbar, und zwar sowohl auf seiten der Befrachter als auch auf seiten der Verfrachter.

2. Die Gründe für die Annahme eines Tarifwesens auf seiten der Befrachter.

a) Vorauszuschicken ist hier ein allgemeiner Gesichtspunkt. In einem nach bestimmten Grundsätzen aufgebauten Tarifwesen werden sich naturgemäß, soweit es sich um die Ausnutzung des Monopols handelt, die Rücksichten auf Gerechtigkeit, Billigkeit und die Bedürfnisse der Allgemeinheit weit stärker geltend machen können, als wenn die Preisbildung in jedem Falle durch besondere Abrede erfolgt. Mit anderen Worten: die Einzelabrede bietet der Willkür des Monopolinhabers weit mehr Raum, als ein mehr oder weniger in das Licht der Öffentlichkeit gestelltes, von gewissen einheitlichen Grundsätzen aus aufgebautes Tarifwesen. Darin liegt zunächst schon ein gewisser Anlaß für die Verkehrstreibenden, auf die Einführung eines Tarifsystems hinzudrängen¹⁾.

b) Damit hängt ein anderer Gesichtspunkt eng zusammen. Jedes Tarifwesen trägt, auch wenn es an einem gesetzlichen Zwange zu seiner gleichmäßigen Anwendung fehlt und Durchbrechungen zugunsten Einzelner vorkommen, doch eine weit größere Gewähr für die gleichmäßige Behandlung aller Verkehrstreibenden in sich als die Preisbildung durch Einzelabrede. Sehr treffend bezeichnet daher auch der englische Sprachgebrauch das Tarifwesen geradezu als das »System der gleichmäßigen Frachtsätze« (*system of uniform rates*) im Gegensatz zum Preissystem des freien Marktes, dem System des freien Wettbewerbes (*system of open competition*). Tatsache ist auch, daß trotz des Fehlens eines Zwanges die gleichmäßige Behandlung der Beteiligten im Seetarifwesen, wie wir später sehen werden, außerordentlich weit gediehen ist, viel weiter jedenfalls, als das der allgemeinen Vorstellung von den Seefrachttarifen entspricht. An dieser Gleichmäßigkeit in der Behandlung haben alle Befrachter ein gewisses Interesse, weil jeder fürchten muß, daß ihm anderenfalls der Wettbewerb durch Gewährung von Vorzugssätzen an seine Mitbewerber erschwert oder gar unmöglich gemacht wird. Besonders groß ist das Interesse an der Durchführung einer gleichmäßigen Behandlung bei den kleineren Befrachtern. Denn bei der Einzelabrede ist naturgemäß der große Befrachter (*merchant large*) vermöge des größeren Ladungsangebots, über das er verfügt, gegenüber dem kleineren

¹⁾ Ähnliche Erwägungen finden sich auch in dem Berichte des Königlich englischen Ausschusses über die Schifffahrtsringe. Vgl. *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Bd. I, Seite 40 (3).

Befrachter (*small man*) wesentlich im Vorteil und wird daher im allgemeinen günstigere Sätze erzielen als der kleinere Befrachter, an dessen Kundschaft der Reederei naturgemäß nicht so viel liegt wie an der des großen Befrachters. Die Begünstigung der großen Befrachter hat oft sogar zur Folge, daß die Reederei, um sich für die diesen Befrachtern eingeräumten Zugeständnisse schadlos zu halten, die kleineren Befrachter um so stärker heranzieht. Der kleinere Befrachter läuft also geradezu Gefahr, seinen Wettbewerb aufgeben zu müssen und seine Existenz zu verlieren. Unter dieser ungleichmäßigen Behandlung der Befrachter leidet aber auch die Allgemeinheit, und zwar in doppelter Hinsicht. Denn einmal muß naturgemäß unter der Schädigung der kleineren Befrachter das Ausfuhrgeschäft überhaupt leiden. Und weiter ist es für die den großen Befrachtern gewährten Vergünstigungen bezeichnend, daß sie sich im allgemeinen nicht in niedrigere Warenpreise umsetzen, sondern in den Taschen der großen Befrachter verbleiben.

c) Hierzu tritt noch ein weiterer Umstand, der den Befrachtern ein Tarifwesen an Stelle der freien Preisbildung erstrebenswert erscheinen läßt. Das ist der Vorzug des Tarifs, eine sichere, für längere Zeit zutreffende und schnelle Vorausberechnung zu ermöglichen. Dieser Vorzug gilt auch für die Seefrachttarife. Denn wenn auch, wie wir noch genauer sehen werden, alle Seefrachttarife mit dem Vorbehalt veröffentlicht werden, daß Änderungen jederzeit ohne vorherige Anzeige zulässig sind, so zeigen doch tatsächlich in gewöhnlichen Zeiten die meisten Seefrachttarife einen hohen Grad von Beständigkeit, so daß die Befrachter im allgemeinen diese Sätze ihren Berechnungen unbedenklich zugrunde legen können. Diese Beständigkeit geht teilweise so weit, daß bei einzelnen Tarifen vor dem Kriege selbst innerhalb mehrerer Jahre Änderungen der Sätze von Bedeutung kaum vorgekommen sind.

Daraus ergeben sich aber für den überseeischen Geschäftsverkehr wesentliche Vorteile. Denn einmal wird so ein bis dahin schwankender Posten in der Preisforderung festgelegt, so daß der Verkäufer nunmehr in der Lage ist, seine Preise auf das genaueste zu veranschlagen. Dadurch wird gleichzeitig der Gefahr von Verlusten vorgebeugt, wie sie beim Mangel eines Tarifwesens, bei der Unsicherheit und dem ständigen Wechsel der Frachtverhältnisse, leicht infolge unrichtiger Veranschlagung der Frachtkosten entstehen. Weiter aber erleichtert die Beständigkeit des Tarifwesens auch den Abschluß von überseeischen Verträgen auf längere Zeit im voraus oder auf längere Dauer und die Abgabe von Frankoangeboten (Frankoofferten). Und schließlich vereinfacht der Tarif, wenigstens so weit er veröffentlicht ist, auch die Ermittlung der Frachtkosten für die Verkehrstreibenden, die mit Hilfe des Tarifs sich ohne weiteres die Höhe der Frachtkosten berechnen können, während sie beim Mangel eines Tarifs erst mit Zeitverlust und Kosten verbundene Erkundigungen einziehen müssen.

Alle diese Vorteile sind besonders groß für das Ausfuhrgeschäft. Denn fast alle Einfuhrländer verlangen frachtfreie Lieferung; auch spielen gerade bei den wichtigsten Ausfuhr Gütern, den Industrieerzeugnissen, langfristige Verträge eine wesentliche Rolle. Der überseeische

Ausfuhrhandel wird daher den Mangel eines Tarifwesens besonders schwer empfinden. Tatsächlich hat denn auch die Entwicklung, wenn auch durch andere Gründe wesentlich unterstützt, dahin geführt, daß gerade der Verkehr von denjenigen Ländern, in denen die Ausfuhrindustrie sich besonders stark entwickelt hat, vor allem der von Westeuropa ausgehende Verkehr durch Tarife beherrscht wird, während umgekehrt in den einkommenden Verkehren, ganz besonders dort, wo es sich um einen Verkehr von Ländern mit überwiegend landwirtschaftlicher oder bergbaulicher Rohherzeugung handelt, Tarife zum größten Teil fehlen.

3. Die Gründe für die Annahme eines Tarifwesens auf seiten der Reeder.

a) Wenn aus den dargelegten Gründen der Befrachter ein wesentliches Interesse an der Einführung eines Tarifwesens hat, so kann dies der Reeder nicht unberücksichtigt lassen. Denn wenn auch die Linienreederei im Besitze eines Monopols ist, so erstreckt sich dieses doch immer nur auf einen Teil der Güter, vorzugsweise die höherwertigen, während im übrigen der Wettkampf mit der freien Schifffahrt fortbesteht. Und auch dieses beschränkte Monopol ist der Anfechtung nicht völlig entzogen. Muß die Linienfahrt schon an sich stets gewärtig sein, daß sich aus dem großen Heer der freien Schiffe neue Wettbewerbslinien bilden, so steigt naturgemäß diese Gefahr, wenn sie die Wünsche der Befrachter vernachlässigt. Damit aber ist auch ein Grund für sie gegeben, den Bedürfnissen des Handels nach Einrichtung von Tarifen nach Möglichkeit zu entsprechen.

b) Hierzu treten weitere Gründe, die ausschließlich auf den Interessen der Linienreederei beruhen.

Durch die Verbandsbildung haben sich die Grundlagen der Preisbildung innerhalb der Linienreederei vollkommen geändert. Denn die Preisbildung der Linienreederei ist nunmehr zu einem großen Teil dem freien Wettbewerb entzogen. Damit aber bietet sich der Linienreederei die Möglichkeit, auch den wirtschaftlichen Wert der Güter bei der Preisbildung zu berücksichtigen. Solange die Schifffahrt ausschließlich dem Wettbewerb des freien Marktes unterstand, war das nicht möglich; denn der Reeder, der den Beförderungspreis für die eine Sendung höher als für die andere bemaß, lief Gefahr, daß seine Mitbewerber ihn unterboten, um die Sendung an sich zu ziehen. Tatsächlich kennt denn auch der freie Markt, von seltenen Ausnahmen abgesehen, keine Abstufung der Preise nach dem Werte der Güter. Die Preise bilden sich vielmehr auf freiem Markte lediglich auf der Grundlage von Raum und Tragfähigkeit des Schiffes nach Angebot und Nachfrage.

Erst durch die Kartellbildung wird der Linienreederei, soweit sie nicht schon vorher in vereinzelt Fällen ein tatsächliches Monopol innehat, die Möglichkeit gegeben, den Wert der Güter mitzuberücksichtigen. Diese Möglichkeit aber hat sie sich nicht entgehen lassen; denn sie bietet ihr den Vorteil, die Frachten der einzelnen Güter so zu stellen, daß ihr möglichst viele Beförderungen zufallen. Sie kann auf diese Weise vor allem die Absatzfähigkeit der geringwertigen Güter erweitern, indem sie die hochwertigen Güter stärker heranzieht, die geringwertigen dagegen weniger belastet. Gleichzeitig bietet sich ihr

damit auch eine scharfe Waffe im Wettkampfe mit der freien Schifffahrt, die nicht in der Lage ist, den Wert der Güter bei der Preisbildung zu berücksichtigen. Denn dadurch, daß sie bei denjenigen Gütern, die dem Wettbewerb der freien Fahrt nicht unterliegen, die Preise höher hält, ist sie in der Lage, bei den übrigen Gütern die Frachten entsprechend niedriger zu bemessen und so diese Güter von der freien Schifffahrt weg der eigenen Reederei zuzuführen.

In diesen Möglichkeiten liegt für die Linienfahrt ein wichtiger Anlaß, nach Möglichkeit zu einem Tarifwesen überzugehen, in dem die Berücksichtigung des Wertes sich viel leichter und zweckmäßiger durchführen läßt, als bei der Preisbildung durch Einzelabrede.

c) Aber auch die Erreichung des Zweckes der Kartellbildung, der auf möglichste Ausschließung des Wettbewerbes unter den Beteiligten gerichtet ist, wird durch Annahme eines Tarifwesens wesentlich gefördert. Denn einmal wird dadurch eine einheitliche Preispolitik erleichtert, und gleichzeitig wird auch, zumal wenn die Tarife veröffentlicht sind, die gegenseitige Kontrolle über die Einhaltung der Preisvereinbarungen vereinfacht.

d) Dazu kommt endlich, daß die Tarife mit ihrer Beständigkeit den Reedereien den Vorteil einer größeren Beständigkeit ihrer Einnahmen gewährleisten. Der Tarif kann nicht so schnell den wechselnden Verhältnissen von Angebot und Nachfrage folgen, wie das die Einzelabrede tun kann. Während bei der freien Preisbildung die Frachten fast von Tag zu Tag schwanken, sehen wir, wie in Zeiten ungestörter wirtschaftlicher Entwicklung die Tarifsätze sich oft jahrelang kaum ändern. Der Tarif wirkt in gewisser Weise als Preisregler. Dadurch, daß Preiserhöhungen sich innerhalb eines Tarifwesens langsamer durchsetzen, wird der Markt eher vor einer Überspekulation bewahrt, vor allem werden die Reedereien leichter von einer übermäßigen Vergrößerung ihres Schiffsparks zurückgehalten; so werden die Krisen abgeschwächt. Und in entsprechender Weise wirkt auch der Tarif bei ungünstiger Geschäftslage, indem er das Sinken der Beförderungspreise verlangsamt. Dadurch, daß das durch den wirtschaftlichen Rückgang bedingte Sinken der Beförderungspreise sich auf dem Boden eines Tarifwesens langsamer durchsetzt, können sich auskömmliche Preise auch noch zuzeiten des wirtschaftlichen Niederganges, wo das Halten der Preise für einzelne Unternehmungen oft eine Lebensfrage ist, für eine gewisse Zeit behaupten.

Fünftes Kapitel.

Ergebnis der Entwicklung. Umfang des Seefrachttarifwesens.

Die Vorteile, die auf seiten des Befrachters und des Reeders gleichmäßig für ein Tarifwesen sprechen, haben nun dahin geführt, daß der Seeverkehr überall dort, wo die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen gegeben waren, zur Tarifbildung übergegangen ist.

Da aber die Vorbedingungen für die Entstehung von Tarifen, wie wir gesehen haben, nur für einen Teil des Seeverkehrs gegeben sind, so folgt, daß das Seetarifwesen nur einen beschränkten Geltungsbereich hat. Es liegt also hier anders als bei der Eisenbahn, wo sich die Preisbildung so gut wie ausnahmslos in der Form des Tarifs vollzieht, und wo nur in Ländern rein privatwirtschaftlicher Tarifgestaltung noch vereinzelt, aber durch staatliche Verbote oder durch die öffentliche Meinung mehr und mehr als unzulässig verworfen, besondere Abmachungen über einzelne umfangreichere Sendungen vorkommen.

Nach unseren früheren Feststellungen sind Tarife nur dort möglich, wo größere Mengen regelmäßig wiederkehrender, vertretbarer Beförderungsleistungen in Frage kommen, und wo die Entwicklung zu einem Verkehrsmonopol geführt hat, das den Inhaber befähigt, die Beförderungspreise einseitig, autoritativ, für eine gewisse Dauer festzusetzen.

Hieraus ergeben sich die Grenzen, jenseits deren auch jetzt noch eine freie Preisbildung im Seeverkehr besteht:

a) Zunächst einmal scheidet der Charterverkehr für das Tarifwesen aus, weil jeder Chartervertrag eine individuelle, nach dem Parteiwillen nicht vertretbare Leistung zum Gegenstande hat. Das Tarifwesen beschränkt sich also auf den Stückgutverkehr, wo die Beförderungsleistungen das Gepräge gleichmäßiger, vertretbarer Leistungen angenommen haben.

b) Weiter kommt die freie Schifffahrt für das Tarifwesen nicht in Betracht. Für den größten Teil ihres Verkehrs schon deshalb nicht, weil sie sich allmählich fast ausschließlich dem Charterverkehr zugewandt hat; im übrigen aber auch deshalb nicht, weil sich innerhalb der freien Fahrt mit Rücksicht auf die große Anzahl der beteiligten Mitbewerber kein Monopol hat entwickeln können. Hiernach bleibt also das Tarifwesen auf die Linienschifffahrt beschränkt, die einerseits den Stückgutverkehr fast vollständig an sich genommen hat und sich andererseits mit Hilfe der Kartellbildung ein Verkehrsmonopol geschaffen hat. Da nun in der Linienfahrt vor dem Kriege nur etwa $\frac{1}{3}$ des gesamten Weltschiffsraums beschäftigt waren, so bedeutet die Beschränkung des Tarifwesens auf die Linienfahrt eine außerordentlich wichtige Einschränkung des Geltungsbereichs des Tarifwesens. Dabei wird man allerdings, wenn man die Bedeutung des Seefrachttarifwesens für den Gesamtbereich der überseeischen Schifffahrt richtig erfassen will, diese nicht lediglich nach der Geltung, die das Tarifwesen im Bereich des Weltschiffsraums hat, beurteilen dürfen, sondern dabei berücksichtigen müssen, daß das Tarifwesen vorzugsweise die hochwertigen Güter umfaßt, und die gesamte Ausfuhr an Industrieerzeugnissen und die Einfuhr hochwertiger Kolonialerzeugnisse darauf beruht, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft daher sehr viel größer ist, als das nach seinem rein räumlichen Geltungsgebiet erscheint, so daß trotzdem das Tarifwesen heute als die bei weitem wichtigste Form der Preisbildung in der Seeschifffahrt anzusehen ist.

c) Aber selbst innerhalb der Linienschifffahrt bildet das Tarifwesen nicht die ausschließliche Form der Preisbildung, sondern erfährt noch

eine Anzahl wichtiger Einschränkungen. In dieser Hinsicht kommt zunächst folgendes in Betracht: Da das Monopol der Linienschifffahrt sich im allgemeinen nicht auf den Verkehr in minderwertigen Gütern, insbesondere nicht auf den eigentlichen Massengüterverkehr erstreckt, müssen Tarife notwendig dort fehlen, wo Massengüter einen Verkehr stark überwiegend beherrschen. Das gilt für die meisten einkommenden Verkehre, z. B. für den Verkehr von Nordamerika, von Brasilien, vom La Plata, von der Westküste Südamerikas und von Australien. Es gilt dagegen nicht für die ausgehenden Verkehre, weil in ihnen allgemein die hochwertigen Güter, vor allem die Ausfuhrfabrikate eine entscheidende Rolle spielen, und ebensowenig für solche einkommenden Verkehre, an denen überwiegend hochwertige Güter beteiligt sind. So erklärt es sich, daß wir z. B. auch in den einkommenden Verkehren von China, Japan und den Straits Tarife vorfinden.

d) Hiermit hängt es zusammen, daß, selbst wo es in einem Verkehr zu einem Tarifwesen gekommen ist, dieses doch nicht immer alle Güter umfaßt, sondern einzelne Güter, die in besonderem Maße dem Wettbewerb entweder der freien Fahrt oder nicht kartellierter Linienreedereien oder gar beider zusammen ausgesetzt sind, frei läßt. Denn hier fehlt es an einer Monopolstellung, die die Voraussetzung für die Tarifbildung ist. Man findet diese Güter trotzdem in den Tarifverzeichnissen vielfach, um jeden Zweifel über ihre Behandlung auszuschließen, mitaufgeführt, aber mit dem ausdrücklichen Vermerk: »offen« (*open*). So werden z. B. in dem Tarif nach Mittelbrasilien die Frachtsätze für Kohlen und Koks ausdrücklich als »offen« bezeichnet.

e) Weiter beobachten wir, daß nicht selten bei gewissen Gegenständen wegen ihrer besonderen Eigenschaften von der Festsetzung von Tarifsätzen abgesehen ist. Zu diesen Eigenschaften gehören vor allem das besonders hohe Einzelgewicht oder die außergewöhnliche Länge einzelner Gegenstände. Der Grund für diese Behandlung liegt darin, daß es sich hier um keine gleichmäßigen und daher vertretbaren Leistungen handelt, wie sie das Tarifwesen voraussetzt, sondern um Leistungen, bei denen die Preisbildung die Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Einzelfalles, so insbesondere der Einrichtung des betreffenden Schiffes, der Art der sonstigen Ladung und dergleichen mehr, erfordert. Auch ist nicht jedes Schiff in der Lage, Gegenstände dieser Art an Bord zu nehmen, weil häufig die Einrichtungen zu ihrer Übernahme und Löschung oder die Möglichkeit ihrer Unterbringung fehlen.

f) Auch für den örtlichen Geltungsbereich des Tarifwesens bestehen vielfach gewisse Schranken. Für kleinere Häfen, insbesondere für solche, welche im Fahrplan nicht genannt sind, also nur nach Bedarf angelaufen werden, bestimmt sich häufig der Frachtsatz nicht nach den Tarifen, sondern durch Einzelabrede. So schreiben z. B. die Tarife für den Verkehr nach West- und Südwestafrika vielfach vor, daß »die Verladung nach im Fahrplan nicht genannten Häfen besonderer Vereinbarung bedarf«. Auch das ist durchaus folgerichtig. Denn hier trägt die Beförderung das Gepräge einer Gelegenheitsleistung, während das

Tarifwesen seiner Natur nach regelmäßig wiederkehrende Beförderungsleistungen voraussetzt.

g) Auf dem gleichen Grunde beruht auch noch eine andere Erscheinung. Das Seetarifwesen sieht nämlich grundsätzlich davon ab, für sämtliche Güter Tarifsätze aufzustellen, es beschränkt vielmehr die Festlegung auf diejenigen Güter, denen für den betreffenden Verkehr eine gewisse Bedeutung zukommt. Die Güterverzeichnisse sind daher im allgemeinen nicht vollständig. Die Bestimmung der Fracht für solche Güter, die nur gelegentlich auftreten, überläßt das Seetarifwesen durchaus folgerichtig der Einzelabrede.

h) Eine letzte Ausnahme endlich bilden die »ungleichartigen Kontrakte«, also Verträge, die in Abweichung von den Tarifen einzelnen Befrachtern besondere Frachtvorteile gewähren. Diese Kontrakte finden später (Seite 280ff.) ihre besondere Behandlung.

Zweiter Teil.

Die Darstellung des Seefrachttarifwesens.

Erster Abschnitt.

Das Seefrachttarifwesen im allgemeinen.

Erstes Kapitel.

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Seefrachttarifwesens.

Bevor wir auf das Seefrachttarifwesen selbst näher eingehen, ist es notwendig, sich zunächst die Bedeutung, die die Gestaltung des Seefrachttarifwesens für die einzelne Volkswirtschaft hat, zu vergegenwärtigen. Das erscheint erforderlich, nicht nur, um die volkswirtschaftliche Tragweite der späteren Untersuchungen richtig zu würdigen, sondern vor allem auch deshalb, weil andere, für das Seefrachttarifwesen wichtige Fragen eng damit in Zusammenhang stehen, so vor allem die Frage, welche Stellung der Staat und die Allgemeinheit gegenüber dem Seefrachttarifwesen einzunehmen haben, und ob und welche allgemeinen Anforderungen an die Tarifgestaltung in der überseeischen Frachtfahrt zu stellen sind.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Seefrachttarifwesens ist abhängig von dem Umfange der Verkehrsbeziehungen, in denen die einzelne Volkswirtschaft zu den überseeischen Ländern steht; indessen mit der wichtigen Einschränkung, daß es sich dabei um den Verkehr in solchen Gütern handeln muß, die unter das Monopol der Linienschiffahrt fallen. Denn nur insoweit kommt, wie wir gesehen haben, für die Seeschiffahrt überhaupt ein Tarifwesen in Frage, während außerhalb dieses Monopols sich die Preisbildung nicht nur bei der freien, sondern auch bei der Linienschiffahrt in der Form der freien Marktpreisbildung vollzieht. Das bedeutet also nach dem, was wir früher über den Umfang des Monopols der Linienschiffahrt angeführt haben, daß die Gestaltung des Seefrachttarifwesens nur dort zu einer Frage von größerer volkswirtschaftlicher Bedeutung wird, wo ein erheblicherer überseeischer Verkehr in den der Linienschiffahrt vorbehaltenen wertvolleren Stückgütern, also vor allem in gewerblichen Erzeugnissen und ferner in wertvollen Rohstoffen, Nahrungs- und Genußmitteln stattfindet. Dagegen

muß der Verkehr in Massengütern für die Beurteilung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Seefrachttarifwesens im wesentlichen außer Betracht bleiben, weil dieser Verkehr im allgemeinen nicht unter das Monopol der Linienschiffahrt fällt und sich daher auch der Regelung durch ein Tarifwesen entzieht.

Hieraus erhellt, daß nicht alle Volkswirtschaften gleichmäßig an der Gestaltung des Tarifwesens der überseeischen Frachtfahrt beteiligt sein können. Es fallen naturgemäß zunächst diejenigen Staaten aus, die überhaupt am überseeischen Verkehr nicht wesentlich teilnehmen. Indessen wird man Mühe haben, heute noch derartige Volkswirtschaften von irgendwelcher Bedeutung zu nennen. Der Weltkrieg hat geradezu handgreiflich gezeigt, wie stark alle Volkswirtschaften mit dem überseeischen Verkehr verknüpft sind, und wie selbst reine Binnenländer, wie etwa die Schweiz, mit ihren wichtigsten Lebensinteressen eng in den überseeischen Güteraustausch verflochten sind, wenn auch die Vermittlung ihres überseeischen Verkehrs fremden Ländern zufällt.

Die Gestaltung des Seefrachttarifwesens hat nach dem Gesagten weiter für solche Staaten geringere volkswirtschaftliche Bedeutung, deren überseeischer Verkehr in der Hauptsache in der Ausfuhr eines oder weniger Massengüter besteht, auf deren Beförderung sich das Monopol der Linienschiffahrt und daher auch das Tarifwesen nicht erstreckt. Indessen liegt es hier in der Regel so, daß die oft sehr großen Werte, welche diesen Ländern aus der Ausfuhr dieser Massengüter zuwachsen, ihnen eine starke Einfuhr, insbesondere an Fabrikaten, ermöglichen, so daß wenigstens in der einkommenden Fahrt das Tarifwesen auch für diese Staaten größere volkswirtschaftliche Bedeutung hat. Dabei ist an Länder zu denken, wie z. B. Chile, wo zwar das volkswirtschaftliche Interesse an der auf freiem Markte erfolgenden Gestaltung des Frachtpreises für den Hauptausfuhrartikel Salpeter durchaus im Vordergrund steht, wo aber doch die dauernd zunehmende Einfuhr gewerblicher Erzeugnisse auch ein lebhaftes Interesse an der Tarifgestaltung der Linienschiffahrt hat entstehen lassen. Ähnlich liegt es, um noch einige der bezeichnendsten Beispiele zu nennen, in Argentinien, wo dem überwiegenden Interesse an dem auf freiem Markte gebildeten Frachtsatz für Weizen ein erhebliches Interesse an der Tarifgestaltung der gewerblichen Einfuhrgüter gegenübersteht. Und ähnlich liegen die Verhältnisse für die Südstaaten der Union und für große Teile Indiens mit den Hauptausfuhrartikeln Jute und Baumwolle.

Hieraus ergibt sich umgekehrt, welche Länder am stärksten an der Tarifgestaltung der überseeischen Frachtfahrt beteiligt sind. Es sind die, bei denen der Schwerpunkt ihres Welthandelsbetriebes in der Ausfuhr gewerblicher Erzeugnisse liegt, und bei denen dieser Ausfuhr infolge des großen Bedarfs ihrer industriellen Werke und der verstärkten Kaufkraft im Innern gleichzeitig auch eine starke Einfuhr solcher wertvollen überseeischen Rohstoffe, wie z. B. Kupfer, Zink, Wolle, und solcher Nahrungs- und Genußmittel, wie Tee, Kakao, getrocknetes Obst und dergleichen entspricht, die unter das Monopol der Linienschiffahrt fallen. Obenan steht hier mit seinen Interessen England, das in

seinem wirtschaftlichen Bestande vollkommen auf den Absatz seiner gewerblichen Erzeugnisse auf dem Weltmarkt angewiesen ist. Unmittelbar hinter ihm aber folgte vor dem Kriege Deutschland, dessen überseeische Interessen zwar ihrem Umfange nach nicht völlig gleich, ihren Grundlagen nach aber denjenigen Englands durchaus verwandt sind. Ähnlich, wenn auch nicht so ausgeprägt, sind die Interessen der anderen Industriestaaten an der Tarifgestaltung der überseeischen Frachtfahrt.

Für sie alle, vor allem auch für Deutschland, bedeutet die Gestaltung des Seefrachttarifwesens, auf dem ihre ganze überseeische Ausfuhr und ein wichtiger Teil ihrer Einfuhr aufgebaut ist, eine der wichtigsten Fragen des Wirtschaftslebens. Denn die Tarifbildung hat es in der Hand, den Verkehr durch niedrige und zweckmäßige Bemessung der Preise zu fördern, oder durch zu hohe und unzweckmäßige Festsetzung der Preise zu hemmen und ganz zu unterbinden. Dabei müssen wir berücksichtigen, daß die Gefahr für die einzelne Volkswirtschaft, durch volkswirtschaftlich unrichtige Tarifbildung Schaden zu erleiden, bei der Seeschifffahrt wesentlich größer ist als bei jedem anderen Verkehrsmittel, insbesondere auch als bei der Eisenbahn. Das erklärt sich daraus, daß die überseeische Schifffahrt ausschließlich im Dienste des Wettbewerbes auf dem Weltmarkte steht, während das z. B. bei der Eisenbahn nur für einen kleinen Teil ihres Verkehrs gilt. Die Folge ist, daß schon eine geringe Benachteiligung der inländischen Befrachter gegenüber den ausländischen für die betroffene Volkswirtschaft die Gefahr mit sich bringt, aus dem überseeischen Wettbewerb ausgeschaltet zu werden.

Zweites Kapitel.

Grundbegriffe.

Unter dem Begriff Eisenbahntarif, wie er im allgemeinen gefaßt wird¹⁾, verstehen wir ein Verzeichnis der Preise der Beförderungsleistungen der Eisenbahn. Diese für den Eisenbahntarif ausreichende Begriffsbestimmung kann jedoch nicht ohne weiteres auf den Tarif der überseeischen Schifffahrt übertragen werden. Die Seeschifffahrt kennt Verzeichnisse der Preise ihrer Beförderungsleistungen, welche doch keine Tarife sind. Vielfach ist es nämlich üblich, daß die Linienreedereien ihren Kunden in denjenigen Verkehren, die sie nicht monopolistisch beherrschen, über den augenblicklichen Stand der Frachtsätze, zu denen abzuschließen sie bereit sind, in besonderen Verzeichnissen Mitteilung machen. Ein solches vom Norddeutschen Lloyd herausgegebenes Verzeichnis ist in Anlage XI abgedruckt.

Diese Verzeichnisse, so sehr sie äußerlich den Tarifen gleichen, unterscheiden sich in ihrem Wesen völlig davon. Denn einmal sind

¹⁾ Vgl. z. B. Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 27; Rank, Das Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 123.

die darin enthaltenen Preise in ganz anderer Weise zustande gekommen als die in einem Tarif enthaltenen Preise: sie sind nicht das Ergebnis einseitiger, autoritativer Festsetzung, sondern des internationalen Wettbewerbes, dem auch die Linienreederei, wenigstens in dem Verkehr, für den ein solches Verzeichnis herausgegeben wird, mituntersteht. Sie haben daher auch eine ganz andere Bedeutung: sie wollen nicht die Verhandlungen über den Preis im Einzelfall überflüssig machen, sondern sie wollen die Kunden lediglich über die augenblickliche Lage des freien Marktes unterrichten, wobei beide Teile mit der Möglichkeit rechnen, daß ihnen bei der eigentlichen Verhandlung über den Preis von der Gegenseite andere, von dem vorliegenden Verzeichnis abweichende Preise vorgeschlagen werden. Sie sind also weder für längere Dauer, noch zur unbedingten Anwendung auf eine größere Anzahl gleichartiger Fälle berechnet. Die am Seefrachtwesen beteiligten Kreise empfinden diese Unterschiede denn auch sehr genau; denn sie sprechen hier nicht von Tarifen (*tariffs*), sondern von »Quotierungen« (*freight quotations*).

Um den Begriff des Tarifs gegen diese Quotierungen scharf abzugrenzen, werden wir den Begriff genauer fassen müssen, als das im Eisenbahnwesen bei der Bestimmung des Begriffs Tarif geschehen ist, und zwar so, wie das bereits im ersten Teil unserer Arbeit geschehen ist. Der Seefrachttarif ist danach ein für eine gewisse Dauer und für eine größere Anzahl sich wiederholender, gleichartiger Beförderungsleistungen berechnetes, einseitig festgesetztes Verzeichnis der Beförderungspreise der überseeischen Frachtfahrt.

Mehr als diese Begriffsbestimmung enthält, ist aber auch für den Begriff des Seefrachttarifs nicht erforderlich. Insbesondere bedingt der Begriff nicht etwa eine »öffentliche Ordnung der Preise«¹⁾. Man würde andernfalls überhaupt nicht das Recht haben, heute von Seefrachttarifen zu sprechen, da die neuzeitliche Seeschifffahrt, im Gegensatz zu der Seeschifffahrt älterer Zeiten, einer öffentlichen Ordnung des Preiswesens im allgemeinen nicht zugänglich ist. Ebenso wenig setzt der Begriff eine »öffentliche Kundmachung« der Preise voraus²⁾. Denn es liegt keinerlei Grund vor, die geheimen Preisverzeichnisse, die sich in nichts sonst von den öffentlichen Tarifen unterscheiden, und die in der Seeschifffahrt sehr zahlreich sind, nicht unter den Begriff des Tarifs zu fassen.

Nach dem Gegenstande der Beförderung unterscheidet man die Schifffahrtstarife: in Gütertarife, im Seeverkehr im allgemeinen Fracht-

¹⁾ So Cohn, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Seite 935: »Von Tarifen spricht man in der heutigen Volkswirtschaft angesichts einer öffentlichen Ordnung der Preise, welche im Vorwege durch Kundmachung für ein bestimmtes Gebiet des Verkehrs festgestellt ist.« Cohn kennt allerdings die Tarife der überseeischen Frachtfahrt noch nicht.

²⁾ So Cohn, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Seite 937, folgerichtig auf Grund der Annahme, daß jeder Tarif auf einer öffentlichen Ordnung der Preise beruht; und ebenso Grunzel, System der Verkehrspolitik, wenigstens für den Begriff des Eisenbahntarifs: »Unter einem Eisenbahntarif versteht man die öffentlich kundgemachte Zusammenstellung jener Gebühren, welche eine Eisenbahn für die verschiedenen Arten ihrer Leistungen im Bereiche ihres Verkehrsgebietes einhebt.«

tarife (*tariffs of rates of freight, freight tariffs*) genannt; in Tiertarife; in Personentarife, im Seeverkehr im allgemeinen Passagetarife genannt; und in Gepäcktarife. Von diesen verschiedenen Arten beschäftigen uns hier lediglich die Frachttarife.

Auch neben den Seefrachttarifen finden wir vielfach Bestimmungen, die die Anwendung der im Tarif enthaltenen Sätze und ihre Berechnung im einzelnen regeln, und die wir, dem Sprachgebrauch des Eisenbahntarifwesens folgend, Tarifvorschriften nennen, da das Seetarifwesen bisher eine einheitliche Bezeichnung dafür nicht kennt. Nur gelegentlich finden wir hierfür die Bezeichnung »Allgemeine Bestimmungen« (*»general regulations«* oder auch nur *»conditions«* oder *»notes«*). Indessen haben die Tarifvorschriften im Seewesen keine so gründliche Durchbildung wie im Eisenbahnwesen erfahren, weil die Reedereien, deren Kundenkreis sich aus mehr oder weniger Sachverständigen — Einfuhr- und Ausfuhrhäusern, Überseespediteuren usw. — zusammensetzt, die Grundsätze für die Anwendung der Preise und ihre Berechnung in vielen Beziehungen als bekannt voraussetzen können.

Auch der Seefrachttarif zerfällt in der Regel in mehrere Klassen. Indessen ist das keineswegs so ausschließlich der Fall wie bei den Eisenbahntarifen. Neben dem Klassentarif, welcher bestimmte Güter und bestimmte Beförderungsarten von annähernd gleichen Anforderungen zu einer Klasse mit gleichen Beförderungsbedingungen zusammenfaßt, finden sich hier vielfach auch Tarife, bei denen jedes einzelne Gut seinen besonderen Frachtsatz hat, und die wir Einzeltarife nennen wollen.

Den Preis, der für eine Güterbeförderungsleistung zu zahlen ist, nennen wir Fracht (*freight*), wie das auch das Handelsgesetzbuch in vielen Fällen tut¹⁾. Wollen wir dagegen den für eine bestimmte Tarifklasse oder für ein bestimmtes Gut bestehenden Preis bezeichnen, so sprechen wir von Frachtsatz (*rate of freight*). Wollen wir dabei gleichzeitig auch zum Ausdruck bringen, daß dieser Satz auf einem Tarif beruht, was im Seetarifwesen, wie wir gesehen haben, nicht immer der Fall zu sein braucht, so sprechen wir von Tarifsatz (*tariff-rate*).

Auch für das Seetarifwesen unterscheiden wir zweckmäßig Tarifsyst^{em} (*tariff system*) und Tarifschema. Unter Tarifsyst^{em} verstehen wir dabei die Grundsätze, nach denen die Preise im Seetarifwesen gebildet und die Bedingungen für ihre Anwendung festgesetzt werden. Dabei haben wir absichtlich nur von der Bildung der Preise, nicht von der Bildung von Preisklassen gesprochen, wie das im Eisenbahntarifwesen gerechtfertigt wäre²⁾, weil nach dem vorher Gesagten im Seefrachttarifwesen keineswegs immer Preisklassen gebildet werden. Im Gegensatz zum Tarifsyst^{em} verstehen wir unter Tarifschema die äußere Anordnung des Tarifs, wobei auch dieses äußere Tarifbild nicht notwendig eine bestimmte Klasseneinteilung zeigen muß.

¹⁾ Handelsgesetzbuch z. B. §§ 486, 563 Abs. 3 usw.

²⁾ Vgl. z. B. die Bestimmung der Begriffe »Tarifsyst^{em}« und »Tarifschema« bei Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 28; Laury, Güter- und Tiertarife im »Deutschen Eisenbahnwesen der Gegenwart«, Berlin 1911, Seite 385.

Drittes Kapitel.

Das internationale Gepräge des Seefrachttarifwesens.

Was dem Seefrachttarifwesen seine besondere Eigenart verleiht, das ist sein ausschließlich internationales Gepräge, durch das es sich vom Eisenbahntarifwesen scharf unterscheidet.

Das Eisenbahnwesen gehört mit seinen Aufgaben einem bestimmten, von einem einzelnen Staat umschlossenen Wirtschaftsleben an. Demgemäß hat auch das Eisenbahntarifwesen innerhalb jedes einzelnen Staates seine besondere Ausgestaltung erfahren, entsprechend der eigentümlichen Gestaltung, die das Wirtschaftsleben jedes Staates vermöge seiner geschichtlichen Entwicklung, seiner besonderen geographischen, klimatischen und kulturellen Verhältnisse, der wirtschaftspolitischen Einwirkungen und dergleichen mehr angenommen hat. Dieser nationale Grundzug findet seinen Ausdruck in einer mehr oder weniger weitgehenden Einheitlichkeit des Eisenbahntarifwesens jedes einzelnen Landes, die selbst dort in Erscheinung tritt, wo die Eisenbahnen eines Landes sich in den Händen verschiedener Unternehmer befinden. Mit Recht wird daher z. B. von einem deutschen oder englischen Eisenbahntarifwesen gesprochen. Demgemäß ist auch das Eisenbahntarifwesen im wesentlichen ein Zweig der Volkswirtschaftspolitik. Nur da, wo es sich um Eisenbahntarife zwischen verschiedenen Ländern handelt, greift die Bedeutung des Eisenbahntarifwesens über die Grenzen der einzelnen Volkswirtschaft hinaus in die Weltwirtschaft über. Aber selbst in diesen internationalen Tarifen kommen die der einzelnen Volkswirtschaft anhaftenden nationalen Wesenszüge verhältnismäßig stark zum Ausdruck, weil die beteiligten Bahnen die Bedürfnisse der Volkswirtschaften, denen sie dienen, nach Möglichkeit auch in diesen Tarifen zum Ausdruck zu bringen suchen und im allgemeinen nicht mehr von dem nationalen Gepräge ihrer Tarifgestaltung aufgeben, als zur Erreichung des erstrebten Ziels, der Herstellung eines internationalen Verkehrs, unbedingt erforderlich ist.

Hieraus ergibt sich für die Gliederung einer wissenschaftlichen Bearbeitung des Eisenbahntarifwesens, daß das Eisenbahntarifwesen für jeden einzelnen Staat seine eigene Darstellung erfordert, und auch eine allgemeine Eisenbahntariflehre nur aus der Vergleichung der verschiedenen nationalen Tarifgestaltungen gewonnen werden kann¹⁾.

Ganz anders das Seetarifwesen. Die überseeische Schifffahrt gehört nicht einer einzelnen Volkswirtschaft, also nicht einem bestimmten, von einem einzelnen Staate umschlossenen Wirtschaftsleben, sondern der Weltwirtschaft an, weil auch das hohe Meer keiner bestimmten Volkswirtschaft angehört, sondern im Gegenteil die einzelnen Volkswirtschaften

¹⁾ So ist auch bewußtermaßen Ulrich vorgegangen, dem wir die erste systematische Darstellung des Eisenbahntarifwesens verdanken. Vgl. Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen a. a. O., insbesondere Seite 26.

voneinander trennt. Die Folge ist, daß hier eine nationale Gliederung des Tarifwesens nach einzelnen Volkswirtschaften nicht denkbar ist. Es gibt daher kein deutsches Seetarifwesen, wie es ein deutsches Eisenbahntarifwesen gibt. Man könnte höchstens von einem Tarifwesen der deutschen Reedereien sprechen. Aber auch das wäre irreführend; denn es ließe die Meinung aufkommen, als ob das Tarifwesen der deutschen Reedereien seine besondere Ausgestaltung erfahren hätte. Auch das ist nicht der Fall. Die Tarife der deutschen Reedereien für die Fahrt etwa nach Nordamerika oder Indien zeigen genau denselben Aufbau wie die Tarife der englischen Reedereien für diese Verkehre.

Gelegentlich lassen sich allerdings gewisse Ansätze zu einer nationalen Gestaltung des Seetarifwesens nicht verkennen. Es liegt nahe, daß eine Reederei, die für ihren Verkehr auf ein mehr oder weniger national begrenztes Hinterland angewiesen ist, zum Teil in ihrem eigenen Interesse, da die Berücksichtigung der Interessen der heimischen Volkswirtschaft auch eine günstige Entwicklung ihres eigenen Verkehrs verspricht, zum Teil auch unter dem Einfluß der vaterländischen Gesinnung ihrer Leiter, in der Tarifgestaltung auf die Wirtschaftsbedürfnisse ihres Heimatstaates Rücksicht zu nehmen sucht. Da aber eine einzelne Reederei kaum noch irgendwo einen Verkehr von einiger Wichtigkeit für sich allein monopolistisch beherrscht, so kann auch die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des Heimatstaates immer nur im Wege der Verständigung mit den ausländischen Wettbewerbsreedereien erfolgen. Die Folge ist, daß der Berücksichtigung solcher nationalwirtschaftlicher Gesichtspunkte schon an sich recht enge Grenzen gezogen sind, und daß, selbst wenn es dazu kommt, diese Gesichtspunkte nicht in einem bestimmten nationalen Tarifwesen, sondern in einem gemeinsamen internationalen Tarifwesen zum Ausdruck kommen oder eigentlich darin verschwinden. Von einer nationalen Gliederung des Tarifwesens kann jedenfalls auch in solchen Fällen keine Rede sein.

Eine etwas stärkere nationale Färbung erhält das Seetarifwesen nur in einem Falle, nämlich im Rahmen der Subventionspolitik. Die besondere Machtstellung, die der einzelne Staat der subventionierten Reederei gegenüber erlangt, benutzt er vielfach dazu, dem durch die Subvention für den internationalen Wettkampf gestärkten Unternehmen zur Förderung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen bestimmte, auf die Tarifgestaltung bezügliche Auflagen zu machen, die dem Tarif ein gewisses nationales Gepräge geben. Indessen handelt es sich hier stets um verhältnismäßig geringfügige Eingriffe. Denn da die subventionierte Reederei in Abhängigkeit von dem internationalen Frachtmarkt bleibt, so muß der Staat mit seinen Eingriffen in das Tarifwesen, vor allem da, wo es sich um einen starkem Wettbewerb ausgesetzten Verkehr handelt, äußerst vorsichtig sein, um nicht die subventionierte Reederei, ganz im Gegensatz zu seinen Absichten, gegenüber den Mitbewerbern in Nachteil zu bringen oder ihr gar den Wettbewerb überhaupt unmöglich zu machen. Daher gehen auch diese Eingriffe nicht so weit, daß von einer nationalen Gliederung des Tarifwesens gesprochen werden könnte.

Viertes Kapitel.

Die Gliederung des Seefrachttarifwesens nach Verkehren.

1. Die Grundsätze für die Gliederung des Seefrachttarifwesens.

Wenn nach dem Vorhergehenden eine Gliederung des Tarifwesens nach einzelnen nationalen Volkswirtschaften nicht besteht, so fragt es sich, wie etwa sonst das Tarifwesen der Seeschifffahrt sich gliedert. Die Beantwortung dieser Frage ergibt sich aus dem, was wir im ersten Teil unserer Arbeit über die Entstehung der Tarife dargelegt haben.

In den ersten Zeiten des Tarifwesens haben naturgemäß die Tarife jeder einzelnen Linienreederei ihre selbständige Ausgestaltung erfahren. Denn jede Reederei besaß zunächst für sich allein ein tatsächliches Monopol, da Mitbewerber fehlten.

Das änderte sich, als mit der weiteren Entwicklung des Liniennetzes und dem Ausbau der Eisenbahn- und Schiffsverbindungen nach den Häfen und zwischen den Häfen die einzelnen Linienreedereien ihre tatsächliche Monopolstellung allmählich verloren. Nun mußten die mehreren, an einem Verkehr beteiligten Linienreedereien sich zum Zwecke der Ausschaltung des zwischen ihnen bestehenden Wettbewerbes zusammenschließen. Die Folge ist, daß jetzt die Möglichkeit selbständiger Tariffestsetzung von der einzelnen Linienreederei auf die Gesamtheit der im monopolistischen Kartell vereinigten Reedereien übergeht. Die Kartelle werden also die ausschließlichen Träger der Tarifbildung.

Diese Kartelle haben nun aber, wie wir sahen, die Eigentümlichkeit, daß sie sich immer nur auf eine bestimmte Linie, und innerhalb der Linie fast immer nur auf eine bestimmte Verkehrsrichtung beziehen, entweder nur auf den ausgehenden Verkehr (*outward trade*), oder nur auf den einkommenden Verkehr (*homeward trade*); und zwar deshalb, weil die Wettbewerbsverhältnisse auf jeder Linie und in jeder Richtung verschieden liegen. Die Folge ist, daß es in jeder Linie und Richtung auch zu einer besonderen Tarifgestaltung kommt, soweit nämlich überhaupt die Voraussetzungen für eine Tarifentstehung gegeben sind, was im einkommenden Verkehr überwiegend nicht der Fall ist. Wir finden also z. B. eine besondere Tarifgestaltung nicht nur in der westafrikanischen Fahrt als solcher, sondern sowohl in dem ausgehenden als auch in dem einkommenden Verkehr mit Westafrika. Mit anderen Worten: alle Seefrachttarife sind Richtungstarife, und zwar in den denkbar schärfster Ausprägung. Die Tarife der beiden verschiedenen Richtungen einer Linie unterscheiden sich meist viel stärker voneinander als die Tarife der meisten ausgehenden oder der meisten einkommenden Verkehre unter sich. Das ist natürlich, da die Linienreedereien in der Regel der Verbindung zweier völlig verschiedener Wirtschaftsgebiete dienen, wobei es sich beim Hinterland der Ausgangshäfen im allgemeinen um Industriausfuhrländer, beim Hinterland der überseeischen Anlauf-

und Bestimmungshäfen dagegen meist um Länder von überwiegender Roherzeugung handelt.

Diese Verschiedenheit in den wirtschaftlichen Verhältnissen beider Gebiete prägt sich sogar in der äußeren Erscheinung der Tarife beider Richtungen aus. Denn da die Seetarife im allgemeinen nur diejenigen Güter enthalten, in denen auch ein einigermaßen nennenswerter Verkehr stattfindet, so zeigen die Tarife der ausgehenden Fahrt (*outward tariffs*) nach Ländern, die auf die Einfuhr europäischer Industrieerzeugnisse angewiesen sind, z. B. die Tarife nach dem La Plata und nach Brasilien, in größter Spezialisierung alle nur denkbaren Industrieerzeugnisse und haben daher auch meist einen verhältnismäßig großen Umfang. Dagegen weisen die Tarife der einkommenden Fahrt (*homeward tariffs*) in der Regel nur verhältnismäßig wenige Roherzeugnisse auf und sind daher meist von geringem Umfange. Nur wo es sich auch bei den überseeischen Ländern um solche höherer Kultur und entwickelter Industrie handelt, wie z. B. bei Japan und China, zeigen auch die einkommenden Tarife ein den ausgehenden Tarifen verwandtes Gepräge.

Innerhalb der einzelnen Verkehre aber ist es meist zu einer völligen formellen Tarifeinheit gekommen, also zur Annahme eines gemeinsamen Tarifsystems und einer einheitlichen Klassifikation oder doch, soweit eine Klassifikation nicht besteht, zur Annahme eines einheitlichen Warenverzeichnisses. Darüber hinaus aber besteht innerhalb jeden Verkehrs in gewissem Sinne auch eine materielle Übereinstimmung. Allerdings nicht in dem Sinne, in dem bei der Eisenbahn von materieller Tarifeinheit gesprochen wird, also nicht in dem Sinne einer Einheitlichkeit in bezug auf die Einheitssätze. Denn die Seetarife bauen sich grundsätzlich nicht auf bestimmten Einheitssätzen auf, sondern die Tarife sind stets nach bestimmten Bedürfnissen bemessen und nach diesen »gegriffen«. Aber in anderem Sinne besteht doch auch innerhalb jedes einzelnen Verkehrs eine materielle Tarifeinheit. Denn wenn auch bestimmte Einheitssätze fehlen, so sind doch die Tarifsätze auch materiell innerhalb jeden Verkehrs nach gewissen einheitlichen Grundsätzen festgesetzt, insbesondere sind die Beförderungspreise von und nach den einzelnen Häfen nach einheitlichen Grundsätzen aufeinander abgestimmt.

Daß trotzdem jede einzelne Reederei ihre Tarife meist unter ihrer Firma besonders veröffentlicht, darf an diesem Ergebnis nicht irre machen. Es erklärt sich das daraus, daß jede einzelne Reederei nach außen gern möglichst selbständig auftritt und nicht gern Einblick in ihre Abhängigkeit von den internationalen Kartellen gibt. Wo diese äußere Rücksichtnahme fehlt, vor allem bei den nicht veröffentlichten Tarifen, begnügen sich die an einem Verkehr beteiligten Reedereien vielfach mit einer gemeinsamen Ausgabe, die dann in der Regel am Kopfe die Bezeichnung des maßgebenden Kartells oder der zusammengeschlossenen Reedereien trägt. So trägt z. B. der nicht veröffentlichte Tarif von Bremen, Hamburg und Antwerpen für die Fahrt nach Indien vom 1. Juli 1908 am Kopfe die Bezeichnung: *Indian Steam Trade Conference*.

Das Ergebnis der Entwicklung ist also kein einheitliches internationales Seefrachttarifwesen, sondern ein nach Verkehren gegliedertes. Dabei ist es für die besonders stark ausgeprägte weltwirtschaftliche Natur des Seetarifwesens bezeichnend, daß sich in diesen Tarifen meist nicht einzelne nationale Volkswirtschaften, sondern bestimmte Wirtschaftsgruppen, in denen eine größere Anzahl von Volkswirtschaften vereinigt sind, gegenüberstehen. So bildet meist das gesamte, durch die westeuropäischen Welthäfen bediente Hinterland von Europa eine einheitliche Wirtschaftsgruppe, der gelegentlich auch die südeuropäischen Häfen mit ihrem Hinterlande angegliedert sind¹⁾. Dem stehen auf der anderen Seite meist noch viel größere gemeinsame überseeische Wirtschaftsgruppen gegenüber, so z. B. meist das gesamte Ostasien, ganz Australien, ganz Westafrika einschließlich Südwestafrika, weiter Ostafrika, Südafrika, das gesamte La Plata-Gebiet, die gesamten um das Caraibische Meer gelegenen Länder usw.

Die Gründe für diese Erscheinung liegen hauptsächlich in der Verwandtschaft, die auf wirtschaftlichem Gebiet zwischen den zu einer Gruppe zusammengefaßten Ländern infolge der Ähnlichkeit ihrer klimatischen und geographischen Verhältnisse, ihrer politischen und kulturellen Entwicklung besteht, und die auch dem überseeischen Güteraustausch dieser Ländergruppe ihr besonderes Gepräge gibt und daher auch die Preisbildung in der gleichen Richtung beeinflußt.

Will man also eine allgemeine Tariflehre für das Seefrachttarifwesen geben, so wird man von der verschiedenen Tarifgestaltung innerhalb dieser einzelnen Verkehre ausgehen müssen und aus deren Vergleichung die allgemeinen Grundlagen des Seetarifwesens gewinnen müssen; in ähnlicher Weise, wie eine allgemeine Eisenbahntariflehre nur aus der Vergleichung der verschiedenen nationalen Tarifgestaltungen gewonnen werden kann.

2. Weitgehende Gleichmäßigkeit der Tarifgestaltung zwischen den einzelnen Verkehren. Dabei zeigt sich nun aber, daß die Verschiedenheiten in der Tarifgestaltung zwischen den einzelnen Überseeverkehren, vor allem in formeller und in mancher Hinsicht auch in materieller Beziehung, nur verhältnismäßig gering sind.

Das liegt einmal in der Einwirkung, die die Tarifbildung der Linienschifffahrt durch die Preisbildung der freien Fahrt erfahren hat. Als die Linienreederei zuerst dazu übergeht, Tarife zu erstellen, schließt sie sich naturgemäß in der Art ihrer Preisbildung möglichst genau den Preisbildungsgrundsätzen des alten Verkehrsmittels, an dessen Stelle sie treten will, an, wie wir das auch sonst beim Auftreten eines neuen Verkehrs-

¹⁾ So z. B. in dem einkommenden Verkehr von den Straits-Settlements — vor dem Kriege durch die *Straits Homeward Conference* beherrscht —, in den sämtliche Häfen Europas, mit Ausnahme der baltischen Häfen und der Häfen des Schwarzen Meeres, einbezogen sind. Ähnlich liegt es im einkommenden Verkehr von China, Hongkong und Japan, der vor dem Kriege unter der *Far East Homeward Conference* stand, und in den gleichfalls sämtliche europäischen Häfen, mit Ausnahme der Häfen des Schwarzen Meeres, einbezogen sind.

mittels beobachten. Das lag für die erste Zeit um so näher, als das Monopol der Linienschiffahrt zunächst noch wenig ausgebaut und gesichert war. Denn die besonderen Vorzüge der Linienreederei: Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Schnelligkeit und die Darbietung fester Tarifsätze, waren zunächst so wenig ausgebildet, daß sich ihr Betrieb nicht so wesentlich von dem Betrieb der freien Schiffahrt unterschied. So kam es, daß sich das Tarifwesen der überseeischen Schiffahrt zunächst in starker Abhängigkeit von der Preisbildung der freien Schiffahrt entwickelte, und die auf dem freien Markte ausgebildeten Grundsätze der Preisbildung, soweit sie für das Tarifwesen brauchbar waren, übernahm. Da nun aber die Grundsätze der Preisbildung bei der freien Schiffahrt sich für den ganzen Weltverkehr übereinstimmend entwickelt hatten und notwendig übereinstimmend entwickeln mußten, weil die freie Schiffahrt an keinen bestimmten Weg gebunden ist, so ergab sich damit auch für den gesamten Weltverkehr von vornherein eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Tarifgestaltung.

Dazu kommen noch andere Gründe, welche die Gleichmäßigkeit der Tarifgestaltung wesentlich gefördert haben. Das ist einmal der Umstand, daß das gesamte überseeische Tarifwesen fast ausschließlich von einem und demselben Verwaltungsgrundsatz, dem privatwirtschaftlichen, beherrscht wird; ganz anders als bei der Eisenbahn, wo die Tarifgestaltung in den verschiedenen Ländern bald vom privatwirtschaftlichen, bald vom gemeinwirtschaftlichen Grundsatz, und zwar bald mehr bald weniger, bestimmt wird, woraus sich naturgemäß eine große Mannigfaltigkeit der Tarifgestaltung ergeben muß.

Weiter aber kommt hinzu, daß die Tätigkeit der einzelnen Linienreederei sich nur höchst selten auf einen bestimmten Verkehr beschränkt, sondern die meisten Linienreedereien ihre Tätigkeit allmählich auf immer mehr Verkehre ausgedehnt haben, ja einzelne große Weltreedereien fast an sämtlichen Weltverkehren beteiligt sind. Die Folge ist, daß dieselbe Reederei bei der Tarifgestaltung in den verschiedensten Verkehren mitwirkt, wodurch gleichfalls die Gleichförmigkeit wesentlich gefördert wird.

Auch ist zu berücksichtigen, daß die Entwicklung des überseeischen Tarifwesens, ebenso wie die Entwicklung der Linienreederei selbst, im wesentlichen auf einem engen Raume vor sich gegangen ist, nämlich in den Welthäfen des Nordseebeckens, denen als vorgeschobene Außenposten Le Havre und Liverpool hinzuzurechnen sind. Denn hier, in den Welthäfen London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Le Havre, haben fast sämtliche Linienreedereien, die an der Entwicklung des überseeischen Seetarifwesens beteiligt gewesen sind, ihre Heimat.

Dazu kommt ein Letztes: das ist der überragende Einfluß, den England vermöge seiner übermächtigen Stellung auf dem Meere wie auf alle sonstigen Gebiete des Seewesens so auch auf die Entwicklung des Seetarifwesens genommen hat. Ist doch England, wo die ersten Linienreedereien entstanden und zur Blüte gelangt sind, auch das Geburtsland der ersten neuzeitlichen Überseetarife. Es kann daher nicht wunder-

nehmen, wenn das Seefrachttarifwesen eine stark englische Färbung angenommen hat, und wenn wir überall auf Spuren englischen Einflusses stoßen; so vor allem in zahlreichen englischen Fachausdrücken¹⁾; in der Übernahme englischer Raum- und Gewichtseinheiten²⁾ in viele Tarife auch nicht englischer Gesellschaften; in der Abfassung zahlreicher Tarife, auch nicht englischer Gesellschaften, in englischer Sprache³⁾; und selbst in der Übernahme von Einrichtungen des englischen Eisenbahnverkehrs, wie der Paket- (*parcel*-) Beförderung.

Fünftes Kapitel.

Die Eigentums- und Verwaltungsfrage bei der überseeischen Linienfahrt.

Die Gestaltung des Tarifwesens eines Verkehrsmittels hängt wesentlich davon ab, ob Eigentum und Verwaltung des Verkehrsmittels in der Hand eines öffentlichen Körpers oder von Privatunternehmern liegen. Denn die Ziele, deren Verwirklichung im Tarifwesen angestrebt wird, werden in der Regel in beiden Fällen sehr verschieden sein.

Die private Verkehrsanstalt kennt nur ein Ziel: einen möglichst hohen Überschuß über die entstehenden Kosten zu erzielen. Allgemeine volkswirtschaftliche oder sonstige öffentliche Interessen wird der Privatunternehmer nur insoweit verfolgen, als er sich davon für sich Vorteil verspricht, oder Gesetz oder Vertrag ihn dazu zwingen. Auch die Entwicklung und Förderung des Verkehrs wird ihm daher nicht Selbstzweck, sondern immer nur ein Mittel zu dem Zwecke sein, einen möglichst hohen Reingewinn zu erzielen. Wo die Entwicklung und Förderung des Verkehrs diesen Erfolg nicht verspricht, wird er davon absehen, mag auch das

¹⁾ Einige solcher Fachausdrücke, die auch in den Tarifen der deutschen Reedereien immer wiederkehren, und deren Bedeutung wir später noch genauer kennen lernen werden, seien hier zum Belege dessen erwähnt: *Primage, in full*, Quotierungen (nach dem englischen *quotations*), Frachttens (die Verdeutschung des englischen *freighttons*), *f. o. b.*- (*free on board*-)rate, *f. f. a.*- (*free from alongside*-)rate, Klasse D (*dangerous*), *parcel*, in Option (*in option*). Selbst in den in deutscher Sprache abgefaßten Güterverzeichnissen werden nicht selten einzelne Güter englisch bezeichnet, so z. B. in dem Frachttarif nach Westindien von Hamburg und Bremen gewisse Eisen- und Stahlwaren: *Angle Iron, Bar Iron, Iron billets* usw.

²⁾ Die der Frachtberechnung zugrunde gelegte englische Maßeinheit, auf die wir auch in den Tarifen einzelner deutscher Gesellschaften stoßen, ist *the ton measurement* = 40 Kubikfuß englisch (1 *cubic-foot* = 0,02832 cbm); die der Frachtberechnung zugrunde gelegte englische Gewichtseinheit ist *the ton gross weight* = 2240 lbs = 1016,048 kg. im Seefrachtwesen meist abgerundet auf 1016 kg.

³⁾ So sind insbesondere viele einkommende Tarife deutscher Gesellschaften vor dem Kriege in englischer Sprache gehalten, so z. B. der nicht veröffentlichte Tarif von Japan (*freight tariff from Japan ports*), der nicht veröffentlichte Tarif von China, den die *China Homeward Conference* für alle beteiligten Reedereien gemeinsam in englischer Sprache abgefaßt hat. Das Gleiche gilt auch z. B. für den ausgehenden Tarif nach Bombay, Karachi, Madras und Kalkutta.

öffentliche Wohl noch so sehr die Entwicklung des Verkehrs fordern. Mit anderen Worten: für die Verwaltung eines privaten Verkehrsunternehmens kommt immer nur ein Verwaltungsgrundsatz in Frage, das ist der auf möglichst hohen Gewinn gerichtete, privatwirtschaftliche oder gewerbliche Grundsatz.

Anders die öffentliche Verkehrsanstalt. Es ist allerdings möglich, daß auch sie die Verwaltung des in ihrer Hand befindlichen Verkehrsmittels nach dem gleichen Grundsatz wie die private Unternehmung leitet. Meist aber werden bei ihr die öffentlichen Interessen, also die Rücksicht auf das Gemeinwohl, die Verwaltung und Tarifgestaltung bestimmen. Außer dem privatwirtschaftlichen Verwaltungsgrundsatz kommen daher hier noch die beiden anderen Verwaltungsgrundsätze in Frage, die auf dem Gebiete öffentlicher Verwaltung denkbar sind. Das ist einmal der »Gebührengrundsatz«, wobei die Gemeinwirtschaft für die Ausführung der im öffentlichen Interesse übernommenen Tätigkeit zur ganzen oder teilweisen Deckung der entstehenden Kosten von dem Benutzer eine Abgabe, eine »Gebühr«, erhebt, bei deren Festsetzung jedoch in erster Linie das öffentliche Interesse maßgebend ist; und weiter der Grundsatz der »reinen Ausgabe« oder des »Genußgutes«, bei welchem die Gemeinwirtschaft ihre Einrichtungen dem Benutzer unentgeltlich zur Verfügung stellt und die entstehenden Kosten aus allgemeinen Einnahmen deckt¹⁾.

Ist danach die Eigentums- und Verwaltungsfrage von entscheidender Bedeutung für die Tarifgestaltung, so fragt es sich, wie diese Frage sich für die überseeische Linienschiffahrt, die ja allein für das Tarifwesen in Frage kommt, beantwortet, ob also sie Gemeinwirtschaft oder die Privatwirtschaft berufen ist, Eigentum und Verwaltung der überseeischen Linienreederei in die Hand zu nehmen²⁾.

Ein Blick über den nicht sehr großen Kreis der überseeischen Linienreedereien zeigt nun, daß bis zum Kriegsausbruch alle diese Unternehmungen in der Hand der Privatwirtschaft gelegen haben, daß also der Staat, der bei der Größe der in Frage kommenden Aufgaben allein von allen öffentlichen Körperschaften für die Übernahme des über-

¹⁾ Diese Verwaltungsgrundsätze sind in der Literatur oft dargestellt, so daß sich hier eine nähere Behandlung erübrigt. Vielfach werden übrigens noch weitere Unterscheidungen gemacht. Vgl. insbesondere Sax, Verkehrsmittel, Band I, Seite 80 ff.; Ulrich, Eisenbahntarifwesen, Seite 18 ff.; Wagner, Finanzwissenschaft, Band I, Seite 471 ff. und Derselbe, Theoretische Sozialökonomik, II. Abt., Band I, Seite 32 ff.

²⁾ Diese Frage ist bisher noch nicht irgendwie erschöpfend behandelt. Wo sie berührt wird, wird die Berufung des Staates zur Übernahme des Linienreedereibetriebes fast überall verneint, wobei man sich im allgemeinen damit begnügt, die Eignung des Staates zur Übernahme des Reedereibetriebes zu verneinen, ohne die Vorfrage zu prüfen, ob überhaupt zwingende Gründe für diese Übernahme sprechen. Vgl. Thieß, Organisation und Verbandsbildung, Seite 3/4; Lenz, Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe, Seite 55; Overzier, Der amerikanisch-englische Schiffahrtstrust, Seite 4/5; ausführlicher Schachner, Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt, Seite 166 ff. Dagegen neigt Wagner, Kommunikations- und Transportwesen, Seite 26 und 72/73, wenn auch unter Hervorhebung der Schwierigkeiten und Bedenken, wenigstens grundsätzlich dem Verstaatlichungsgedanken zu, scheint allerdings die Frage noch nicht für spruchreif zu halten.

seeischem Linienbetriebes in Frage kommen könnte, sich davon ferngehalten hat.

Allerdings hat der Weltkrieg auch hier Veränderungen mit sich gebracht. Durch Wegnahme feindlicher Schiffe, insbesondere der deutschen Schiffe, gelegentlich auch durch eigenen Bau, so z. B. in Australien, ist in einzelnen Ländern der Staat in den Besitz von Schiffen gelangt. Und in Rußland sind sogar unter der Sowjet-Regierung durch Beschluß des Volksrates im Anfang des Jahres 1918 alle Schiffsunternehmungen, die Aktiengesellschaften, Handelshäusern oder Großunternehmern gehört haben, zum Nationaleigentum der Republik erklärt worden. Auch die Beschlagnahme der Schiffe durch den Staat für die Kriegsdauer in den Deutschland feindlichen Ländern kommt in ihrer Wirkung einer Verstaatlichung sehr nahe. Indessen handelt es sich hier, wenn man von dem Vorgehen der Sowjet-Regierung in Rußland absieht, in allen Fällen um besondere Kriegsmaßnahmen, die nach dem Kriege voraussichtlich wieder verschwinden werden¹⁾.

Es liegt also hier anders als bei den Eisenbahnen, die sich zu einem großen Teil in den Händen öffentlicher Körperschaften befinden, und wo der Staatsbetrieb dauernd im Vordringen begriffen ist.

Worin ist nun dieser so verschiedene Verlauf der Entwicklung bei Schifffahrt und Eisenbahn begründet? Nicht in irgendwelchen geschichtlichen oder sonstigen Zufälligkeiten, sondern in grundsätzlichen Unterschieden zwischen dem Eisenbahn- und Schifffahrtswesen. Das zeigt sich am deutlichsten, wenn wir die Gründe, die bei dem Eisenbahnwesen mit Recht für die Einführung des Staatsbetriebes angeführt werden, auf ihre Bedeutung für die Seeschifffahrt hin prüfen.

a) In erster Linie steht dabei der Gesichtspunkt, daß der Privatunternehmer dazu neigt, nur die gewinnbringenden, nicht die ertraglosen Linien auszubauen.

Dieses Bedenken hat auch für die Linienschifffahrt Bedeutung, da das volkswirtschaftliche Bedürfnis, vor allem auch bei der Ausfuhr, die regelmäßige, zuverlässige Verbindungen nicht entbehren kann, dahin geht, von allen wichtigen heimatlichen Häfen ein möglichst vollständiges Netz von regelmäßigen Verbindungen nach allen überseeischen Ge-

¹⁾ Besonders bezeichnend für die Stellung der englischen Reederei zu dieser Frage ist eine Rede von Sir Owen Philipp, dem Vorsitzenden der *Royal Mail*, der bedeutendsten Persönlichkeit innerhalb der englischen Schifffahrt, vom 6. Juni 1917: »Gleichzeitig warne ich vor dem Gefasel von einer Verstaatlichung (*nationalisation*) der Schifffahrt. Welches auch immer die Vor- und Nachteile der Verstaatlichung im internationalen Verkehrswesen, wie z. B. bei den Eisenbahnen, sind, auf die Schifffahrt kann die Verstaatlichung nie und nimmer angewandt werden. Ich gehe sogar noch weiter, wenn ich sage, daß eine derartige Politik unsere Stellung als im Seeverkehr an erster Stelle stehendes Land erschüttern würde, da die Meere für alle Nationen frei sind, und die Schifffahrt stets Gegenstand schärfsten Wettbewerbes bleiben wird. Nur durch die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des Unternehmungsgestes der britischen Reeder kann unsere Zukunft als Seenation gesichert werden.« (Aus den Nachrichten der *Auslandspresse*, wirtschaftlicher Teil, Nr. 30 vom 22. Juni 1917.) Auch die »Liverpooler Reedervereinigung« und die englische Schifffahrtskammer haben in ihren Jahresversammlungen, über die »*Lloyds List*« vom 20. Februar 1917 berichtet, gegen die Verstaatlichung der Handelsschifffahrt nachdrücklich Stellung genommen.

bieten zu erhalten. Auch ist der Befürchtung, daß der Privatunternehmer diesen Bedürfnissen weniger als der Staat gerecht werden könnte, wenigstens für Länder, wo die Linienschiffahrt noch in ihren ersten Anfängen steht, und die private Unternehmungslust zur See nur gering ist, eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen. Für Länder mit einer stark entwickelten Linienreederei von kräftigem Unternehmungsgeist, wie wir sie bisher in Deutschland gehabt haben, hat dieses Bedenken indessen kaum Bedeutung.

Wir müssen uns dabei folgendes vergegenwärtigen: Die Zahl der für die überseeische Schiffahrt überhaupt in Frage kommenden Verkehrslinien ist, so überraschend das angesichts des gewaltigen Verkehrsgebietes der überseeischen Schiffahrt auf den ersten Blick erscheinen mag, verhältnismäßig klein. Denn der überseeische Reedereibetrieb, ebenso wie der überseeische Handel, hat sich in wenigen Hafenplätzen von überragender Bedeutung zusammengezogen, die allein als Ausgangs-, Anlauf- und Bestimmungshäfen für die großen Linienreedereien in Frage kommen.

Diese Entwicklung hat ihre volkswirtschaftliche Berechtigung; denn die Verhältnisse liegen hier völlig anders als bei den Eisenbahnen. Während beim Ausbau des Eisenbahnnetzes das Ziel auf möglichst gleichmäßige Berücksichtigung aller Teile des Landes gerichtet ist, sprechen umgekehrt wichtige volkswirtschaftliche Gründe dafür, die überseeische Linienreederei in einigen wenigen Plätzen zusammenzuziehen. Vor allem kommt hier in Betracht, daß die überseeische Linienschiffahrt so gewaltige Kapitalaufwendungen für Hafen-, Kai-, Schuppen- und Speicheranlagen, für die Einrichtung des Kaibetriebes, für den Ausbau der Hinterlandsverbindungen und dergleichen mehr erfordert, daß es eine unwirtschaftliche Anlage des Volksvermögens wäre, wenn jedes Land alle Häfen, die etwa dafür in Frage kommen könnten, zu großen, der überseeischen Linienschiffahrt dienenden Hafenplätzen ausbauen würde. Die Folge wäre eine Zersplitterung der für diese Zwecke zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel, die den überseeischen Verkehr hemmen, aber nicht fördern würde. Der an sich berechtigte Anspruch der übrigen Landesteile, an den Vorteilen des überseeischen Verkehrs teilzunehmen, braucht unter dieser Zusammenfassung nicht zu leiden, vorausgesetzt, daß die wenigen großen Hafenplätze so günstig gewählt und so gut mit Seeschiffahrts-, Flußschiffahrts-, Eisenbahn- und Postverbindungen ausgestattet sind, daß die Ausfuhrmengen von allen Seiten bequem und schnell zusammengezogen und die Einfuhrmengen nach allen Seiten bequem und schnell verteilt werden können.

So erklärt es sich, daß in den meisten Ländern für den überseeischen Linienverkehr nur wenige Häfen in Frage kommen, und damit auch dem überseeischen Liniennetz in seinem Ausbau verhältnismäßig enge Grenzen gezogen sind. Die Folge ist, daß die Reedereien, um sich von vornherein ein ausreichendes Arbeitsfeld zu sichern, im allgemeinen geneigt sind, selbst solche Linien auszubauen, bei denen sie für längere Zeit mit einer Ertragsfähigkeit nicht rechnen können. So hat z. B.

der Norddeutsche Lloyd das Wagnis der Einrichtung der Postdampferlinien nach Ostasien und Australien übernommen, obwohl er für längere Zeit mit erheblichen Zuschüssen rechnen mußte. Auch seine Linie nach den Vereinigten Staaten und die im Jahre 1871 eingerichtete Linie nach Westindien haben zunächst mit erheblichen Verlusten gearbeitet¹⁾. Ebenso hat die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1871 ihre Linie nach Westindien geschaffen, obwohl sie sich über die geringen Gewinnaussichten dieser Linie klar war, und sie aufrecht erhalten, obwohl ihr das erste Jahrzehnt dauernd Verluste und Fehlschläge gebracht hat. Wenn die großen Reedereien solche Opfer übernehmen, so ist das nur möglich, weil sie eine große Anzahl anderer Linien in ihrer Hand haben, aus deren Einnahmen sie die Ausfälle decken können. Bezeichnend dafür ist, daß die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1870 bei der Schaffung der neuen Linie nach Westindien ihre Aktionäre ausdrücklich auf die gute Einträglichkeit ihrer New Yorker-Linie als Ausgleichslinie hingewiesen hat.

Angesichts dessen muß es zum mindesten fraglich erscheinen, ob der Staat in umfassender Weise den Ausbau des Liniennetzes durchgeführt haben würde, als das die großen Reedereien etwa in den letzten 40 Jahren vor dem Kriege getan haben. Übrigens würde die Rücksicht auf einen möglichst vielseitigen Ausbau des Liniennetzes den Staat noch keineswegs zur Übernahme von Eigentum und Betrieb nötigen. Denn der gleiche Erfolg ließe sich wesentlich einfacher im Wege der Subventionierung erreichen.

b) Ähnlich liegt es mit dem zweiten Grunde, der mit Recht für die Verstaatlichung der Eisenbahn angeführt wird, daß nämlich dieses Verkehrsmittel in Anlage und Betrieb eine einheitliche Leitung und planmäßige Einrichtung erfordere.

Was zunächst die Anlage des Liniennetzes angeht, so ist es naturgemäß auch bei der Seeschifffahrt von Wichtigkeit, daß das von den heimischen Häfen ausgehende Liniennetz nach einem wohlwogenen, den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechenden Plane und nicht lediglich nach den Interessen der einzelnen Reedereien, insbesondere nach Wettbewerbsrücksichten ausgebaut wird.

In dieser Hinsicht wird ohne weiteres zugegeben werden müssen, daß der öffentliche Körper, wenn er den gesamten überseeischen Liniennbetrieb in der Hand hat, planmäßiger vorgehen kann, als eine größere Anzahl nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geleiteter Reedereien. Auch lassen sich wohl Fälle finden, wo der Ausbau des Liniennetzes nicht völlig den Bedürfnissen der Allgemeinheit entsprochen hat, wo z. B. statt der Einrichtung einer Wettbewerbslinie der Ausbau einer neuen Linie nach einem noch nicht in den Liniennverkehr einbezogenen überseeischen Verkehrsgebiet wichtiger gewesen wäre.

¹⁾ Der Norddeutsche Lloyd hatte sich daher auch mehrmals gegen den Vorwurf aus den Kreisen seiner Aktionäre, er richte ertragslose Linien ein und fördere den Bremer Handel auf Kosten der Aktionäre, zu verteidigen. Über die im Jahre 1872 nach dem Fehlschlag seiner Linien nach Westindien gemachten Vorwürfe und seine Rechtfertigung siehe Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd, a. a. O., Band I, Seite 167.

Indessen sind derartige Fälle doch im großen und ganzen selten. Im allgemeinen hat der Ausdehnungsdrang, der den überseeischen Reedereien innewohnt, dahin geführt, daß die Reedereien alle irgendwie Erfolg versprechenden Linien ausgebaut haben, und gleichzeitig hat auch die Verständigung zwischen den beteiligten Linien innerhalb ihrer Verbände dahin gewirkt, daß das Liniennetz in seiner Verteilung den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen gerecht wird. Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß nach dem Kriege, wo von den meisten seefahrttreibenden Ländern, vor allem aber von Deutschland, das Liniennetz wieder neu aufgebaut werden muß, die Entwicklung sich genau in der gleichen, volkswirtschaftlich günstigen Richtung vollziehen wird. Und was insbesondere das Nebeneinander verschiedener Wettbewerbslinien angeht, so ist dabei zu berücksichtigen, daß dieses Nebeneinanderbestehen hier volkswirtschaftlich viel weniger bedenklich ist als bei der Eisenbahn, weil bei der Seeschifffahrt die Anlagekosten für den Fahrweg, die bei der Eisenbahn den größten Teil der gesamten Anlagekosten ausmachen, wegfallen.

Auch der für die Verstaatlichung der Eisenbahn mit Recht angeführte weitere Grund, daß der Staat beim Betrieb in vollkommenerer Weise als der Privatunternehmer für eine einheitliche Leitung und Ordnung sorgen könne, hat für die Linienschifffahrt nur geringe Bedeutung. Denn das Bedürfnis nach einheitlicher Leitung und Ordnung des Betriebes tritt bei der Linienschifffahrt bei weitem nicht so scharf hervor wie bei der Eisenbahn. Das erklärt sich daraus, daß die Seeschifffahrt nicht die innige Verbindung zwischen Fahrzeug und Weg aufweist, wie sie bei der Eisenbahn durch die Schiene hergestellt wird, und sich infolgedessen etwas, was dem Übergang der Eisenbahnwagen von der Strecke einer Verwaltung auf die Strecke einer anderen Verwaltung entspricht, bei der Seeschifffahrt nicht vorfindet.

In gewisser Weise verlangt allerdings auch der Linienverkehr im Gegensatz zu der freien Schifffahrt die Aneinanderpassung verschiedener Dienste, wenn er seine Aufgabe voll erfüllen soll. Es würde z. B. den allgemeinen Bedürfnissen widersprechen, wenn zwei Reedereien, die einen vierwöchentlichen Dienst nach demselben überseeischen Gebiete unterhalten, ihre Schiffe von demselben oder einem nahe benachbarten Ausgangshafen an demselben Tage abgehen lassen würden, anstatt ihre Dienste so ineinander zu passen, daß alle 14 Tage ein Schiff abgeht, da der Allgemeinheit vor allem an einer häufigen Wiederkehr der Fahrten gelegen ist. Auch würde ein derartiger Betrieb die Gefahr der Unwirtschaftlichkeit mit sich bringen, deren Kosten letzten Endes doch der Allgemeinheit zur Last fallen würden.

In dieser Hinsicht wird allerdings zugegeben werden müssen, daß, wenn die Linienreedereien eines Landes sämtlich im Staatsbesitz wären, der Betrieb sich leichter ineinandergreifend und daher auch wohlfeiler gestalten ließe, als wenn er in den Händen zahlreicher einzelner, mehr oder weniger in Wettbewerb stehender Unternehmungen liegt. Die Selbsthilfe hat aber auch hier die Reedereien über die Schwierigkeiten, welche sich in dieser Hinsicht aus dem Nebeneinanderbestehen verschie-

dener Unternehmungen ergeben, zum größten Teil hinweggeholfen. Im Wege der Verbandsbildung haben sich die Reedereien fast überall über die zweckmäßige Ineinanderpassung ihres Betriebes verständigt, indem sie unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse und der Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes die Ausgangs-, Anlaufs- und Bestimmungshäfen unter sich verteilt und die Abfahrtszeiten aufeinander abgestimmt haben.

So wird man auch in dieser Hinsicht ein zwingendes Bedürfnis zur Verstaatlichung nicht anerkennen können.

c) Als wichtigster Grund für die Verstaatlichung wird bei der Eisenbahn ihre Monopolstellung angeführt, die in den Händen der Privatwirtschaft die Beherrschung und Ausbeutung des Schwachen durch den Starken zur Folge habe. Auch dieser Gesichtspunkt liegt bei der Linienschiffahrt von Grund aus anders. Allerdings ist auch die Linienschiffahrt schließlich zu einer Monopolstellung gelangt; aber dieses Monopol hat ein völlig anderes Gepräge als das der Eisenbahn.

Einmal erstreckt sich dieses Monopol immer nur auf einen Teil des Verkehrs, im wesentlichen nämlich nur auf den Verkehr in hochwertigen Gütern, nicht aber auf den Verkehr in billigen Massengütern. Da aber die Gefahren der Monopolstellung bei den hochwertigen Gütern viel weniger in die Erscheinung treten als bei den billigen Massengütern, die eine hohe Fracht viel schwerer vertragen können, so hat schon hierdurch die Monopolstellung der Linienschiffahrt viel von ihren Gefahren verloren.

Weiter aber hat die Stellung der Linienschiffahrt auch nicht das Gepräge eines dauernden Monopols, wie das natürliche und vielfach auch gesetzlich festgelegte Monopol der Eisenbahn, sondern nur eines zeitlich beschränkten Monopols. Denn es beruht fast überall auf Kartellvereinbarungen, die stets nur für eine bestimmte, verhältnismäßig kurze Zeit geschlossen sind, und bei denen schon der dauernd vorhandene Gegensatz der einzelnen Reedereien die rücksichtslose Ausnutzung der Monopolstellung nicht zuläßt. Und weil das Monopol nur auf Vereinbarung, nicht aber auf Natur oder Gesetz beruht, läßt es auch weiter, ganz anders wie bei der Eisenbahn, die Möglichkeit offen, daß sich jederzeit neue Wettbewerbsunternehmungen gründen, die die durch Vereinbarung zwischen den übrigen Reedereien begründete Monopolstellung wieder beseitigen. Diese Gefahr wächst naturgemäß, je stärker die Frachtsätze erhöht werden.

Noch wichtiger aber als alles dieses ist, daß das Monopol der Linienschiffahrt nur das Gepräge eines »unvollständigen« Monopols trägt, daß es nämlich den Wettbewerb der freien Fahrt nicht völlig ausschaltet, sondern ihn nur so lange hintenanhält, als nicht die Linienschiffahrt ihre Preise über eine gewisse, nach der Art der Güter und der Marktlage verschieden hohe Grenze hinaus gestellt hat¹⁾. Diese Grenze liegt da, wo der Befrachter lieber die Mängel, die mit der Beförderung des Gutes in der freien Fahrt verbunden sind, in Kauf nimmt, als die übermäßig hohen

¹⁾ Vgl. das Nähere darüber oben Seite 64/65.

Frachtsätze der Linienfahrt zahlt. So ist also das Monopol der Linienfahrt selbst mit einem natürlichen Sicherheitsventil ausgestattet, das ein Eingreifen des Staates weit eher entbehrlich macht.

d) Damit hängt ein anderes eng zusammen. Wenn man die Eisenbahn für den Staatsbetrieb in Anspruch nimmt, so geschieht das vor allem auch deshalb, weil man sich davon mit Recht die Möglichkeit einer volkswirtschaftlich richtigeren Tarifpolitik verspricht. Auch dieser Grund hat bei der Seeschifffahrt bei weitem nicht die Bedeutung wie bei der Eisenbahn. Die Preisbildung des Überseeverkehrs geht, wie wir sahen, nicht innerhalb staatlicher Grenzen, sondern auf dem Weltfrachtmarkt vor sich, der dem Machtwillen des einzelnen Staates entzogen ist. Wenn der Staat also die Reedereien, die innerhalb seiner Grenzen ihre Heimat haben, verstaatlichen wollte, so würde er damit keine wesentlich größere Machtstellung bei der Tarifbildung erlangen, als sie die früheren Privatreedereien in ihrer Gesamtheit gehabt haben. Nur darin, daß an die Stelle einer größeren Anzahl einzelner Reedereien mit zum Teil gegensätzlichen Interessen der Staat als einziger Reedereiunternehmer tritt, würde ein gewisser Machtzuwachs liegen. Aber der Staat würde damit noch keineswegs die Möglichkeit erhalten, die Preise einseitig nach seinem Ermessen festzusetzen, sondern er würde genau ebenso wie die Privatreedereien, an deren Stelle er getreten ist, um sich nicht einem vernichtenden Wettkampfe mit den ausländischen Reedereien auszusetzen, genötigt sein, sich mit diesen zu verständigen und den großen internationalen Schifffahrtskartellen beizutreten, wie sie sich auch nach dem Kriege bald wieder bilden werden; oder er würde, wenn auch andere Staaten zur Verstaatlichung ihrer Linienreederei schreiten sollten, sich mit diesen über die Frachtpreise verständigen müssen. Er würde außerdem, genau so wie jede Privatreederei, in gewissen Grenzen auf die Preisbildung der freien Schifffahrt Rücksicht nehmen müssen, um nicht Gefahr zu laufen, einen großen Teil seines Verkehrs an diese zu verlieren. Bei dieser vielseitigen Abhängigkeit würde es dem Staate nur in verhältnismäßig geringem Maße möglich sein, bei den Konferenzverhandlungen mit den übrigen Reedereien oder in den Verhandlungen mit den anderen Staaten den allgemeinen Verkehrsinteressen seines Landes Geltung zu verschaffen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen würde immer nur auf ein Kompromiß hinauslaufen, dessen Wert für die einzelne Volkswirtschaft nicht allzu hoch eingeschätzt werden darf.

e) Wie danach auf der einen Seite keine zwingenden Gründe für die Einführung des Staatsbetriebes in der Linienreederei bestehen, so sprechen andererseits nicht unerhebliche Gründe dagegen. Wohl das wichtigste Bedenken ist finanzpolitischer Art und beruht auf der großen Unsicherheit der Reedereieinnahmen. Ein Blick auf die Dividenden der einzelnen Gesellschaften zeigt, wie schwankend die Ertragsfähigkeit des Linienreedereigeschäftes gegenüber dem Eisenbahnbetriebe ist. Für die Jahre von 1901 bis 1913 stellt sich das Ergebnis für die fünf größten deutschen Reedereien wie folgt:

Linienreederei	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	191
Hamburg-Amerika-Linie	6	4 ¹ / ₂	6	9	11	10	6	0	6	8	9	10	10
Norddeutscher Lloyd	6	0	6	2	7 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	0	0	3	5	7	8
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa	8	6	6	9	9	6	8	6	10	10	15	20	20
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft	4	0	6	8	10	10	9	4	8	8	10	14	14
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos	12	9	8	10	14	14	9	3	5	10	12	14	16

Wir sehen also, wie mit einzelnen, hohe Gewinne bringenden Jahren solche mit sehr niedrigen Reineinnahmen oder ganz ohne Gewinn, ja sogar, was in der Aufstellung nicht in Erscheinung tritt, sehr verlustreiche Jahre abwechseln.

Demgegenüber betrug für den gleichen Zeitraum bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft der Betriebsüberschuß, d. h. der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von dem durchschnittlichen Anlagekapital:

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
v. H.	6,11	6,22	6,77	6,80	7,13	7,07	6,10	4,78	5,94	6,48	7,20	7,17	6,39

Wir beobachten hier also trotz mancher Schwankung eine ganz andere Stetigkeit in den Überschüssen als im Reedereigeschäft. Wenn nun auch nicht bei allen Staatseisenbahnen die Überschüsse die gleiche Stetigkeit wie bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft aufweisen, so bleibt doch in gewöhnlichen Zeiten das geldliche Ergebnis hier viel gleichmäßiger als im Reedereibetrieb.

Auch das ist in der verschiedenen Natur beider Verkehrsmittel wohl begründet. Denn während die Eisenbahnen in ihrer Stellung von Natur aus und vielfach auch noch auf Grund gesetzlicher Bestimmung durch ein vollständiges, zeitlich unbeschränktes und den gesamten Verkehr umfassendes Monopol gegen den Wettbewerb geschützt sind, ist, wie wir sahen, die Linienreederei nur im Besitz einer unvollständigen, zeitlich begrenzten und auf gewisse Verkehrsarten beschränkten Monopolstellung. Haben aber schon die verhältnismäßig unerheblichen Schwankungen in den Betriebsergebnissen der Eisenbahnen sich oft im Gesamtstaatshaushalt recht ungünstig bemerkbar gemacht, so erhellt, daß es nicht ohne Bedenken wäre, dem Staatshaushalt einen so viel spekulativeren Bestandteil, wie den Reedereibetrieb, einzugliedern, zumal es sich dabei, insbesondere auch in Deutschland, um die Festlegung ganz gewaltiger staatlicher Mittel handeln würde.

b) Wenig Bedeutung hat dagegen der Einwand, der im allgemeinen bei der Erörterung der Frage der Verstaatlichung der Seeschiffahrt in den Vordergrund gestellt wird: die Behauptung einer zu großen Schwer-

fälligkeit der staatlichen Verwaltung gegenüber den Aufgaben eines so starkem Wettbewerb ausgesetzten Unternehmens, wie es der überseeische Reedereibetrieb darstelle¹⁾. Diese Behauptung scheint sich im wesentlichen auf Beobachtungen zu stützen, wie sie für die freie Schifffahrt noch heute gelten, für die Linienreederei aber im wesentlichen nur auf frühere Entwicklungsstufen zutrafen. Seitdem indessen der größte Teil der Preisbildung der Linienschifffahrt durch die Kartellbildung dem offenen Märkte entzogen und in wohlgeordnete Formen gebracht ist, und sich ein hoher Grad von Stetigkeit in der Preisbildung durchgesetzt hat, läßt sich die Eignung des Staates, zum mindesten für solche Verkehre, die dem Wettbewerb der freien Schifffahrt im wesentlichen entzogen sind, und in denen es zur Tarifbildung gekommen ist, nicht ohne weiteres verneinen. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich der Staat diesen Aufgaben nicht ebenso gewachsen zeigen sollte wie den Anforderungen, die die Preispolitik der Eisenbahnen an ihn stellt. Seine Tätigkeit innerhalb der großen Schifffahrtskonferenzen würde sich nicht wesentlich von der innerhalb der internationalen Eisenbahntarifverbände unterscheiden. Die ganze Frage ist überhaupt mehr eine Frage der Leistungsfähigkeit und Tüchtigkeit der staatlichen Verwaltung und ihres Beamtentums als eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung.

Mag man indessen zu dieser letzten Frage eine Stellung einnehmen, welche man wolle, so wird doch dadurch das frühere Ergebnis nicht berührt, daß einerseits keine zwingenden Gründe für die Einführung eines staatlichen Reedereibetriebes und andererseits nicht unerhebliche Bedenken dagegen sprechen. So findet also die tatsächliche Gestaltung, die diese Frage im Laufe der bisherigen Entwicklung erfahren hat, in den Besonderheiten des Linienreedereibetriebes ihre innere Begründung.

Sechstes Kapitel.

Der Verwaltungsgrundsatz und seine Durchführung.

1. Der Verwaltungsgrundsatz im allgemeinen. Nach den Darlegungen des vorhergehenden Kapitels beantwortet sich die Frage nach dem Verwaltungsgrundsatz, der für die Linienfahrt in Frage kommt, leicht. Denn da der Reedereibetrieb so gut wie ausschließlich in den Händen von Erwerbsgesellschaften liegt und im allgemeinen darin verbleiben wird, so kann für ihn nur der privatwirtschaftliche oder gewerbliche Grundsatz in Frage kommen. Dieser Grundsatz hat sich hier sogar freier entfalten können als bei irgend einem anderen Verkehrs-

¹⁾ Besonders stark betont dies Thieß in »Organisation und Verbandsbildung« a. a. O., Seite 3: »Noch weniger als zur staatlichen Reglementierung eignet sich die Reederei zum staatlichen Betrieb: wirtschaftlich nicht, weil dieses Gewerbe stets in der schärfsten Zugluft der internationalen Konkurrenz steht, sich Tag für Tag jeder Strömung der wirtschaftlichen Konjunktur anpassen und seine Dispositionen oft zweimal am Tage ändern muß, schneller als ein Bericht an einen hohen Vorgesetzten kanalisiert oder eine Vorlage an den Reichstag gedruckt werden kann.«

mittel, insbesondere auch freier als bei den Privatbahnen. Denn deren Tarifgestaltung hat sich fast überall mit Rücksicht auf die große Bedeutung der Eisenbahnen für die allgemeine Volkswirtschaft erheblichen staatlichen Eingriffen fügen müssen, durch die ihrem privatwirtschaftlichen Gebahren starke Schranken gezogen sind. So hat sich z. B. der Staat gegenüber den Privatbahnen fast überall das Recht der Genehmigung der Tarife vorbehalten, auch vielfach für die Tarife Höchstsätze, Öffentlichkeit, rechtzeitige Veröffentlichung, gleichmäßige Anwendung und dergleichen mehr vorgeschrieben. Zum Teil sind diese Eingriffe im Wege des Gesetzes geschehen, zum anderen Teil hat sich der Staat die Möglichkeit dazu dadurch verschafft, daß er die Herstellung der Eisenbahn von einer besonderen Genehmigung abhängig gemacht hat. Das Recht des Staates zu derartigen Eingriffen wird in dem Ausdrucke »Tarifhoheit« zusammengefaßt.

Das liegt bei der Linienschiffahrt, wie überhaupt bei der Seeschiffahrt, völlig anders. Während der Staat grundsätzlich in den meisten Ländern in die Tarifgestaltung der Privatbahnen eingegriffen hat, hat er sich umgekehrt von Eingriffen in die Tarifgestaltung der Privatreederei — und eine andere gibt es, wie wir sahen, so gut wie gar nicht — fern gehalten¹⁾. Das liegt nun nicht etwa daran, daß kein starkes volkswirtschaftliches Interesse an der Tarifgestaltung der Seeschiffahrt besteht. Im Gegenteil ist das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung der Seefrachttarife, ganz besonders in den Ländern, die auf eine starke Ausfuhr von Industrieerzeugnissen angewiesen sind, außerordentlich groß. Ebenso wenig ist der Grund für den staatlichen Verzicht auf Eingriffe in die Tarifgestaltung der Seeschiffahrt darin zu sehen, daß hier ein Bedürfnis zu solchen Eingriffen fehlt. Der stark ausgeprägte sonderwirtschaftliche Charakter der Preisbildung der Linienreederei, bei der sich selbst die wichtigsten allgemeinen Anforderungen an die Gestaltung der Preise für Verkehrsleistungen, so insbesondere die Forderung der Öffentlichkeit, der rechtzeitigen Bekanntgabe von Änderungen, der Gleichheit und gleichmäßigen Anwendung der Tarifsätze, erst teilweise durchgesetzt haben, legt an sich dem Staate derartige Eingriffe sehr nahe.

Wenn der Staat sich trotzdem von derartigen Eingriffen fern gehalten hat, so liegt das darin, daß er im allgemeinen gar nicht in der Lage ist, ohne Schädigung seiner eigenen Interessen mit Erfolg in die Preisbildung der Linienreederei einzugreifen. Denn die Preisbildung im Überseeverkehr vollzieht sich nicht auf örtlich begrenztem Markte innerhalb der Grenzen eines bestimmten Staates, sondern unter Beteiligung aller seefrachttreibenden Länder auf dem Weltfrachtmarkte. Die Mächte, durch deren Zusammenwirken sich die Preise auf dem Weltfrachtmarkt

¹⁾ Die Eingriffe, die der einzelne Staat vielfach während des Weltkrieges, z. B. in England und Amerika, in die Tarifgestaltung der Seeschiffahrt getan hat, und die auch noch für die Zeit der Übergangswirtschaft zu erwarten sind, können hier außer Betracht bleiben, weil in der Kriegs- und Übergangszeit ganz außergewöhnliche Verhältnisse vorliegen, die außerhalb der Aufgaben unserer Arbeit, die sich die Darstellung der regelrechten Verhältnisse des Frachtmarktes zur Aufgabe gestellt hat, liegen.

bilden, entziehen sich daher zum größten Teil der Einwirkung des einzelnen Staates; mit anderen Worten: Der einzelne Staat hat im Überseeverkehr keine Tarifhoheit.

Einige Beispiele mögen das erläutern. Wollte z. B. ein Staat im Interesse seiner Volkswirtschaft der überseeischen Schifffahrt durch Gesetz gewisse Auflagen machen und ihr etwa die Öffentlichkeit aller ihrer Tarife, oder die Gleichheit und gleichmäßige Anwendung der Tarifsätze, oder zur Förderung der Ausfuhr heimischer Erzeugnisse niedrigere Frachtsätze vorschreiben wollen, so würde er nach der herrschenden Rechtsanschauung durch derartige Anordnungen nur die in seinen Häfen beheimateten Reedereien gesetzlich binden können. Damit würde aber von vornherein die Wirkung seiner Anordnungen auf einen engen Kreis von Reedereien beschränkt sein. Die Bindung würde aber gleichzeitig diesen Reedereien zu großem Nachteil gereichen, da sie dadurch in ihrem Wettkampf mit fremden, durch derartige Vorschriften nicht beengten Reedereien geschwächt würden. Wollte man aber selbst dem Staate im Gegensatz zu der herrschenden Rechtsanschauung das Recht zusprechen, derartige Vorschriften für alle fremden, seine Häfen anlaufenden Schiffe zu erlassen, so würde auch dann das Ziel nicht erreicht werden können. Der größte Teil des Weltfrachtmarktes bliebe noch immer staatlicher Einwirkung entzogen. Auch kommen nur selten für einen Staat ausschließlich die eigenen Häfen als Vermittler seines Verkehrs in Frage, sondern ausländische Häfen greifen mit ihrem Einfluß oft tief in die heimische Volkswirtschaft über. So haben insbesondere fast sämtliche festländischen Häfen Westeuropas das gleiche Hinterland, das sie sich mit mehr oder weniger Erfolg gegenseitig streitig machen¹⁾. Gesetzliche Maßnahmen eines einzelnen Staates können daher leicht von ausländischen Häfen aus, die sich seinem Einflusse naturgemäß völlig entziehen, durchkreuzt werden. Auch liegt es nahe, daß ein Staat, der derartige Vorschriften auf alle fremden, seine Seehäfen anlaufenden Schiffe ausdehnen wollte, Gefahr liefe, den fremden Verkehr aus seinen Häfen zu vertreiben und dadurch seine eigenen Häfen und seinen eigenen Verkehr zu schädigen. Und endlich wäre, soweit die Vereinbarungen etwa die heimische Volkswirtschaft zum Nachteile der fremden begünstigen, mit Gegenmaßregeln der fremden Staaten zu rechnen.

Trotzdem sind vor dem Kriege derartige Versuche mit staatlichen Eingriffen gemacht worden, und zwar in den Straits-Settlements und in Südafrika. Sie richteten sich in der Hauptsache gegen die Gewährung von Rabatten und die Zugehörigkeit der Reedereien zu Schifffahrtskartellen, hielten sich also, gemessen an den Eingriffen, die der Staat in die sonderwirtschaftliche Geschäftsführung der Privatbahnen fast überall gemacht hat, in recht engen Grenzen. Der Verlauf dieser Versuche ist, obwohl die Verhältnisse hier infolge der abgesonderten Lage

¹⁾ Aus diesem Grunde lehnt sogar die Minderheit des »zur Untersuchung der Schifffahrtsringe und des Rabattsystems« eingesetzten englischen Untersuchungsausschusses, obwohl sie über die Wirkung der Schifffahrtskartelle, insbesondere auch über deren Preispolitik zu einem absprechenden Urteil gelangt, eine staatliche Einmischung ab. Vgl. *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, Band I, Seite 82 unter e.

dieser Weltgegenden und des Mangels einer eigenen, der Gefahr von Gegenmaßregeln ausgesetzten Reederei für staatliche Eingriffe noch verhältnismäßig günstig lagen, sehr bezeichnend für die Grenzen, die dem Machtbereich des Staates gezogen sind.

Die Vorgänge in den Straits-Settlements haben wir schon früher einmal berührt¹⁾. Im Jahre 1910 erging in den Straits ein Gesetz, das für alle Frachtabschlüsse, bei denen ein Rabatt gewährt wird, in der ausgedehnten wie in der einkommenden Fahrt eine besondere Konnossementsgebühr von 20 v. H. des Frachtbetrages einführt. Die beteiligten Reedereien erklärten sich darauf außerstande, weiterhin feste Frachtsätze und bestimmte Abfahrzeiten zu gewährleisten, also einen Linienverkehr mit einem Tarifwesen aufrecht zu erhalten. Da aber das heutige Überseegeschäft weder einen Linienverkehr noch feste Tarifsätze entbehren kann, so sah sich die Kaufmannschaft von Singapore, die die Einführung des Gesetzes betrieben hatte, genötigt, selbst um seine Wiederaufhebung einzukommen, um ihren Handel vor dem Untergang zu bewahren. Das Gesetz wurde denn auch schon wenige Wochen nach seiner Einführung zunächst zeitweilig und im folgenden Jahre endgültig aufgehoben²⁾, nachdem die beteiligten Reedereien von sich aus einige unwesentliche Zusicherungen über die Zurückziehung gewisser Sondervergünstigungen und über die Kürzung der Fristen für die Auszahlung der Rabatte gemacht hatten.

Fast ebenso erfolglos sind die staatlichen Eingriffe in die Geschäftsführung der Linienreederei in Südafrika gewesen. Auch hier richteten sie sich gegen die Schifffahrtsverbände und damit mittelbar auch gegen die Tarifgestaltung, insbesondere auch gegen die Rabatttarife. Im Jahre 1911 wurde hier ein Gesetz erlassen, das die Zuteilung von Regierungsfrachten, insbesondere des Postdienstes, von der Nichtzugehörigkeit zu einem Schifffahrtskartell und dem Verzicht auf die Rabattgewährung abhängig machte. Nachdem sich lange Zeit unter diesen Bedingungen überhaupt keine Reederei zur Übernahme des Postdienstes bereit gefunden hatte, erklärte sich zwar schließlich die *Union Castle Line*, die schon früher diesen Postdienst in der Hand gehabt hatte, bereit, ihn weiter zu führen und demgemäß aus dem bestehenden Pool auszuscheiden, das Rabattsystem aufzugeben und die größeren Ablader in den Frachtsätzen nicht mehr zu bevorzugen; aber die beiden letzten Zusicherungen erfolgten nur unter dem sehr bemerkenswerten Vorbehalt, daß nicht etwa Umstände eintreten würden, die es der Gesellschaft unmöglich machen würden, die Gleichheit der Sätze innezuhalten. Hatte somit das staatliche Eingreifen, soweit es sich um die Beseitigung der Rabatte und die gleichmäßige Anwendung der Tarife handelte, nur einen sehr bedingten Erfolg, so war die andere Forderung, daß die Reederei keinem Schifffahrtskartell angehören sollte, überhaupt ohne dauernden Erfolg. Allerdings schied die *Union Castle Line* zunächst aus dem bestehenden Pool aus, aber die Schwierigkeiten im Wettbewerb, die sich daraus

¹⁾ Vgl. oben Seite 95/96.

²⁾ Vgl. Kaeglein, Handbuch, a. a. O., 1912/13, S. 52; Nauticus 1911, Seite 295/96; 1912, S. 396.

zwischen ihr und den übrigen beteiligten Linien ergaben, führten dazu, daß schließlich doch wieder Abmachungen zwischen den beteiligten Linien auf ähnlicher Grundlage, wie sie der frühere Poolvertrag enthalten hatte, zustande kamen, und vor allem wiederum eine Verständigung über die Tarifsätze und die Verkehrsgebiete erfolgte¹⁾.

2. Beschränkung der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung bei der subventionierten Reederei. Nur auf einem Gebiete muß die Feststellung, daß der Staat sich überall von Eingriffen in die Tarifgestaltung der überseeischen Schifffahrt fern gehalten hat, eine Einschränkung erfahren; das ist für den Geschäftsbereich der subventionierten Reederei. Damit nämlich die für die Subvention verwandten Mittel der allgemeinen Volkswirtschaft in möglichst reichem Maße zugute kommen, verbindet der Staat in der Regel mit der Gewährung der Subvention gewisse Auflagen, durch die er die sonderwirtschaftliche Tarifgestaltung zugunsten der allgemeinen Bedürfnisse zu beschränken sucht.

Das scheint auf den ersten Blick in Widerspruch mit der Feststellung zu stehen, daß der einzelne Staat auf offenen Meere keine Tarifhoheit hat. Indessen ist dieser Widerspruch nur scheinbar. Der Staat greift hier nicht eigentlich in die allgemeine Preisbildung des Weltfrachtmarktes bestimmend ein, sondern er bestimmt nur die Preispolitik einer oder mehrerer bestimmter Reedereien, bei denen er durch Gewährung von Beihilfen gleichsam Geschäftsteilhaber geworden ist. Er kann das in einem gewissen Umfange tun, ohne die betreffende Reederei zu schädigen, weil durch die Gewährung der Subvention die wirtschaftliche Stellung dieser Reederei so wesentlich gestärkt ist, daß sie gewisse, übrigens meist nicht wesentliche Beschränkungen, auch wenn damit Nachteile für ihre Wettbewerbsfähigkeit verbunden sind, mit in Kauf nehmen kann.

Je nach der Höhe der Subvention und je nach der Menge und wirtschaftlichen Machtstellung der Mitbewerber, sind der Möglichkeit des Staates, auf diese Weise in die sonderwirtschaftliche Tarifgestaltung einzugreifen, engere oder weitere Grenzen gezogen. Es ist bezeichnend, daß England bisher es überhaupt vermieden hat, Tarifvorbehalte in seine Subventionsverträge aufzunehmen, was offenbar vor allem darin seinen Grund hat, daß infolge der günstigen Lage der englischen Küste zu den großen Weltverkehrswegen und der geschichtlichen Entwicklung in den Häfen keines anderen Landes ein so reger Frachtenwettbewerb besteht wie in den englischen Häfen. Auch Deutschland, das vor dem Kriege nach England am stärksten am überseeischen Weltverkehr beteiligt war, hat, um nicht die subventionierten Linien in ihrem Wettbewerb zu schwächen, sich gegenüber der Tarifgestaltung dieser Linien äußerste Zurückhaltung auferlegt, und zwar mehr noch in der praktischen Handhabung als in der Beschränkung der Vorbehalte selbst. Andere Staaten konnten weiter gehen, nämlich dort, wo der subventionierte Verkehr fremdem Wettbewerb weniger ausgesetzt war. Es ist bezeich-

¹⁾ Vgl. *Nauticus* a. a. O., 1911, Seite 296; 1912, Seite 395/96, 324; *Kaeglein Handbuch*, 1912/13, Seite 52/53.

nend, daß Italien in dem subventionierten Verkehr mit Sizilien, Sardinien, Tripolis, Tunis, Malta und Corsika, den es im wesentlichen selbst in der Hand hat, der Società di Navigazione Generale Italiana sehr weitgehende Tarifauflagen gemacht hat, während es sich der gleichen Gesellschaft gegenüber in dem Verkehr nach der Levante, Ägypten, dem Schwarzen Meere und Indien, der dem Wettbewerb fremder Linien wesentlich stärker ausgesetzt ist, weit mehr Zurückhaltung auferlegt hat¹⁾. Ganz besonders weit gehen die Auflagen, die Portugal seiner subventionierten Reederei in dem Verkehr mit seinen Kolonialländern, insbesondere nach den westafrikanischen Kolonien in tarifarischer Hinsicht vor dem Kriege hat machen können²⁾, da dieser Verkehr der heimischen Flagge vorbehalten war, und daher der Wettbewerb ausländischer Reedereien entfiel.

Da den Subventionen schon vor dem Kriege eine ziemlich erhebliche Bedeutung im Seeverkehr zukam, und nach dem Kriege bei dem zu erwartenden starken wirtschaftlichen Wettkampfe auf dem Weltmarkte voraussichtlich noch mit einem weiteren Ausbau der Subventionspolitik in den meisten Ländern zu rechnen sein wird, so würde eine Darstellung des Gütertarifwesens der überseeischen Schifffahrt nicht vollständig sein, wenn sie nicht auch die Entwicklung, die das Tarifwesen der subventionierten Reederei unter der Einwirkung der ihr gemachten Auflagen erfahren hat, mitberücksichtigen wollte. Wir werden daher die Vorschriften, durch die der einzelne Staat in die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung der von ihm subventionierten Reederei eingegriffen hat, und ihre Wirkungen später (Kapitel 8) besonders behandeln.

Siebentes Kapitel.

Die allgemeinen Anforderungen an die Gestaltung der Seefrachttarife.

1. Die Wege zur Verwirklichung dieser allgemeinen Anforderungen.

Wie an die Gestaltung der Tarife aller öffentlichen Verkehrsmittel, werden auch an die Gestaltung der Seefrachttarife gewisse allgemeine Anforderungen gestellt werden müssen, die sich auf gleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten, auf Öffentlichkeit und Stetigkeit, auf Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit

¹⁾ Vgl. das Übereinkommen mit der Società di Navigazione Generale Italiana, betreffend die Genehmigung für den Post- und Handelsschiffahrtsdienst im Mittelländischen Meer, in der Levante, im Roten Meer und im Indischen Ozean, genehmigt durch Gesetz vom 22. April 1893, Nr. 195, mit den dazu gehörigen Bedingungsheften A und B; abgedruckt in »Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtslinien in den Seestaaten der Erde«, bearbeitet vom Bureau des Industrierates im K. K. Handelsministerium, Wien 1904, II. Teil, Seite 596 ff.

²⁾ Vgl. z. B. die Verträge mit der Empresa Nacional de Navegação a vapor para a Africa Portuguesa vom 17. September 1898 über die Einrichtung eines Schifffahrtsdienstes nach der Westküste Afrikas, Kap Verde, Guinea und um die Insel S. Thomé; abgedruckt in Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtslinien a. a. O., Seite 499 ff.; und vom 10. Januar 1903 über die Einrichtung eines Schifffahrtsdienstes zwischen Lissabon, Leixões und Mozambique, abgedruckt a. a. O., Seite 521 ff.

und auf eine angemessene Wohlfeilheit der Tarife richten. Das ist schon deshalb notwendig, weil die Linienreederei, soweit sie Tarife erstellt, eine gewisse Monopolstellung einnimmt, und daher die Möglichkeit eines Mißbrauches dieser Stellung besteht.

Sehen wir uns die Art und Weise, wie sich diese allgemeinen Anforderungen an die Tarifgestaltung im Seefrachttarifwesen durchgesetzt haben, näher an, so können wir zwei nebeneinander herlaufende Entwicklungslinien verfolgen. Die eine sucht diese allgemeinen Anforderungen lediglich vom Standpunkt der einzelnen Volkswirtschaft und nur für deren Interessenbereich zu verwirklichen. Träger dieser Entwicklung ist der einzelne Staat, der auf diese Weise die durch ihn vertretene Volkswirtschaft zu fördern sucht. Und das Mittel, mit dem er diesen allgemeinen Anforderungen Geltung zu verschaffen sucht, besteht in vertraglichen Auflagen, die er der von ihm subventionierten Reederei macht. Hier kommt z. B. nicht in Frage, die Forderung der gleichmäßigen Behandlung allgemein zu verwirklichen, sondern nur ihr soweit Geltung zu verschaffen, als die Interessen der eigenen Volkswirtschaft das verlangen. Dagegen wird der einzelne Staat die ungleichmäßige Behandlung insoweit nicht unterbinden, ja vielleicht sogar fördern, als eine ungünstige Behandlung des Auslandes gegenüber dem Inland in Frage kommt.

Neben dieser Entwicklung, die lediglich vom Standpunkt der einzelnen Volkswirtschaft und nur für deren Interessenbereich die allgemeinen Anforderungen zu verwirklichen sucht, steht eine andere, die auf eine weltwirtschaftliche Geltung dieser allgemeinen Anforderungen hinstrebt. Der Grund dieser Entwicklung liegt in der immer stärker werdenden weltwirtschaftlichen Abhängigkeit der Länder der Erde, die im Interesse eines geregelteren und erleichterten internationalen Güterauschanges auf eine einheitliche Behandlung dieser Fragen für den Gesamtbereich der Weltwirtschaft hindrängt. Träger dieser Entwicklung sind die großen internationalen Schifffahrtsverbände, in denen sich die Reedereien fast der ganzen Welt vor dem Kriege zusammengefunden haben und nach dem Kriege in kurzem wieder mit Notwendigkeit zusammenfinden werden, und die, soweit sie diese allgemeinen Anforderungen bei der Tarifgestaltung zur Geltung gebracht haben, es für ihren gesamten Machtbereich, ohne Beschränkung auf die Bedürfnisse einzelner Volkswirtschaften, getan haben. Das Mittel, mit dessen Hilfe die allgemeinen Anforderungen innerhalb dieser Entwicklung eine weitgehende Geltung erhalten haben, besteht in internationalen Vereinbarungen. Diese Entwicklung beschränkt also, um bei dem oben angeführten Beispiel zu bleiben, die Forderung der gleichmäßigen Behandlung nicht auf den Interessenbereich der einzelnen Volkswirtschaft, sondern führt dazu, daß, soweit sich überhaupt eine gleichmäßige Behandlung durchgesetzt hat, alle Interessenten ohne Rücksicht auf ihre Zugehörigkeit zu einer bestimmten Volkswirtschaft gleichmäßig behandelt werden.

Von diesen beiden Entwicklungsrichtungen ist es die zweite, welche fast ausschließlich bis zum Kriege das Bild des Seetarifwesens bestimmt

hat und auch weiterhin nach dem Kriege, nach Überwindung einer gewissen Übergangszeit, bestimmen wird. Die Maßnahmen des einzelnen Staates, durch die er für den Bereich seiner volkswirtschaftlichen Bedürfnisse diesen allgemeinen Anforderungen im Wege der Subventionspolitik Geltung zu verschaffen gesucht hat, spielen daneben nur eine sehr untergeordnete Rolle. Die Verhältnisse stellen sich damit umgekehrt dar wie bei der Tarifgestaltung der Eisenbahn. Auch hier können wir eine doppelte Entwicklung dieser allgemeinen Anforderungen beobachten: eine volkswirtschaftliche, die auf Maßnahmen des einzelnen Staates beruht, und eine weltwirtschaftliche, die sich auf internationalen Tarifvereinbarungen gründet¹⁾. Aber hier tritt im Gesamtbild die zweite weit hinter der ersten zurück, was seinen inneren Grund darin findet, daß bei der Eisenbahn die volkswirtschaftlichen, innerhalb der Landesgrenze liegenden Aufgaben weit die weltwirtschaftlichen überwiegen.

Angesichts der untergeordneten Rolle, die bei der Seeschifffahrt die Maßnahmen des einzelnen Staates zur Durchführung dieser allgemeinen Anforderungen spielen, sehen wir zunächst von ihrer Betrachtung ab und beschränken uns auf die Darstellung der durch die Kartelle getragenen weltwirtschaftlichen Entwicklung. Im folgenden Kapitel werden wir dann, zusammen mit den sonstigen staatlichen Eingriffen in die Tarifgestaltung der Seeschifffahrt, auch die Maßnahmen betrachten, durch welche der einzelne Staat vom Standpunkt der Bedürfnisse seiner Volkswirtschaft aus den allgemeinen Anforderungen an die Tarifgestaltung Geltung zu verschaffen gesucht hat.

2. Verwirklichung der allgemeinen Anforderungen. Sehen wir uns die Forderungen im einzelnen an²⁾, so wird zunächst verlangt werden müssen, daß allen Beteiligten gleiche Leistungen unter gleichen Bedingungen gewährt werden.

I. Die Forderung nach gleichmäßiger Behandlung aller Beteiligten. In den älteren Zeiten der Seeschifffahrt, soweit sie noch kein Tarifwesen kannte, konnte naturgemäß von einer gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsbeteiligten keine Rede sein. Denn die Preise bestimmten sich nach den von Fall zu Fall getroffenen Vereinbarungen. Als dann im Linienverkehr an Stelle der freien Preisbildung teilweise das Tarifwesen trat, war es natürlich, daß sich zunächst infolge des Beharrungsvermögens noch vielfach eine gewisse Ungleichmäßigkeit in der Behandlung der Beteiligten behauptete und auch von den an die Grund-

¹⁾ Ausgezeichnete Beobachtungen über das Nebeneinanderauftreten volks- und weltwirtschaftlicher Erscheinungen auf den gleichen wirtschaftlichen Gebieten finden sich bei Harms, Volkswirtschaft und Weltwirtschaft, a. a. O., Seite 390ff.

²⁾ Durch den Krieg ist naturgemäß die im folgenden dargestellte Entwicklung jäh unterbrochen worden. Die außergewöhnlichen Verhältnisse, die wir zunächst nach dem Kriege vorfinden werden, werden auch das allgemeine Bild, das das Seetarifwesen vor dem Kriege in Bezug auf die Verwirklichung der »allgemeinen Anforderungen« bot, zunächst beeinträchtigen. So wird z. B. der starke Wettbewerb auf dem Weltfrachtmärkte, mit dem alsbald nach dem Kriege, insbesondere infolge der Erstarkung der Reederei in vielen bisher an der Seeschifffahrt weniger beteiligten Ländern, zu rechnen sein wird, die Öffentlichkeit und Stetigkeit der Tarife wesentlich beeinträchtigen, bis dann, nach wahrscheinlich gar nicht langer Zeit, der Anschluß an die bisherige Entwicklung wieder gefunden sein wird.

sätze der freien Preisbildung gewöhnten Verkehrskreisen nicht als unzulässig empfunden wurde, zumal die Monopolstellung der Linienfahrt noch wenig ausgeprägt war. Das mußte anders werden, als sich allmählich mit dem immer engeren Zusammenschluß der einzelnen Reedereien zu einheitlichen, ganze Verkehre beherrschenden Verbänden die Monopolstellung der Linienfahrt mehr und mehr befestigte, und auch der Bestand dieses Monopols immer mehr zum Bewußtsein der Allgemeinheit gelangte. Auf der einen Seite mußte jetzt eine ungleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten als eine mißbräuchliche Ausnutzung des Monopols erscheinen. Auf der anderen Seite fiel mit der vollkommeneren Ausgestaltung der Monopolstellung für die Linienreedereien auch der Anlaß zu einer ungleichmäßigen Behandlung der Verkehrsbeteiligten in der Regel weg. Denn auch ohne Einräumung besonderer Vergünstigungen waren jetzt die Reedereien des ihnen durch die Verbandsabmachungen zugewiesenen Verkehrs im allgemeinen sicher. Insbesondere hatten die Verbände keine Veranlassung, die großen Unternehmungen auf Kosten der kleineren besonders zu begünstigen und dadurch ihre Entwicklung zu immer größeren Unternehmungen zu fördern. Denn gerade von den großen Unternehmungen droht ihrer Monopolstellung am ehesten Gefahr, weil gerade sie am leichtesten in der Lage sind, durch Charterung ganzer Schiffe oder durch Indienststellung eigener Schiffe sich vom Verbandsverbande unabhängig zu machen.

So kommt es, daß sich der Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsbeteiligten in weitgehendem Maße im Tarifwesen der Linienfahrt durchgesetzt hat. Das ist um so bemerkenswerter, als dieser Grundsatz an sich mit den Grundsätzen sonderwirtschaftlicher Tarifgestaltung in einem gewissen Widerspruch steht. Denn wie für jede sonderwirtschaftliche Tarifgestaltung, gilt auch für die Tarifgestaltung der Seeschiffahrt der Grundsatz, daß die Preise sich nach dem bestimmen, was der Verkehr tragen kann. Dieser Grundsatz legt aber eine ungleichmäßige Behandlung nahe, da die Belastungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsbeteiligten naturgemäß verschieden ist.

In beschränktem Umfange finden wir allerdings auch heute noch Durchbrechungen des Grundsatzes der gleichmäßigen Behandlung und zwar ausschließlich in der Form derjenigen Kontrakte, die wir »ungleichartige Kontrakte« nennen. Die ausführliche Behandlung dieser Kontrakte muß für später vorbehalten bleiben¹⁾. Hier genügt es, ihr Wesen kurz anzudeuten: wo die Monopolstellung der Linienschiffahrt versagt, wo also die Verbandslinien Gefahr laufen, bei Innehaltung der Tariffestsetzungen ihre Sendungen zu verlieren, da bleibt den Reedereien vielfach nichts anderes übrig, als unter Aufgabe des Grundsatzes der gleichmäßigen Behandlung die Frachtsätze und ihre Bedingungen den Verhältnissen des besonderen Falles anzupassen. Das wird z. B. notwendig, wo ein einzelner Befrachter in der Lage ist, mit seiner Ladung ganze Schiffe zu füllen, wo daher die freie Schiffahrt als Mitbewerberin auftritt; oder da, wo ein Mitbewerb anderer Gestehtungsländer in Frage

¹⁾ Vgl. unten Seite 280 ff.

kommt, die die gleiche Ware billiger zu liefern in der Lage sind, und wo daher die Reederei nur dann darauf rechnen kann, die Sendung zu erhalten, wenn sie einen den höheren Gestehungskosten entsprechenden Frachtnachlaß gewährt.

Der Umfang, in dem derartige Durchbrechungen des Grundsatzes der gleichmäßigen Behandlung auftreten, ist in den einzelnen Verkehren sehr verschieden und hängt im wesentlichen davon ab, in welchem Maße die einzelnen Verkehre dem Wettbewerb der freien Fahrt und solcher Linienreedereien, die außerhalb des Verbandes stehen, ausgesetzt sind. Einer übermäßigen Ausdehnung derartiger Abmachungen wirkt aber die Verbandspolitik selbst entgegen. Es besteht nämlich der Grundsatz, daß derartige Vergünstigungen gegenüber den Tarifen nicht durch die einzelne Reederei, sondern nur durch den Verband oder unter dessen Aufsicht gewährt werden dürfen. Übertretungen werden im allgemeinen mit sehr harten Vertragsstrafen belegt.

Andere Arten der ungleichmäßigen Behandlung als eben durch diese »ungleichartigen Kontrakte« kennt das Seetarifwesen nicht. Insbesondere stellen die »zurückgestellten Rabatte« (*deferred rebates*) und die »gleichartigen Kontrakte«, die beide wir später genauer behandeln werden, keine Ausnahmen von dem Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung dar. Zwar werden in dem einen Fall diejenigen Verschiffer, welche innerhalb bestimmter Fristen ihre Güter ausschließlich mit Schiffen der Verbandsreedereien verschifft haben, und in dem anderen Falle diejenigen, die sich vertraglich verpflichtet haben, ihre Sendungen für eine gewisse Zeit ausschließlich mit Verbandsreedereien zu verschiffen, günstiger als die gewöhnlichen Befrachter behandelt. Aber in beiden Fällen handelt es sich um Bedingungen, die für alle Verschiffer gleich sind, und die zu erfüllen, alle in gleicher Weise in der Lage sind. In beiden Fällen kann daher eine Durchbrechung des Grundsatzes der gleichmäßigen Behandlung nicht gesehen werden.

So dürfen wir als Ergebnis feststellen, daß sich die Forderung der gleichmäßigen Behandlung aller Beteiligten im wesentlichen im Seetarifwesen durchgesetzt hat, — ein Ergebnis, das allerdings stark abweicht von den landläufigen Anschauungen, wie sie über das Tarifwesen in der Seeschifffahrt verbreitet sind.

II. Die Forderung nach Öffentlichkeit der Tarife. Die Begründung der Forderung nach Öffentlichkeit der Tarife ist ohne weiteres gegeben: Erst durch die Öffentlichkeit der Tarife wird die gleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten sichergestellt. Erst die Öffentlichkeit der Tarife gibt die Möglichkeit, schnell und sicher die Frachtkosten und damit auch die äußersten Verkaufspreise vorzuberechnen, und die eigenen Frachtkosten mit denen der Mitbewerber zu vergleichen. Ist der Tarif nicht veröffentlicht, so muß der Befrachter in jedem Fall erst von der Reederei oder ihrem Agenten den einzelnen Frachtsatz erbitten, woraus sich oft ein langwieriger Schriftwechsel ergibt, der den rechtzeitigen Abschluß des Geschäftes erschwert und leicht unmöglich machen kann. Tritt noch ein Spediteur als Mittelsperson ein,

wie das bei dem überseeischen Güterversand infolge der größeren Schwierigkeiten, die mit der überseeischen Güterbeförderung verbunden sind, die Regel ist, so wird durch die Geheimhaltung des Tarifs dem Ablader auch die Nachprüfung der Frachtberechnung des Spediteurs unmöglich gemacht oder doch sehr erschwert.

Die Möglichkeit einer Öffentlichkeit der Preise wurde erst durch die Einführung des Tarifwesens gegeben. Bei der freien Preisbildung, die sich in der Form der Einzelabrede vollzieht, scheidet die Möglichkeit einer Öffentlichkeit der Preise naturgemäß aus.

Die Forderung der Öffentlichkeit des Tarifs schließt nun zweierlei in sich: einmal die Forderung, daß die Reederei den Tarif veröffentlicht, d. h. für jeden Befrachter ein vollständiges Verzeichnis der Preise und ihrer Bedingungen zur Abgabe, oder zum mindesten zur Einsicht, bereit hält; und weiter die Forderung, daß die Reederei Änderungen der Tarifsätze so rechtzeitig vorher bekannt gibt, daß der Befrachter sich auf die neuen Sätze einrichten kann. Beide Forderungen werden getrennt zu behandeln sein, da sie sich in verschiedenem Maße innerhalb der Linienfahrt durchgesetzt haben.

A. Sehen wir uns zunächst die erste Forderung, also die nach Veröffentlichung des Tarifs an, so war die Möglichkeit, sie zu verwirklichen, überhaupt erst mit fortschreitender Verbandsbildung gegeben. Denn erst dadurch, daß der Wettbewerb wenigstens zwischen den wichtigeren Linien eines Verkehrs ausgeschaltet wurde, war den einzelnen Verbandslinien die Möglichkeit gegeben, ihre Tarife zu veröffentlichen, ohne allzugroßen Schaden dadurch befürchten zu müssen, daß sich die anderen Linien diese Veröffentlichung bei ihrer Preispolitik zunutze machen könnten. Innerhalb des Verbandes entstand jetzt sogar ein gewisses Interesse an der Veröffentlichung der Tarife, da dadurch die gegenseitige Überwachung der Innehaltung der vereinbarten Frachtsätze erleichtert wurde. Im allgemeinen können wir daher eine erst durch den Krieg unterbrochene Entwicklung feststellen, die auf eine immer weitergehende Veröffentlichung der Tarife hinzielt. Aber diese Entwicklung war bei Beginn des Krieges noch völlig im Fluß, und wenn auch nach dem Kriege beim Eintreten regelrechter Verhältnisse der Anschluß an diese Entwicklung bald wieder gefunden sein wird, so wird doch für absehbare Zeit nicht damit zu rechnen sein, daß die Forderung nach öffentlicher Bekanntgabe der Tarife sich allgemein durchsetzt.

Zwei Umstände sind es, die die Reedereien vielfach von der Veröffentlichung ihrer Tarife abhalten.

Einmal fürchten die Reedereien, durch die Veröffentlichung des Tarifs in der Freiheit der Tarifgebung eingeengt zu sein. Bei einem veröffentlichten Tarif lassen sich Änderungen, vor allem Erhöhungen nicht so leicht, schnell und bequem durchführen wie bei einem geheimen Tarif, weil die Öffentlichkeit des Tarifs zu einer gewissen Rücksicht auf die Verkehrsbeteiligten zwingt, die den veröffentlichten Tarif der Vorausberechnung ihrer Preise zugrunde gelegt haben und durch plötzlich eintretende Änderungen leicht Schaden erleiden können. Diese Einengung in der freien Beweglichkeit macht sich für die Reedereien

besonders unbequem in den Verkehren fühlbar, die starkem Wettbewerb ausgesetzt sind. Dazu kommt, daß die veröffentlichten Tarifsätze viel stärker der öffentlichen Kritik unterliegen, als die nicht veröffentlichten, weil erst die Veröffentlichung des Tarifs eine Nachprüfung seines gesamten Aufbaues und eine Vergleichung der Tarifsätze auf zuverlässiger Grundlage ermöglicht.

Weiter aber besteht bei den Reedereien gegen die Veröffentlichung ihrer Tarife vielfach das Bedenken, daß sie dadurch gegenüber den außerhalb des Verbandes stehenden Mitbewerbern, die ihre Frachten nicht veröffentlichen, in Nachteil kommen könnten, indem diese sich die Kenntnis der veröffentlichten Tarife bei der Erstellung ihrer Preise zunutze machen könnten.

Von diesen beiden Gründen kann der erste vom Standpunkt der allgemeinen Bedürfnisse des überseeischen Verkehrs aus die Geheimhaltung keineswegs rechtfertigen. Das Interesse der Allgemeinheit an einer Veröffentlichung der Tarifsätze ist so groß, daß dem gegenüber der für die Reedereien damit verbundene Nachteil einer gewissen Einengung in der Freiheit ihrer Tarifgebung nicht irgendwie ins Gewicht fallen kann. Und noch weniger kann die Möglichkeit stärkerer öffentlicher Kritik an der Tarifgestaltung die Geheimhaltung rechtfertigen. Es beweist das gute Verständnis der deutschen Reedereien für eine volkswirtschaftlich richtige Tarifgestaltung, daß sie im allgemeinen diesen Bedenken keine entscheidende Rolle beigemessen haben, sondern ohne Rücksicht auf die Unbequemlichkeiten, die sich für sie aus der Veröffentlichung ergeben können, sich auf den Standpunkt einer möglichst weitgehenden Veröffentlichung der Tarife gestellt haben.

Anders liegt es dagegen mit dem zweiten Bedenken, das vielfach der Veröffentlichung entgegensteht: der Befürchtung, daß die Reederei, die ihre Frachten veröffentlicht, dem Mitbewerber gegenüber, der sie nicht veröffentlicht, in Nachteil kommen könnte. Hierin muß ein ausreichender Grund für die Geheimhaltung wenigstens insoweit gesehen werden, als durch die Veröffentlichung eine wesentliche Schädigung der beteiligten Reedereien zu befürchten ist. Das ist in der Tat vielfach der Fall. In erster Linie kommen hier die Fälle in Betracht, in denen die freie Reederei als ernste Mitbewerberin auftritt; und daneben die Fälle, in denen der Wettbewerb außerhalb des Verbandes stehender Linien droht. Auf diese Ursachen geht es zurück, wenn z. B. die ausgehenden Tarife nach dem La Plata und Paraná, nach Mittelbrasilien, nach Ostindien, Westindien und nach den Häfen der Levante, und weiter die einkommenden Tarife von Japan, China und den Straits bisher geheim gehalten sind.

Hiermit hängt es auch zusammen, wenn vielfach nicht der ganze Tarif, sondern nur ein Teil davon geheim gehalten wird. Es erklärt sich das daraus, daß die einzelnen Güter in sehr verschiedenem Maße dem Wettbewerb der freien Schifffahrt ausgesetzt sind: die wertvolleren Güter fast gar nicht oder doch in viel geringerem Maße als die geringwertigen Massengüter. Daraus ergibt sich, daß es vielfach unbedenklich ist, die Tarifsätze für die wertvolleren Güter zu ver-

öffentlichen, während es bedenklich wäre, die Veröffentlichung auch auf die übrigen Güter auszudehnen. So kommt es, daß manche Tarife in zwei Teile zerfallen: einen veröffentlichten und einen geheimen, von denen der erste die dem Wettbewerb der freien Schifffahrt nicht merklich unterliegenden Güter, der zweite die übrigen Güter enthält¹⁾. Eine derartige Zweiteilung finden wir z. B. in den bis Kriegsausbruch in Geltung gewesenen Tarifen nach den Vereinigten Staaten, nach Australien und nach Chile und Peru.

In diesem Zusammenhange bedarf noch eine auffallende Erscheinung der Erwähnung. Gelegentlich finden wir, daß zwar die Klassenanordnung und die Tarifsätze veröffentlicht, die Einteilung der Güter und ihre Einreihung in die Klassen aber geheim gehalten ist. Das ist z. B. der Fall in dem bis zum Kriegsausbruch in Geltung gewesenen Tarif nach Kuba, Westindien und Mexiko. Tatsächlich kommt diese Zweiteilung auf eine Geheimhaltung des ganzen Tarifs hinaus. Denn ohne die Angabe, wie die Güter eingeteilt, und in welche Klassen sie eingereiht sind, ist die Kenntnis der Klassenanordnung und der Tarifsätze wertlos. Die Erklärung für diese auffallende Erscheinung ist darin zu sehen, daß es sich hier zwar um Verkehre handelt, in denen die Wettbewerbsverhältnisse zur Geheimhaltung des Tarifs nötigen, daß man aber der Allgemeinheit in ihrem Streben nach möglichst weitgehender Veröffentlichung wenigstens der Form nach Zugeständnisse gemacht hat.

Weder in ihrem Aufbau noch in ihrer Form unterscheiden sich im übrigen die geheimen Tarife irgendwie grundsätzlich von den veröffentlichten. Sie stellen insbesondere nicht etwa, wie man denken könnte, eine primitivere Tarifart dar. Im Gegenteil, gerade eine Anzahl geheimer Tarife, so z. B. die Tarife nach dem La Plata und Paraná, nach Mittelbrasilien und nach Indien, zeigen die Grundsätze des Seetarifwesens in schärfster und feinsten Durchbildung. Nur läßt sich feststellen, daß im allgemeinen die Geheimtarife zu mehr Wertabstufungen neigen als die veröffentlichten Tarife. Sie sind daher auch überwiegend keine Klassen-, sondern Einzeltarife, also Tarife, bei denen jedes Gut mit einem besonderen Frachtsatz versehen ist. Diese starke Zergliederung der Geheimtarife hat ihren Grund darin, daß gerade diese Verkehre dem Wettbewerb besonders stark ausgesetzt sind. Weiter spricht dabei auch mit, daß die geheimen Tarife sich leichter und schneller abändern lassen und daher ihre stärkere Zergliederung leichter durchführbar ist.

Die Geheimhaltungspflicht ist in der Regel durch einen Vermerk auf dem Titelblatt des Tarifs oder doch im Eingange des Tarifs vorgeschrieben, meist in der Form: »Privat. Nur für die Linien und deren Agenten« (*Private. For use of the Lines and their Agents only*). Da-

¹⁾ Die Erkenntnis dieses Sachverhalts wird wesentlich dadurch erschwert, daß der veröffentlichte Teil des Tarifs meist keinerlei Hindeutung darauf enthält, daß daneben noch ein zweiter, nicht veröffentlichter Teil besteht. Der mit dieser Einrichtung nicht Vertraute läuft daher Gefahr anzunehmen, daß er in dem veröffentlichten Teil den gesamten Tarif vor sich habe, und daß alle hierin nicht angeführten Preise sich in der freien Preisform bilden.

neben behalten sich die beteiligten Reedereien vielfach auch zu ihrer größeren Sicherheit das Eigentum an dem einzelnen Stücke vor, etwa durch die Klausel: »Der Tarif ist Eigentum der Reedereien und auf Anforderung zurückzugeben« (*This tariff is the property of the Lines and to be returned on request*), und versehen zu diesem Zwecke jedes Stück mit einer besonderen Nummer.

B. Es bleibt die weitere Frage, in welchem Umfange sich im Seetarifwesen die andere Forderung, daß die Änderungen der Preise vorher so rechtzeitig veröffentlicht werden, daß die Befrachter sich auf die neuen Sätze einrichten können, durchgesetzt hat. Diese Frage ist dahin zu beantworten, daß diese Forderung sich so gut wie gar nicht verwirklicht hat.

Nirgends finden wir im Seetarifwesen Bestimmungen, durch die sich die Reedereien verpflichten, eine gewisse Frist für das Inkrafttreten der Tarifsätze von ihrer Veröffentlichung ab innezuhalten, wie das für die Eisenbahnen in den meisten Ländern wenigstens für Tariferschwerungen vorgeschrieben ist. Im Gegenteil tragen die meisten veröffentlichten Tarife, um jeden Zweifel bei den Befrachtern auszuschließen, an deutlich sichtbarer Stelle, meist auf dem Titelblatte, oft sogar auf jeder Seite des Tarifs, den Vermerk: »Änderungen vorbehalten«, gelegentlich noch mit dem Zusatz: »Anzeige erfolgt nicht« (*subject to alternation without notice*).

Im großen und ganzen entspricht dem auch die tatsächliche Übung. Bei wichtigeren Änderungen ist allerdings meist eine Benachrichtigung der größeren Befrachter üblich, die in der Regel durch ein gedrucktes Rundschreiben geschieht. (Ein Beispiel dafür siehe in Anlage XII.) Indessen werden auch solche Änderungen höchst selten so rechtzeitig bekannt gegeben, daß die Befrachter bei der geschäftlichen Vorausberechnung sich darauf einrichten können. Meist enthält dieses Schreiben sogar die ausdrückliche Bemerkung, daß die Erhöhung sofort in Kraft tritt.

Diese Grundsätze erscheinen hart und geeignet, das überseeische Geschäft mit einer Verlustgefahr zu belasten, die sehr drückend sein kann, zumal wenn man an die bei öffentlichen Ausschreibungen sehr häufigen Fälle denkt, daß eine allmähliche Lieferung ausbedungen ist. Indessen sind diese Grundsätze durch die besonderen Verhältnisse des Seeverkehrs bedingt und werden daher für absehbare Zeit kaum zu ändern sein.

Wenn man für die Veröffentlichung der Tarifänderungen im Seeverkehr Fristen vorschreiben wollte, die für die Beteiligten von wirklichem Vorteil wären, so müßten diese sehr reichlich bemessen sein, da bei der Weite der Entfernungen, bei den größeren Schwierigkeiten, die die Verhältnisse der überseeischen Märkte darbieten, und bei der meist notwendigen Beteiligung von Zwischengliedern (Zweigniederlassungen, Agenten, Kommissionäre, Spediteure) der Abschluß überseeischer Geschäfte und ihre Ausführung sehr viel längere Zeit erfordert, als das bei binnenländischen Geschäften der Fall ist. Auf der anderen Seite müssen die Linienreedereien infolge der geringen Festigkeit ihrer Monopolstellung in den meisten Verkehren mit der Notwendigkeit rechnen, sehr

schnell den Veränderungen des Frachtmarktes folgen zu müssen, wenn sie nicht Schaden erleiden sollen. Man kann es daher auch im allgemeinen den Reedereien nicht zumuten, bei der Veröffentlichung von Tarifänderungen ausreichende Fristen innezuhalten.

Im übrigen erfahren auch die Nachteile, die sich aus diesen allgemeinen Grundsätzen für die Verkehrstreibenden ergeben, in mehrfacher Hinsicht eine wesentliche Abschwächung.

Einmal sorgen die engen Beziehungen, wie sie sich zwischen den Reedereien und ihren Vertretern einerseits und den Verschiffern andererseits vielfach herausgebildet haben, dafür, daß die Befrachter nicht immer völlig von den Tarifänderungen überrascht werden. Denn diese Beziehungen geben den Verkehrstreibenden vielfach Gelegenheit, sich unter der Hand über mutmaßliche Änderungen der Frachtsätze zu unterrichten.

Außerdem stehen aber den Verkehrstreibenden auch gewisse Hilfsmittel zur Verfügung, um die mit plötzlichen Tarifänderungen verbundenen Nachteile abzuschwächen. Einmal haben die Befrachter die Möglichkeit, sich von den Reedereien einen »bindenden Antrag«, eine sogenannte »verbindliche Quotierung« (*quotation*), auf Grund des laufenden Tarifsatzes machen zu lassen. Zwar sind derartige Anträge durch die Tarifvorschriften immer nur auf eine verhältnismäßig kurze Zeit, z. B. vor dem Kriege im Verkehr von Hamburg und Bremen nach dem La Plata und Paraná und im Verkehr von Bremen nach Mittelbrasilien auf höchstens 7 Tage, im Verkehr von Bremen, Hamburg und Antwerpen nach Indien sogar nur auf höchstens 4 Tage zugelassen, aber sie reichen doch im Notfalle aus, um mit Hilfe des Kabels schwebende Verhandlungen zum endgültigen Abschluß zu bringen.

Viel wichtiger als dieses ist ein zweites Hilfsmittel, das die Reedereien den Befrachtern zur Vermeidung der Nachteile, die mit plötzlichen Tarifänderungen für sie verbunden sind, zur Verfügung stellen. Es besteht darin, daß der Befrachter mit der Reederei einen Frachtvertrag abschließt, durch den er sich vom Reeder für eine gewisse Zeit, etwa für 3—6 Monate, für alle in diesen Zeitraum fallende Verschiffungen bestimmter Güter einen festen Frachtsatz, meistens den Tarifsatz, zusichern läßt. Er vereinbart also z. B. mit der Reederei »für die Verschiffung von Blechwaren während der Zeit vom 1. Januar bis 31. März eine Nettofracht von 57 $\frac{1}{2}$ M. bei einer Mindestmenge von 800 cbm«. Die genauere Darstellung dieser Vertragsform müssen wir späterer Behandlung vorbehalten, weil ein vollkommenes Verständnis dieser Vertrags- (Kontrakts-) Form nur durch ihre Gegenüberstellung mit anderen im Seeverkehr vorkommenden »Kontrakts«arten möglich ist. Hier genügt es festzustellen, daß den Befrachtern, soweit derartige Verträge von den Reedereien zugelassen werden, damit in der Tat ein brauchbares Mittel gegeben ist, um sich gegen die Nachteile einer plötzlichen, von der Vorausberechnung abweichenden Änderung der Tarifsätze zu schützen.

III. Die Forderung nach Stetigkeit der Tarife. Es wird weiter verlangt werden müssen, daß die Preise der Verkehrsleistungen

in der überseeischen Schifffahrt eine gewisse Stetigkeit zeigen. Denn häufige Änderungen der Preise sind geeignet, die geschäftliche Vorausberechnung zu durchkreuzen und die ruhige und stetige Entwicklung des Wirtschaftslebens zu gefährden. Die Forderung der Stetigkeit muß für den überseeischen Verkehr sogar noch mehr als für den Überlandverkehr betont werden, weil der Abschluß und die Ausführung eines Geschäftes im überseeischen Verkehr erheblich längere Zeit als im Überlandverkehr erfordert. Infolgedessen droht hier in erhöhtem Maße die Gefahr, daß die auf der Annahme eines bestimmten Frachtsatzes begonnenen Verhandlungen nachträglich durch Änderungen des Frachtsatzes durchkreuzt und gestört, vielleicht sogar ganz über den Haufen geworfen werden, und daß sich der Teil, welcher die Frachtkosten bei Abschluß des Vertrages übernommen hat, bei Ausführung des Vertrages vor höhere Kosten gestellt sieht, als er bei Vertragsabschluß angenommen hat.

In besonderem Maße ist das überseeische Ausfuhrgeschäft an der Stetigkeit der Frachtsätze beteiligt. Denn da es üblich ist, die Preise im überseeischen Ausfuhrgeschäft »cif Einfuhrhafen« zu stellen, so trägt das Ausfuhrgeschäft die Gefahr bei Veränderungen der Frachtsätze. Diese Gefahr wird noch dadurch besonders fühlbar, daß die Ausfuhrindustrie, die auf regelmäßige und gleichmäßige Beschäftigung besonderen Wert legen muß, möglichst langschichtige Lieferungen anstrebt. Eine besondere Wichtigkeit erhält die Forderung der Stetigkeit für solche Ausfuhrhäuser, die in den überseeischen Plätzen eigene Warenlager vorhalten: ihnen droht beim Sinken der Frachtsätze auch die Gefahr einer Entwertung der aufgestapelten Waren. Denn das Sinken der Frachtsätze führt dazu, daß diejenigen Mitbewerber, die keine eigenen Warenlager in den überseeischen Plätzen vorhalten, nunmehr mit niedrigeren Angeboten auf dem Markte erscheinen können.

Von einer allgemeinen Beständigkeit der Frachtpreise kann naturgemäß nur im Rahmen des Tarifwesens die Rede sein. Allerdings gibt es auch innerhalb der freien Preisbildung ein Mittel, durch das sich der Befrachter eine gewisse Stetigkeit der Frachtsätze sichern kann. Es besteht in dem Abschluß von Verträgen, »Kontrakten«, durch welche sich der Befrachter feste Frachtsätze für die regelmäßigen Verschiffungen bestimmter Güter innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zusichern läßt. Indessen stellen die Reedereien dieses Mittel nicht allen, sondern nur den größeren Befrachtern zur Verfügung. Innerhalb der freien Preisbildung ist also nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen und für einen kleinen Kreis von Verkehrsbeteiligten die Möglichkeit gegeben, sich den Vorteil einer gewissen Stetigkeit der Frachtpreise zu verschaffen.

Dagegen hat sich innerhalb des Tarifwesens die gemeinwirtschaftliche Forderung der Stetigkeit im allgemeinen durchsetzen können. Die Möglichkeit dazu wurde durch die Verbandsbildung gegeben: indem sie den Wettbewerb zwischen den beteiligten Linien ausschloß oder doch wesentlich einschränkte und gleichzeitig den Verbandslinien ein verstärktes Übergewicht über die freie Schifffahrt gab, eröffnete sie den beteiligten Reedereien in gewissem Umfange die Möglichkeit, an ihren

Tarifsätzen ohne Rücksicht auf die augenblickliche Lage des Frachtmарktes festzuhalten¹⁾).

Aus diesem Zusammenhange ergibt sich aber, daß das Maß der Beständigkeit, das die Tarifsätze im einzelnen zeigen, sehr verschieden sein muß. Es hängt ganz davon ab, in welchem Umfange es den beteiligten Reedereien gelungen ist, den Wettbewerb auszuschließen. Die Tarifsätze sind daher besonders fest in solchen Verkehren, in denen sich kein Wettbewerb von Bedeutung geltend macht. Und ebenso weisen auch die Frachtsätze der verschiedenen Güter eine ganz verschiedene Beständigkeit auf. Die Tarifsätze für hochwertige Güter, wie etwa Seiden-, Woll- und Baumwollwaren, Apothekerwaren, Spielwaren, Bücher und dergleichen, zeigen eine viel größere Stetigkeit als die Frachtsätze für geringerwertige Güter, wie etwa Zement, Kali, Feld- und Flußspat, Eisendraht, Eisenbahnschienen, Druck- und Packpapier usw., bei denen der Wettbewerb der freien Fahrt sich stark geltend macht, und deren Mengen außerdem so erheblich sind, daß sie leicht einen Anreiz zur Bildung neuer Linien darbieten. In manchen Verkehren, wie etwa dem nach Chile und Peru, ging die Beständigkeit der Tarifsätze vor dem Kriege soweit, daß trotz sehr vieler Wertabstufungen nur wenige Tarifänderungen im Laufe eines Jahres vorgekommen sind. In anderen Verkehren, in denen sich ein starker Wettbewerb von Außen-seitern und der freien Schifffahrt geltend macht, wie etwa dem Verkehr nach dem La Plata und Paraná, haben sich wenigstens die Frachtsätze der wertvolleren Güter oft viele Jahre hindurch kaum geändert. Berücksichtigt man, welchen großen Anteil gerade die wertvollen Fabrikate an der europäischen Ausfuhr haben, so bedeutet das, daß selbst in den Verkehren, die durch den Wettbewerb stark beeinflußt werden, die Entwicklung bis zum Kriege dahin geführt hat, daß der Forderung nach möglicher Stetigkeit der Tarifsätze in erheblichem Umfange genügt ist, — ein Ergebnis, das wiederum sehr wesentlich von den landläufigen Anschauungen über das Preiswesen des Seeverkehrs abweicht.

Dabei muß noch kurz auf den eigentümlichen Zusammenhang hingewiesen werden, der zwischen der Geheimhaltung und der Beständig-

¹⁾ So auch der zur Untersuchung der Schifffahrtsringe eingesetzte englische Untersuchungsausschuß. Der wichtigste Teil seiner sehr bemerkenswerten Feststellungen lautet folgendermaßen: *The guarantee that Conferences will grant stable rates i. e. rates maintained over long periods, is to be found in the very nature of the Conference system. Under that system rates are not fixed to meet the ephemeral conditions of the tonnage market. Not only are they based upon less variable standards, such as the value of the commodities or »wath the traffic will bear«, but they are the result of an agreement come to between several steamship lines. It is, therefore, practically impossible that the rates on particular commodities or between particular ports should be frequently varied.* Vgl. *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, Band I, Seite 45, Nr. 143. — Vgl. auch die Ausführungen des Vorsitzenden der *Peninsular & Oriental Steam Navigation Compagny*, Sir Thomas Sutherland, in der in London Ende 1912 abgehaltenen Generalversammlung dieser Gesellschaft: »In den Raten, welche die Postdampfer für die Beförderung besserer Güter erhalten, ist im Berichtsjahr wenig oder gar keine Veränderung zu verzeichnen gewesen. Dies ist das Ergebnis des Konferenzsystems. Das Verfahren bürgt für Beständigkeit der Raten, so daß der Handel mit wertvollen Gütern die Gewißheit hat, daß plötzliche Preisschwankungen nicht erfolgen können«. Mitgeteilt in der *Weserzeitung* vom 13. Dezember 1912, 1. Morgenzeitung.

keit der Tarifsätze besteht: die geheimen Tarifsätze sind im allgemeinen viel unbeständiger als die veröffentlichten. Das findet einmal darin seine Erklärung, daß die Gründe, die zur Geheimhaltung der Tarife führen, die gleichen sind wie die Gründe, die die größere Unbeständigkeit der Tarifsätze verursachen. Denn beidemal handelt es sich um die geringere Festigkeit der Monopolstellung als Ursache. Dazu kommt noch, daß die Reedereien sich leichter zu Änderungen der Geheimtarife als der veröffentlichten Tarife entschließen, weil sich Änderungen der Geheimtarife viel leichter, schneller und bequemer durchführen lassen.

IV. Die Forderung nach Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit der Tarife. Die Seefrachttarife müssen weiter im Interesse der Allgemeinheit möglichst einfach, klar und übersichtlich sein. Läßt der Tarif in dieser Hinsicht zu wünschen übrig, so wird dem Verkehrstreibenden die geschäftliche Vorausberechnung erschwert, und es entsteht die Gefahr von Verlusten infolge von Irrtümern über die Höhe der Frachtkosten. Auch droht die Möglichkeit, daß die Angestellten der Reedereien selbst Fehler bei der Frachtberechnung machen, und endlich liegt in diesem Mangel auch ein Anreiz zur Umgehung der Tarife, der entsittlichend sowohl auf die Verkehrstreibenden wie auf die Reedereiangestellten wirken kann.

Bei der Seeschifffahrt liegen nun die Verhältnisse für eine einfache, klare und übersichtliche Tarifgestaltung in vieler Hinsicht besonders günstig.

a) In erster Linie kommt hier in Betracht, daß nicht jede einzelne Reederei ihre besonderen Tarife aufstellt, sondern die an einem Verkehr beteiligten Reedereien ohne Rücksicht auf ihre sonstige Selbständigkeit und ihre staatliche Zugehörigkeit die für den betreffenden Verkehr geltenden Tarife gemeinsam aufstellen. Das führt innerhalb jeden Verkehrs zu einer formellen und materiellen Tarifeinheit. Aber damit nicht genug. Noch über den einzelnen Verkehr hinaus hat die Entwicklung für den Gesamtbereich des Seetarifwesens in den wichtigsten Punkten zu einer Übereinstimmung der formellen und materiellen Grundsätze der Tarifbildung geführt. So wird vor allem der gesamte überseeische Weltverkehr im wesentlichen durch ein Tarifsysteem beherrscht, das in seinen Grundzügen fast überall übereinstimmt und auch in seiner Einzeldurchbildung weitgehende Übereinstimmung aufweist. So gelten insbesondere für die Berücksichtigung vom Raum und Gewicht der Güter fast in sämtlichen Verkehren im wesentlichen die gleichen Grundsätze. Es liegt auf der Hand, wie sehr durch diese Gleichförmigkeit die Verständlichkeit des Tarifwesens und die Möglichkeit, sich schnell und sicher über die Frachtsätze zu unterrichten, erleichtert wird.

b) Dazu treten noch andere Umstände, die gleichfalls der Einfachheit und Klarheit der Tarifgestaltung förderlich sind. Wichtig ist einmal, daß, wie wir noch genauer sehen werden, die Durchtarife, die etwa den direkten Tarifen der Eisenbahn entsprechen, im Seefrachttarifwesen eine sehr geringe Rolle spielen. Es tritt damit gerade diejenige Tarifart wesentlich zurück, die im Eisenbahntarifwesen nicht nur in ihrer Bildung

besondere Schwierigkeiten bietet, sondern auch durch ihren Gegensatz zu den Binnen- (Lokal-) Tarifen wesentlich dazu beiträgt, das Eisenbahntarifwesen schwierig und verwickelt zu machen.

c) Auch kommt der Einfachheit und Übersichtlichkeit der Seefrachttarife zugute, daß für die überseeische Schifffahrt im allgemeinen nur eine ganz geringe Anzahl Ausgangs-, Anlauf- und Bestimmungshäfen in Frage kommt, die mit der gewaltigen Anzahl der Stationen bei der Eisenbahn nicht in Vergleich gesetzt werden kann. Das hat unter anderem den Vorteil, daß es möglich ist, die meisten Tarife in der für den Gebrauch sehr bequemen Form des Stationstarifs zu erstellen.

d) Und endlich darf man nicht übersehen, daß auch das Streben der Reedereien selbst sich notwendig auf eine möglichst einfache und klare Tarifgestaltung richten muß. Das hängt teilweise mit der Verbandsbildung zusammen: durch Einfachheit und Klarheit der Tarife wird die genaue Durchführung der getroffenen Preisvereinbarungen und die Überwachung ihrer Innehaltung wesentlich gefördert und gleichzeitig dort, wo, wie in den Verbänden höherer Ordnung — den Gewinnverteilungskartellen (*Pools*) und den Betriebsgemeinschaften —, eine gegenseitige Abrechnung stattfindet, diese wesentlich erleichtert. Dazu kommt noch, daß, wenn auch zwischen den Verbandslinien der Wettbewerb hinsichtlich der Frachtpreise aufgehört hat, doch ein gewisser Wettbewerb bestehen geblieben ist, der sich auf dem Gebiete des kaufmännischen Entgegenkommens in der Gewährung von gewissen Erleichterungen und Bequemlichkeiten (*facilities and accomodations*) gegenüber den Kunden äußert. Zu derartigen Erleichterungen und Bequemlichkeiten gehört auch die Darbietung der Tarife in möglichst übersichtlicher, klarer und verständlicher Form.

Gegenüber diesen Umständen, welche die Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit des Seefrachttarifwesens wesentlich fördern, bestehen allerdings auch gewisse Erscheinungen, die geeignet sind, die Verwirklichung dieser Forderungen zu beeinträchtigen.

a) Das ist einmal die vielfach bestehende Neigung, übermäßig viel Wertabstufungen zwischen den Gütern zu machen, eine Neigung, die dem den Reedereibetrieb beherrschenden privatwirtschaftlichen Verwaltungsgrundsatz und teilweise auch Rücksichten auf den Wettbewerb entspringt. Die Folge ist, daß zum Teil eine sehr große Anzahl von Wertklassen geschaffen wird, zum Teil aber überhaupt von einer Klasseneinteilung abgesehen und jedes Gut mit einem besonderen Frachtsatze versehen wird. Dadurch wird vor allem die richtige Einschätzung der Güter in die Tarifklassen oder die Tarifstellen erschwert, zumal die Tarife in dem Bestreben, die Wertunterschiede in möglichst weitem Umfange zu erfassen, sich zur Unterscheidung der Güter oft wenig zuverlässiger Hilfsmittel bedienen.

b) Und dazu kommt ein zweites: das ist die Tatsache, daß die Fracht für den überwiegenden Teil der Güter nicht nach Gewicht, sondern nach dem Raum, den sie beanspruchen, berechnet wird. Das hat bei der viel größeren Schwierigkeit, die die Handhabung des Raummaßes bietet, zur Folge, daß nicht nur die genaue Vorausberechnung der Fracht er-

schwert, sondern auch das Ergebnis der Frachtberechnung vielfach überhaupt unsicher und unzuverlässig wird. Auch hat die Verwendung des Raummaßes den weiteren Nachteil, daß sich der Beförderungspreis nach einem Maße bemißt, das im Warenhandel gegenüber dem Gewichtsmaß nur eine untergeordnete Rolle spielt. Es ist aber wünschenswert, daß die Bemessung der Beförderungspreise sich möglichst der Form anschließt, in der die Warenpreise dargeboten werden, da die Beförderungspreise einen Teil der Warenpreise ausmachen.

Die Größe der Nachteile, die mit der starken Gliederung der Wertabstufung und der teilweisen Verwendung des Raummaßes verbunden sind, lassen sich erst genau abschätzen, nachdem wir den Aufbau des Tarifsystems selbst kennen gelernt haben. Hier mag die Feststellung genügen, daß beide Erscheinungen zwar die bequeme und zuverlässige Handhabung des Seefrachttarifwesens in etwas beeinträchtigen, aber doch nicht in dem Maße, daß gegen das Seefrachttarifwesen der Vorwurf einer übermäßigen Umständlichkeit oder der Unzuverlässigkeit erhoben werden könnte. Im Gegenteil dürfen wir trotz dieser Mängel zusammenfassend sagen, daß das Seefrachttarifwesen im großen und ganzen den Anforderungen, die die Allgemeinheit an Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit des Tarifwesens zu stellen berechtigt ist, wohl entspricht.

V. Die Forderung nach angemessener Billigkeit der Tarifsätze. Die Forderung, daß die Tarifsätze sich in ihrer Höhe in angemessenen Grenzen halten, ist von allen durch die Bedürfnisse der Allgemeinheit bestimmten Anforderungen an die Preisbildung grundsätzlich die wichtigste. Mag auch ungleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten, Geheimhaltung der Tarife, häufiger Wechsel der Frachtsätze, Verworrenheit, Unklarheit und Unübersichtlichkeit der Tarife den Verkehr und das Wirtschaftsleben noch so sehr beeinträchtigen und erschweren: nichts ist geeignet, den auf ein bestimmtes Verkehrsmittel angewiesenen Teil der Volkswirtschaft so schwer zu schädigen, wie eine übermäßige Höhe der Frachtsätze. Denn sie vermag den betroffenen Gütern die Absatzfähigkeit überhaupt zu nehmen, während umgekehrt eine niedrige Bemessung der Frachtsätze die Absatzfähigkeit der Güter oft in außerordentlichem Maße zu erweitern und die wirtschaftliche Entwicklung stark anzuregen vermag.

Aber nur Angemessenheit der Tarifsätze, nicht Billigkeit um jeden Preis darf verlangt werden. Das Verlangen nach Niedrighaltung der Tarifsätze darf nicht so weit gehen, daß die heimische Linienreederei nicht mehr lebensfähig bleibt, oder doch genötigt wird, in der Güte ihrer Leistungen hinter anderen zurückzubleiben. Besonders in Ländern, die, wie Deutschland, sich eines starken eigenen Linienbesitzes erfreuen, wird dieser Gesichtspunkt wohl im Auge behalten werden müssen. Denn hier besteht ein starkes volkswirtschaftliches und politisches Interesse daran, die heimische Reederei zu erhalten und weiter zu entwickeln. Ließe man sie unter dem Drucke unangemessener Preisermäßigungen verkümmern, so entstände die Gefahr, daß entweder die heimische Flagge durch die ausländische Flagge verdrängt würde, oder dem betreffenden Lande

leistungsfähige überseeische Linienverbindungen überhaupt verloren gehen würden. In beiden Fällen, im zweiten noch mehr als im ersten, würde dem betroffenen Lande ein gar nicht absehbarer volkswirtschaftlicher und politischer Schaden entstehen.

Die Forderung nach angemessener Billigkeit der Frachtsätze bedeutet weiter auch nicht, daß alle Güter mit dem gleichen niedrigen Frachtsatz belegt werden müßten. Die einzelnen Güter sind in ganz verschiedenem Maße fähig, Beförderungspreise zu tragen. Und zwar läßt sich im allgemeinen sagen, daß die Belastungsfähigkeit der Güter mit dem Werte, wie er in ihren Marktpreisen zum Ausdruck kommt, wächst, und zwar nicht gleichmäßig mit der Höhe des Marktpreises, sondern in stärkerem Maße als dieser, so daß also die hochwertigen Güter auf die gleiche Werteinheit eine verhältnismäßig größere Belastung mit Beförderungskosten vertragen können als die geringwertigen. Das hat seinen Grund darin, daß bei den hochwertigen Gütern der Tauschwert durch die Beförderung verhältnismäßig in viel stärkerem Maße erhöht wird als bei den geringwertigen Gütern.

Wenn wir von diesem Gesichtspunkt aus an die Frage herantreten, ob das Seefrachttarifwesen in seiner bisherigen Entwicklung dem Erfordernis einer angemessenen Billigkeit gerecht geworden ist, so werden wir diese Frage bejahen müssen. Durch drei Umstände wird dieses Ergebnis im wesentlichen bestimmt.

a) Zunächst einmal ist die Seeschifffahrt überhaupt in der Lage, verhältnismäßig niedrige Frachtsätze zu gewähren, weil ihre Selbstkosten, gemessen an denjenigen anderer Verkehrsmittel, sehr niedrig sind. Das hängt einmal damit zusammen, daß hier der Weg, den das Fahrzeug benutzt, abgesehen von den künstlich geschaffenen Kanälen und den Endpunkten der Seestraßen, freies Genußgut ist, das keinerlei Aufwendungen, weder für die Herstellung, noch für die Unterhaltung, noch für die Sicherung der Fahrstraße erfordert. Weiter sind die Betriebsmittel der Seeschifffahrt verhältnismäßig billiger als die anderer Verkehrsmittel, vor allem billiger als die der Eisenbahn. Auch ist bei keinem anderen Verkehrsmittel das Verhältnis zwischen toter und Nutzlast infolge der Anwendbarkeit sehr großer Fahrzeuge und sehr starker Maschinenkraft ein so günstiges wie beim Seeschiff. Und endlich findet die Billigkeit der Seebeförderung teilweise auch darin ihre Erklärung, daß die Seeschifffahrt und in besonderem Maße die Linienfahrt sich alle technischen Hilfsmittel zur Vervollkommnung ihres Betriebes, vor allem zur Erhöhung der Ladefähigkeit in ausgedehntem Maße nutzbar gemacht hat. Dazu gehören, um nur die wichtigsten Mittel zu nennen, die Verringerung des Eigengewichts durch Verwendung hochwertigen Baumaterials, die Vergrößerung des Schiffskörpers — denn große Schiffe arbeiten wirtschaftlicher als mittlere oder gar kleine —, die Einführung verhältnismäßig leichter Maschinen, die wenig Raum einnehmen und wenig Kohlen verzehren und dadurch gleichzeitig die Ladefähigkeit des Schiffes weniger beanspruchen, und endlich die Verlegung der Mannschaftsräume und Kajüten in Aufbauten auf Deck, um das Schiffsinne in größerem Maße für die Ladung ausnutzen zu können.

b) Ist so die Linienfahrt an sich in der Lage, verhältnismäßig billige Frachtsätze zu gewähren, so wirken andererseits die Verhältnisse, unter denen sich ihre Preise bilden, dahin, daß der Vorteil sehr niedriger Selbstkosten den Verkehrsbeteiligten auch tatsächlich in niedrigen Tarifsätzen zugute kommt. Allerdings hat die Linienfahrt fast allgemein eine Monopolstellung erlangt, aber diese ist, wie wir früher sahen, in mehrfacher Hinsicht beschränkt und unsicher. Sie erstreckt sich einmal nur auf einen Teil des Verkehrs, im wesentlichen nur auf die höherwertigen Güter, und läßt den eigentlichen Massengüterverkehr offen für den Wettbewerb der freien Schifffahrt. Insoweit muß sich also die Linienreederei den im freien Wettbewerb gebildeten Preisen der freien Fahrt anpassen, wenn sie nicht der Sendungen verlustig gehen will. Aber auch abgesehen von diesem Massengüterverkehr kann die Linienreederei von der Preislage des freien Marktes nicht völlig absehen. Denn ihr Monopol ist nur ein »unvollkommenes«; es schaltet den Wettbewerb der freien Fahrt nicht völlig aus, sondern hält ihn nur solange hintenan, als nicht die Linienfahrt ihre Preise über eine gewisse, nach der Art der Güter und der Marktlage wechselnde Grenze hinaus gestellt hat. Diese Grenze liegt da, wo der Verfrachter lieber die Mängel, wie sie der Beförderungsweise der freien Schifffahrt anhaften, in Kauf nimmt, als daß er die übermäßig hohen Frachtsätze der Linienfahrt zahlt. Und zu dieser Abhängigkeit von der freien Schifffahrt tritt weiter eine gewisse Abhängigkeit auch von anderen Linienunternehmungen. Sie ist ohne weiteres da gegeben, wo Außenseiter den Verbandsreedereien den Markt streitig machen. Aber auch wo das nicht der Fall ist, müssen die Verbandsreedereien noch immer mit einem sozusagen »ruhenden« Wettbewerb anderer Linienunternehmungen rechnen; denn eine Überspannung der Frachthöhe droht alsbald den Wettbewerb neuer Linien auf den Plan zu rufen, die aus dem großen Schiffsvorrat der freien Fahrt schnell gebildet werden können.

Am ehesten ist bei dieser eigenartigen Sachlage noch eine Überspannung der Preise bei den hochwertigen Gütern möglich. Denn hier kann die freie Schifffahrt mit den Mängeln ihrer Betriebsweise am wenigsten daran denken, mit der Linienfahrt in Wettbewerb zu treten; und bei den verhältnismäßig kleinen Mengen, in denen diese hochwertigen Güter zur Verschiffung kommen, droht auch hier am wenigsten die Gefahr, daß eine besonders hohe Preisstellung neue Wettbewerbslinien auf den Markt ruft. Aber bei den hochwertigen Gütern ist andererseits auch eine Überspannung viel schwerer möglich als bei den geringwertigen Gütern, weil die hochwertigen Güter viel höhere Frachtsätze zu tragen in der Lage sind als die minder wertvollen.

c) Dazu kommt ein dritter Umstand, der gleichfalls die Preisangemessenheit in der Linienfahrt günstig beeinflußt. Das ist das Bestreben der Linienfahrt, sich in der Preisstellung möglichst der Belastungsfähigkeit der einzelnen Güter anzupassen. Es ist durchaus nichts Seltenes, daß einzelne wertvolle Güter für das gleiche Gewicht das zehnfache, ja zwanzigfache und mehr des Satzes der am niedrigsten tarifierten Güter zahlen müssen. Und für besonders wertvolle Güter,

sogenannte »Wertgüter« (*ad valorem goods*), zu denen außer Edelsteinen, Edelmetallen, Gold- und Silberwaren, Kunstgegenständen u. dgl. auch vielfach Güter wie seidene und lederne Handschuhe, Seidenwaren, Samt, Stahlfedern, Gold- und Silbertressen, Opium u. dgl. gerechnet werden, werden sogar reine Wertsätze festgesetzt, bei denen die Fracht in einem bestimmten Anteilsatz (etwa 1, 1 $\frac{1}{2}$, 2 oder 2 $\frac{1}{2}$ v. H.) vom Werte, wie er sich aus der Warenrechnung ergibt, besteht. Diese starken Unterschiede in der Höhe der Frachtsätze erklären sich aber keineswegs nur daraus, daß die Sätze für die hochwertigen Güter besonders hoch, sondern ebenso auch daraus, daß die Sätze für die geringwertigen Güter besonders niedrig bemessen sind. Nicht selten halten sich sogar die Sätze für die geringwertigen Güter erheblich unter den durchschnittlichen Selbstkosten, was eben nur dadurch möglich ist, daß die hochwertigen Güter entsprechend stärker herangezogen werden.

Nach alledem dürfen wir die Frage, ob das Seetarifwesen der Forderung nach Preisangemessenheit gerecht wird, für die bisherige Entwicklung unbedenklich bejahen. Durch zwei besonders augenfällige Erscheinungen kann dieses Ergebnis gerade für den Bereich der deutschen Volkswirtschaft noch besonders belegt werden. Einmal hat die Gestaltung der Preishöhe bis zum Kriege kaum jemals zu irgendwelchen Beschwerden in Deutschland Anlaß gegeben. Der einzige mir bekannt gewordene Fall betraf den im Jahre 1912 eingeführten allgemeinen Tarifizuschlag von 10 v. H., gegen den eine Anzahl Handelskammern, besonders die von Sonneberg, vorstellig geworden waren. Und einen noch deutlicheren Beleg für die Angemessenheit der Preisgestaltung in der überseeischen Schifffahrt für die Zeit vor dem Kriege bildet die großartige Entwicklung, die gerade unser überseeischer Ausfuhrhandel, der fast ausschließlich auf den tarifarisch gebundenen, nicht auf den freien Markt angewiesen ist, erfahren hatte.

Aber auch für die Zeit nach dem Kriege sind Befürchtungen in dieser Hinsicht nicht begründet. Zwar wird der Mangel an Schiffsraum zeitweise zu Frachtsätzen führen, die gegenüber den Frachtsätzen vor dem Kriege außerordentlich hoch sind. Doch wird es sich dabei um eine verhältnismäßig kurze Zeit handeln, bis die Schiffsbautätigkeit der Nachfrage nach Schiffsraum nachgefolgt ist. Alsdann werden die Tarifsätze sehr schnell sinken. Und wenn sie auch infolge der erhöhten Selbstkosten, mit denen nach dem Kriege zu rechnen sein wird, nicht auf die frühere Höhe zurückgehen werden, so ist doch als sicher anzusehen, daß sich unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse eine angemessene Preishöhe durchsetzen wird.

Achtes Kapitel.

Staatliche Eingriffe in die Tarifgestaltung der subventionierten Reederei.

Wie wir gesehen haben, ist es dem Staat im allgemeinen nicht möglich, mit Erfolg in die Tarifgestaltung der überseeischen Schifffahrt ein-

zugreifen, weil sich die Preisgestaltung auf offenem Meere seiner Einwirkung entzieht. Nur im Bereich der subventionierten Reederei ist der Staat in gewissem Umfange in der Lage, durch Auflagen, die er der subventionierten Reederei macht, auf deren Tarifgestaltung Einfluß zu nehmen. Es erübrigt noch, diese Eingriffe ihrer Art und ihren Wirkungen nach zu betrachten.

Es handelt sich dabei, wie wir sehen werden, um ähnliche Vorschriften, wie sie die meisten Staaten gegenüber den Privatbahnen getroffen haben. Diese Ähnlichkeit ist leicht erklärlich: auch die Tarifgestaltung der Linienreederei beruht auf rein privatwirtschaftlicher und gleichzeitig monopolistischer Grundlage, so daß für den Staat in beiden Fällen im wesentlichen der gleiche Anlaß gegeben ist, den allgemeinvolkswirtschaftlichen Rücksichten gegenüber dem privatwirtschaftlichen Erwerbsdrange Geltung zu verschaffen. Nur sind der erfolgreichen Durchführung derartiger Anordnungen bei der Reederei weit engere Grenzen gesetzt als bei den Privatbahnen.

1. Am weitesten von allen staatlichen Eingriffen in die Tarifgestaltung der überseeischen Schifffahrt geht scheinbar die Bestimmung, durch welche sich der Staat ganz allgemein eine Mitwirkung bei der Festsetzung und Änderung der Tarife vorbehält. Derartige Bestimmungen finden sich z. B. in dem Subventionsvertrage mit dem Norddeutschen Lloyd vom 12. September/30. Oktober 1898 (Art. 24, Abs. 1) und dem Subventionsvertrage mit der Deutschen Ostafrikalinie vom 9./21. Juli 1900 (Art. 23, Abs. 1), wonach die Festsetzung der Tarife im Einvernehmen mit dem Reichskanzler zu erfolgen hat. In ähnlicher Weise sieht auch der österreichische Subventionsvertrag mit dem Österreichisch-Ungarischen Lloyd eine Genehmigung der »Normaltarife« für die Ausfuhr aus den österreichischen Häfen durch das K. K. Handelsministerium vor und macht gleichzeitig eine Änderung dieser Tarife von dessen Genehmigung abhängig¹⁾.

So weitgehend diese Bestimmungen ihrem Inhalt nach erscheinen, so gering ist ihr tatsächlicher Wert. Das erklärt sich daraus, daß die Tarifgestaltung auf offenem Meere im wesentlichen nicht von dem Willen der einzelnen Linienreederei abhängt. Diese ist vielmehr in ihrer Tarifgestaltung — ganz abgesehen von ihrer teilweisen Abhängigkeit von der wilden Schifffahrt — auf ein Benehmen mit den übrigen am gleichen Verkehr beteiligten Linien angewiesen. Durch die Gewährung von Subventionen, wenigstens wenn sie reichlich bemessen sind, wird zwar diese Abhängigkeit in etwas gemildert, aber sie bleibt doch immer noch groß genug, um staatliche Eingriffe, die sich mit der allgemeinen Preislage in Widerspruch setzen, unmöglich zu machen. Dazu kommt, daß es den staatlichen Behörden, die an den Konferenzverhandlungen nicht beteiligt sind, ganz unmöglich ist, die für die Tarifgestaltung im Einzelfall maßgebenden Verhältnisse zu überschauen. So läuft die

¹⁾ Art. VI, Abs. 1 und 2, abgedruckt in Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtlinien in den Seestaaten der Erde, bearbeitet vom Bureau des Industrierates im K. K. Handelsministerium, Wien 1904, Band I, Seite 7/8.

vorbehaltene staatliche Mitwirkung bei der Tarifgestaltung im wesentlichen auf eine bloße Förmlichkeit hinaus, deren volkswirtschaftlicher Nutzen sehr gering ist, die aber andererseits eine gewisse Gefahr in sich schließt. Denn es liegt nahe, daß die subventionierte Reederei angesichts derartiger Vorbehalte sich weniger als sonst zu Tarifiermäßigungen geneigt zeigen wird, weil sie befürchten muß, daß der vom Staate gemachte Vorbehalt die Durchführung später wieder notwendig werden der Erhöhungen erschweren könnte.

2. Neben diesem allgemeinen Vorbehalte findet sich in den Subventionsverträgen auch eine Anzahl Bestimmungen, welche in ganz bestimmter Richtung die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung der Seefrachtfahrt zu beschränken suchen. Am wichtigsten sind darunter die vom Staate gemachten Versuche, auf die Höhe der Frachtpreise einzuwirken. Das Hauptmittel dazu besteht in der Festsetzung von Höchsttarifen, und zwar kommen dabei zwei Arten von Höchsttarifen in Frage: solche, bei denen die Höchstsätze bestimmt genannt sind (absolute Höchsttarife), und solche, bei denen die Tarifhöhe nicht zahlenmäßig, sondern nur durch Festlegung des Verhältnisses zu anderen Tarifsätzen bestimmt ist (relative Höchsttarife).

a) Die erste Form bedeutet einen sehr weitgehenden Eingriff in die Preisgestaltung der Seeschifffahrt, und hierin liegt auch der Grund, weshalb wir absolute Höchsttarife nur sehr selten finden. Denn der größte Teil des Weltverkehrs, vor allem desjenigen auf den Hauptstraßen des Weltmeeres entzieht sich so weitgehenden Eingriffen eines einzelnen Staates, weil sich hier die Tarifbildung unter der Beteiligung, und zum mindesten unter dem Einfluß der Reedereien verschiedener Staatsangehörigkeit vollzieht. Wollte ein Staat ohne Rücksicht darauf der von ihm subventionierten Reederei bestimmte Höchstsätze vorschreiben, so würde er entweder seiner eigenen Reederei den erfolgreichen Wettbewerb unmöglich machen, oder er wäre genötigt, die Höchstsätze so hoch zu bemessen, daß sie keinen volkswirtschaftlichen Wert mehr hätten. Dazu kommt, daß wenigstens auf den Hauptstraßen des Weltverkehrs im allgemeinen kein zwingender Grund für die Einführung bestimmter Höchstsätze besteht. Denn die Gefahr monopolistischer Ausbeutung durch übermäßige Verteuerung der Beförderungspreise besteht hier nur in sehr geringem Maße, weil die vielen Beschränkungen, denen das Monopol der Linienreederei in diesen Verkehren in bezug auf seine Dauer, seinen Umfang und seine Wirksamkeit unterworfen ist¹⁾, eine rücksichtslose Ausnutzung verhindern.

Nach dem Gesagten ist die Festsetzung absoluter Höchsttarife nur dort mit Erfolg möglich, wo ein Verkehr im wesentlichen von der Reederei eines einzelnen Staates beherrscht wird. Auch besteht nur in solchen Verkehren ein volkswirtschaftliches Bedürfnis zur Festsetzung absoluter Höchsttarife, weil nur hier die Gefahr monopolistischer Ausnutzung droht. Nur in Verkehren dieser Art treffen wir denn auch

¹⁾ Vgl. darüber oben Seite 64/65 und 122/123

auf absolute Höchstsätze¹⁾. So hatte z. B. Portugal vor dem Kriege in dem subventionierten Verkehr mit seinen afrikanischen Kolonien, den es der eigenen Flagge vorbehalten hatte, absolute Höchstsätze festgelegt²⁾. Und das Gleiche hatte Italien in dem subventionierten Verkehr mit Sizilien, Sardinien, Tripolis, Tunis, Malta und Korsika getan, der gleichfalls im wesentlichen von der italienischen Flagge beherrscht wurde³⁾. Unter solchen Voraussetzungen, die aber bei den freihheitlichen Grundsätzen der neuzeitlichen Schifffahrtspolitik und der starken Beteiligung aller Staaten am Seeverkehr nur sehr selten gegeben sind, können absolute Höchsttarife einen gewissen Wert als Schutz gegen monopolistische Ausbeutung haben. Doch treten auch hier dieselben Schwierigkeiten auf, wie sie sich bei den absoluten Höchsttarifen der Eisenbahn gezeigt haben: Einmal ist es auch hier äußerst schwierig, die richtige Tariffhöhe zu ermitteln, da sich von einer staatlichen Verwaltung die für die zulässige Höchstgrenze maßgebenden Verhältnisse nur schwer übersehen lassen, und daher die Gefahr besteht, daß die Grenze falsch gegriffen wird. Andererseits wird auch hier für gewöhnliche Zeiten damit gerechnet werden müssen, daß die Sätze, auch wo sie zunächst richtig bemessen sind, sich in kurzem infolge der Zunahme des Verkehrs und der technischen Fortschritte des Verkehrsmittels als zu hoch erweisen.

b) Eine viel größere Bedeutung als diese absoluten Höchsttarife haben unter den staatlichen Eingriffen in die Tarifgestaltung der Seeschifffahrt die relativen Höchsttarife, bei denen also die Tariffhöhe nicht durch bestimmt genannte Sätze, sondern in ihrem Verhältnis zu anderen Tarifsätzen festgelegt ist⁴⁾. Und zwar handelt es sich hierbei stets darum, daß die Sätze von oder nach heimischen Häfen nicht höher

¹⁾ Während des Weltkrieges haben die Höchstpreise allerdings eine viel größere Bedeutung erlangt. Da der freie Wettbewerb auf dem Weltmeere fast völlig unterbunden war, war die Entente in den meisten Verkehren genötigt, absolute Höchstfrachten festzusetzen, um übermäßige Frachtforderungen zu verhindern. Aber selbst unter diesen ganz außergewöhnlichen Verhältnissen haben sich die Höchstfrachten meist nur kurze Zeit aufrecht erhalten lassen, weil die Reeder immer wieder höhere Frachten verlangten.

²⁾ Vgl. z. B. den Vertrag der portugiesischen Regierung mit der Empresa nacional de Navegação a Vapor para a Africa Portuguesa vom 17. September 1898, insbesondere Nr. 25 dieses Vertrages: »Als Maximaltarife . . . haben die im Diario do governo Nr. 182 vom 18. August 1892 veröffentlichten Tarife zu gelten.« Vgl. Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtlinien a. a. O., Band II, Seite 499 ff., insbesondere Seite 504 und 519.

³⁾ Vgl. das Übereinkommen der italienischen Regierung mit der Società di Navigazione Generale Italiana, betreffend die Genehmigung für den Post- und Handelschifffahrtendienst im Mittelländischen Meer, in der Levante, im Roten Meer und im Indischen Ozean, genehmigt durch Gesetz vom 22. April 1893, Nr. 195, nebst dem Bedingungsheft A; insbesondere Artikel 58 des Bedingungsheftes A. Siehe Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtlinien a. a. O., Band II, Seite 596 ff., insbesondere Seite 637/38.

⁴⁾ Relative Höchsttarife anderer Art finden sich im Eisenbahnwesen. Hier ist durch Gesetz oder Genehmigungsurkunde vielfach ein bestimmtes Verhältnis zwischen den Erträgen und der Tariffhöhe festgesetzt: steigt nämlich der Ertrag über eine bestimmte Höhe hinaus, so soll eine Ermäßigung der Tarife eintreten. Vgl. darüber unter anderen: Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen, a. a. O., Seite 115/16; Lehr, Eisenbahntarifwesen, a. a. O., Seite 46/47. Im Bereich des Seetarifwesens besteht meines Wissens bisher nichts derartiges.

sein dürfen als die vollen oder um einen gewissen Betrag geminderten Sätze fremder Wettbewerbshäfen.

Der wesentliche Unterschied zwischen den absoluten und relativen Höchsttarifen fällt ohne weiteres in die Augen. Während die absoluten Höchsttarife in die allgemeine Lage des Frachtmarktes eingreifen, suchen die relativen Höchsttarife, ohne die allgemeine Frachthöhe zu beeinflussen, nur das Verhältnis der heimischen zu den ausländischen Häfen in bezug auf die Fracht günstig zu beeinflussen. Im Gegensatz zu den absoluten Höchsttarifen geben die relativen Höchsttarife jeder Einwirkung des allgemeinen Frachtmarktes nach oben und unten selbsttätig nach, wobei jedoch das Frachtverhältnis der heimischen Häfen zu bestimmten Auslandshäfen unberührt bleibt. Es liegt auf der Hand, daß sich derartige relative Höchstsätze, die die Abhängigkeit der Reederei von dem internationalen Frachtmarkt im wesentlichen fortbestehen lassen, viel leichter verwirklichen lassen als die absoluten Höchstsätze.

Daher spielen denn auch die relativen Höchsttarife in der Subventionspolitik eine große Rolle. So schreibt z. B. der Subventionsvertrag mit dem Norddeutschen Lloyd über die Unterhaltung deutscher Post- und Dampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien vom Jahre 1898 (Art. 25) vor, daß »die Tarife stets so zu gestalten sind, daß die Gesamtfracht einschließlich der Eisenbahnfracht von der Sammelstelle zum Einschiffungshafen sich bei der Beförderung über Bremen und Hamburg nicht höher stellt als bei der Beförderung über die anzulaufenden niederländischen oder belgischen Häfen«. Der Subventionsvertrag mit der Deutschen Ostafrika-Linie vom 9./21. Juli 1900 (Art. 24) bestimmt, daß »die Frachtsätze nach und von dem deutschen Schutzgebiet in Ostafrika nicht höher gehalten werden dürfen, als für die Beförderung nach und von Sansibar«. In ähnlicher Weise ordnet auch der Subventionsvertrag mit dem Österreichisch-Ungarischen Lloyd vom 12. August 1891 (Art. VI) an, daß »die Normaltarife für den Verkehr aus und nach österreichischen Häfen nicht höher gestellt sein sollen, als unter gleichen oder ähnlichen Bedingungen solche für den Verkehr mit den Wettbewerbshäfen des Auslandes bestehen, und daß im anderen Falle das K. K. Handelsministerium eine entsprechende Regelung der Tarife verlangen kann«. Ähnliche Bestimmungen finden sich auch noch in einer Anzahl anderer Subventionsverträge.

Trotz der weiten Verbreitung der relativen Höchstsätze ist ihr volkswirtschaftlicher Wert nur gering. Das liegt einmal darin, daß eine Überwachung, welche Tarifsätze von den Wettbewerbshäfen aus in Geltung sind, für den Staat außerordentlich schwierig, ja vielfach unmöglich ist, zumal sich in vielen Verkehren die Öffentlichkeit der Tarife noch nicht durchgesetzt hat. Außerdem aber steht der Wirksamkeit derartiger Bestimmungen entgegen, daß der Verkehr jedes Hafens, ebenso wie jedes Landes, seine besondere Eigenart aufweist, und daher die Festlegung eines Frachtverhältnisses zu den ausländischen Häfen, auch wenn das Verhältnis für sich betrachtet den heimischen Häfen günstig erscheint, noch keineswegs eine wirkliche Begünstigung der heimischen Häfen zu enthalten *braucht*. Bei solchen Gütern, die von einem ausländischen

Hafen in erheblicher Menge, von einem inländischen Hafen dagegen gar nicht oder nur in geringer Menge verfrachtet werden, hat die Gleichstellung keinen oder doch nur geringen volkswirtschaftlichen Wert. Umgekehrt kann die Gleichstellung sogar schädlich wirken, wenn es sich dabei um solche Güter handelt, die von oder nach heimischen Häfen in großen Mengen, von oder nach ausländischen Häfen aber nicht oder nur in geringer Menge verfrachtet werden, und deren Frachtsätze daher für die ausländischen Häfen verhältnismäßig hoch gehalten sind.

Eine gewisse Verwandtschaft mit der Anordnung relativer Höchsttarife zeigt die Bestimmung, durch die für die heimischen Häfen ein bestimmtes Frachtverhältnis festgelegt wird. So enthalten insbesondere die Subventionsverträge mit dem Norddeutschen Lloyd (Art. 25, Abs. 1) und der Deutschen Ostafrika-Linie (Art. 24, Abs. 1) übereinstimmend die Vorschrift, daß »die Tarife für die Güterbeförderung für Bremen und Hamburg völlig gleich zu halten sind«. Diese Vorschrift will eine gleichmäßige und gerechte Berücksichtigung der heimischen Häfen bei der Tarifbildung sicherstellen und kann in dieser Hinsicht in der Tat von Wert sein.

c) Neben diesen Vorbehalten, die allgemein die Tarifhöhe festlegen, finden sich auch Bestimmungen, die die Höhe der Tarife nur für einzelne bestimmte Fälle zu beschränken suchen, und zwar kommen hier in Frage:

1. Tarifiermäßigungen für staatliche Zwecke, für Zwecke der öffentlichen Krankenpflege, der Missionstätigkeit und Wissenschaft;
2. für den Fall eines Notstandes;
3. für einzelne bestimmte Güterarten, die im Interesse der heimischen Volkswirtschaft besonders begünstigt werden sollen.

Am häufigsten findet sich in Subventionsverträgen der Vorbehalt besonderer Ermäßigungen für Sendungen, die staatlichen Zwecken, Zwecken öffentlicher Krankenpflege, der Missionstätigkeit oder wissenschaftlichen Zwecken dienen. So legt z. B. der Subventionsvertrag der deutschen Reichsregierung mit dem Norddeutschen Lloyd (Art. 28) diesem die Verpflichtung auf, Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände und Proviant der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen, sowie sonstige Sendungen für Rechnung der Reichsverwaltung zu um 20 v. H. ermäßigten Sätzen zu befördern, und die gleiche Frachtermäßigung auch denjenigen Vereinen, die für Zwecke der Krankenpflege oder der Missionen in den deutschen Schutzgebieten wirken, und für welche der Reichskanzler diese Vergünstigung in Anspruch nimmt, sowie für wissenschaftliche Sammlungen zu gewähren.

Seltener findet sich in den Subventionsverträgen der Vorbehalt einer Ermäßigung für Notstandssendungen. Ein Beispiel dafür bietet der italienische Subventionsvertrag mit der Società di Navigazione Generale Italiana, wonach im Falle einer außergewöhnlichen Teuerung oder eines anderen öffentlichen Unglücks die Regierung für die am dringendsten notwendigen Nahrungsmittel eine vorübergehende Ermäßigung der

Tarife innerhalb der Grenze von 50 v. H. der gewöhnlichen Sätze anordnen kann¹⁾.

Daneben finden sich endlich auch Bestimmungen, welche die Höhe der Frachtsätze für bestimmte Güter im Interesse der heimischen Volkswirtschaft beschränken oder sogar ihre unentgeltliche Beförderung vorsehen. Am weitesten geht hier der Subventionsvertrag der ungarischen Regierung mit der Adria vom 11. Dezember 1900 (§ 10), welcher, um der Unternehmungslust in überseeischen Geschäften einen Ansporn zu geben, die Gesellschaft verpflichtet, »auf Aufforderung des ungarischen Handelsministers Mustersendungen aus ungarischen gewerblichen Erzeugnissen, deren Gesamtgewicht 10 t für das Schiff, und deren Rauminhalt insgesamt 10 cbm nicht übersteigen darf, völlig kostenfrei, und Industrieartikel, deren Gewicht für das einzelne Schiff 50 t und deren Raumgehalt insgesamt 50 cbm nicht übersteigt, für 50 v. H. der gewöhnlichen Sätze zu befördern²⁾. In ganz ähnlicher Weise verpflichtet der schon wiederholt genannte italienische Vertrag mit der Navigazione Generale Italiana diese Reederei, für die Beförderung kleiner Frachtstücke im Gewicht bis 5 kg, im Gewicht von 5—10 kg, 10—20 kg, 20—30 kg, 30—40 kg, 40—50 kg und 50—100 kg besondere, der Genehmigung durch die Regierung unterliegende Tarife einzuführen³⁾. Und gleichzeitig behält der gleiche Vertrag der italienischen Regierung das weitere Recht vor, ganz allgemein zum Zwecke der Erleichterung der Ausfuhr heimischer Erzeugnisse oder zum Zwecke der Entwicklung des Handels bestimmter Provinzen eine Tarifiermäßigung zu verlangen, wobei jedoch der Staat die Gesellschaft für die dadurch eintretenden Ausfälle nach bestimmt festgelegten Grundsätzen schadlos zu halten hat⁴⁾.

Allen diesen Bestimmungen ist ein gewisser volkswirtschaftlicher Wert nicht abzuspochen. Da sie nur wenig in die Verhältnisse des allgemeinen Frachtmarktes eingreifen, lassen sie sich auch ohne große Schwierigkeiten durchführen.

3. Nur äußerst selten finden wir in den Subventionsverträgen Bestimmungen, welche die gleichmäßige Behandlung aller Verkehrsbeteiligten vorschreiben, während wir bei den Eisenbahnen fast in allen Kulturländern auf solche Anordnungen stoßen. Ein Beispiel für eine derartige Bestimmung enthält der schon wiederholt genannte Subventionsvertrag der italienischen Regierung mit der Navigazione Generale Italiana, der ausdrücklich die Reederei verpflichtet, »gleiche Bedingungen festzuhalten und keinerlei Bevorzugungen einzuräumen, auch keine Verträge abzuschließen, welche den Zweck haben, die Tarife zugunsten eines oder mehrerer Absender zu ermäßigen«⁵⁾.

1) Bedingungsheft A, Art. 65 und Bedingungsheft B, Art. 66, abgedruckt in Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtlinien a. a. O., Band II, S. 641 und 686.

2) A. a. O., Band I, Seite 80/81.

3) Bedingungsheft A, Art. 48, letzter Absatz, und ebenso Bedingungsheft B, Art. 47, letzter Absatz, abgedruckt a. a. O., Band II, Seite 633 und 679.

4) Bedingungsheft A, Art. 66 und Bedingungsheft B, Art. 67, abgedruckt a. a. O., Band II, S. 641 und 686.

5) Bedingungsheft A, Art. 63 und ebenso Bedingungsheft B, Art. 64, abgedruckt a. a. O., Band II, S. 640 und 685.

Die Seltenheit derartiger Vorschriften ist sehr bezeichnend für die besonderen Verhältnisse, unter denen die Tarifbildung auf offenem Meere im Gegensatz zu der Tarifbildung bei der Eisenbahn vor sich geht. Die einzelne Reederei ist eben auch in dieser Frage nicht frei, sondern von ihren Mitbewerbern abhängig. Wo also die freie Schifffahrt, für die ja ihrer Natur nach der Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung überhaupt ausscheidet, im Wettbewerb eine wesentliche Rolle spielt, oder wo die übrigen an dem Verkehr beteiligten Linienreedereien den Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung ablehnen, weil er ihren geschäftlichen Interessen nicht entspricht, da würde der einzelne Staat, wollte er trotzdem einer von ihm subventionierten Reederei die Befolgung dieses Grundsatzes auferlegen, diese Reederei, statt sie zu fördern, in ihrem Wettbewerb schädigen und schwächen. Denn die subventionierte Reederei liefe Gefahr, dadurch, daß sie nicht mehr in der Lage wäre, einzelnen, insbesondere größeren Verfrachtern durch Frachtkontrakte niedrigere Frachtsätze zu gewähren, erhebliche Teile ihres Verkehrs, und zwar besonders gewinnbringende zu verlieren.

Im übrigen ist der Standpunkt, von dem aus die gleichmäßige Behandlung überhaupt nur für die Subventionspolitik in Frage kommen kann, naturgemäß ausschließlich durch Rücksichten auf die heimische Volkswirtschaft bestimmt. Die Forderung findet daher ihre Grenze dort, wo diese Rücksichten nicht mehr in Frage kommen. Daraus erklärt es sich, daß wir sogar häufig in den Subventionsverträgen statt der gleichmäßigen, eine ungleichmäßige Behandlung angeordnet finden, — etwas, was den staatlichen Eingriffen in die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung der Eisenbahnen fremd ist, weil bei ihnen, als einem überwiegend dem Inlandsverkehr dienenden Verkehrsmittel, der Widerstreit heimischer und fremder Interessen nicht so stark in Erscheinung tritt, wie bei der ausschließlich dem Verkehr zwischen verschiedenen Ländern dienenden überseeischen Schifffahrt. So schreiben z. B. die Subventionsverträge der deutschen Reichsregierung mit dem Norddeutschen Lloyd (Art. 27) und mit der Deutschen Ostafrika-Linie (Art. 26) vor, daß, »wo deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter neben ausländischen oder für das Ausland bestimmten Gütern zur Versendung gelangen, bei gleichzeitiger Anmeldung die ersteren den Vorzug in der Beförderung haben«.

4. In Zusammenhang mit diesen Vorschriften, die aus Rücksicht auf die heimische Volkswirtschaft eine unterschiedliche Behandlung vorsehen, steht eine andere, die in ihrer volkswirtschaftlichen Fürsorge sogar bis zum Verbot der Beförderung geht. Eine solche Bestimmung findet sich sowohl in dem Subventionsvertrage mit dem Norddeutschen Lloyd als auch in dem mit der Ostafrika-Linie. Danach ist der Reichskanzler befugt, landwirtschaftliche Erzeugnisse, die mit denen der deutschen Landwirtschaft in Wettbewerb stehen, von der Einfuhr mit den Reichspostdampfern nach deutschen, niederländischen und belgischen Häfen auszuschließen. Der Zweck dieser Bestimmung liegt auf agrarpolitischem Gebiet; sie will die heimische Landwirtschaft gegen ausländischen Wettbewerb schützen. Derartige Vorschriften haben in-

dessen nur da Erfolg, wo die subventionierte Reederei den betreffenden Verkehr im wesentlichen allein in der Hand hat. Im anderen Falle können derartige Vorschriften, weil sie die Sendungen von der subventionierten Reederei hinweg der nichtsubventionierten und vielleicht sogar der Auslandsreederei zuführen und diese dadurch stärken, sogar sehr schädlich wirken.

5. Nur äußerst selten finden sich in den Subventionsverträgen Vorschriften, welche die Öffentlichkeit der Tarife betreffen. Es liegt hier genau so wie mit der Möglichkeit der Durchführung gleichmäßiger Behandlung. Auch in der Durchführung des Grundsatzes der Öffentlichkeit ist die einzelne Reederei nicht selbständig, sondern von ihren Mitbewerbern abhängig. Wo daher die freie Schifffahrt, der der Grundsatz der Öffentlichkeit naturgemäß fremd ist, im Wettbewerb eine wesentliche Rolle spielt, oder die übrigen am gleichen Verkehr beteiligten Linienreedereien sich diesem Grundsatz verschlossen haben, kann der einzelne Staat der subventionierten Reederei, nicht ohne sie schwer zu schädigen, die Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife auferlegen.

Zu den wenigen Fällen, wo der Staat trotzdem der subventionierten Reederei Auflagen wegen der Öffentlichkeit der Tarife gemacht hat, gehört die Bestimmung in dem Subventionsvertrage der italienischen Regierung mit der Navigazione Generale Italiana, wonach die staatlich genehmigten Tarife den beteiligten Handelskammern mitzuteilen und in den Agenturen der Reederei anzuschlagen sind, und jede Tarifänderung erst einen Monat nach der staatlichen Genehmigung in Kraft tritt¹⁾. Auch die Subventionsverträge der Reichsregierung mit dem Norddeutschen Lloyd (Art. 24) und der Deutschen Ostafrika-Linie (Art. 23) behalten, ohne selbst bestimmte Anordnungen über die Veröffentlichung der Tarife zu treffen, dem Reichskanzler wenigstens die Möglichkeit vor, bindende Anordnungen hinsichtlich der Veröffentlichung der Tarife und deren Abänderungen zu treffen. Indessen hat der Reichskanzler von diesem Rechte bisher niemals Gebrauch gemacht.

6. Von besonderer Bedeutung erscheint eine Bestimmung in dem schon wiederholt erwähnten Subventionsvertrage der italienischen Regierung mit der Navigazione Generale Italiana, wonach alle zwischen der Reederei und den Befrachtern entstehenden Streitigkeiten und auch die beim Handelsministerium eingehenden Reklamationen über die Anwendung der Tarife, soweit die Klarheit der Sachlage nicht eine unmittelbare Beantwortung der Reklamation zuläßt, einem Schiedsgericht überwiesen werden sollen, welches aus Vertretern mehrerer staatlicher Ministerien und einem Vertreter der Reederei besteht²⁾. Obwohl mir aus der Subventionspolitik der anderen Staaten kein zweites Beispiel einer derartigen Bestimmung bekannt ist, scheint mir diese Bestimmung doch den Weg zu bezeichnen, auf dem eine Kontrolle der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung der Seeschifffahrt noch am ehesten

¹⁾ Bedingungsheft A, Art. 64, Abs. 4 und 5 und Bedingungsheft B, Art. 65, Abs. 4 und 5, abgedruckt a. a. O., Band II, Seite 640 und 686.

²⁾ Bedingungsheft A, Art. 67, Abs. 1 und 2 und Bedingungsheft B, Art. 68, Abs. 1 und 2, abgedruckt a. a. O., Band II, Seite 641 und 686/87.

ohne Schaden für die heimische Reederei möglich ist. Denn ohne die heimische Reederei in ihrem Wettbewerb zu behindern, gibt sie den am Schiedsgericht beteiligten staatlichen Behörden die Möglichkeit, die Beschwerden der Befrachter in Fällen aus der Praxis kennen zu lernen, sich über die schwierigen und wechselnden Verhältnisse der Preisbildung dauernd auf dem laufenden zu halten und im schiedsrichterlichen Verfahren auf Grund dieser Kenntnisse die allgemeinen volkswirtschaftlichen Anforderungen nicht schablonenhaft, sondern unter Berücksichtigung aller im Einzelfall vorliegenden Verhältnisse zur Geltung zu bringen und dadurch mittelbar auf die Tarifpolitik regelnd einzuwirken. Es ist bezeichnend, daß der mit der Untersuchung der Schifffahrtsringe und des Rabattsystems befaßte englische Ausschuß ganz allgemein, also nicht nur beschränkt auf die subventionierte Reederei, um Mißbräuche des Konferenzsystems, vor allem auch in der Tarifpolitik auszuschließen, zu einem ähnlichen Vorschlage kommt. Er regt nämlich an, daß das Handelsamt (*Board of Trade*) bei Streitigkeiten zwischen Reedern und Befrachtern als Vermittler und auf Verlangen beider Teile auch als Schiedsrichter dienen solle¹⁾.

7. Gelegentlich finden sich in den Subventionsverträgen auch Bestimmungen, welche die Reederei zur Erstellung direkter Tarife mit anderen Reedereien oder auch mit den Eisenbahnen verpflichten, wie wir ähnliche Bestimmungen auch unter den staatlichen Eingriffen in die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung der Eisenbahnen finden. Diese Vorschriften erklären sich aus dem großen volkswirtschaftlichen Nutzen aller direkten Tarife, mögen es nun direkte Seefrachttarife, sogenannte Durchtarife (*through tariffs*), oder durchgehende Eisenbahn- und Seefrachttarife sein. So legt z. B. der Vertrag der ungarischen Regierung mit der Seeschiffahrtsgesellschaft *Adria*²⁾ dieser die Verpflichtung auf, in den vom ungarischen Handelsministerium bezeichneten Verkehrsbeziehungen direkte Tarife mit den ungarischen Staatsbahnen herzustellen. Darüber hinaus sieht der Vertrag der italienischen Regierung mit der *Navigazione Generale Italiana*³⁾ neben der Schaffung direkter Tarife mit der Eisenbahn auch die Schaffung von Durchtarifen mit anderen Reedereien vor. Die deutschen Subventionsverträge kennen dagegen derartige Bestimmungen nicht.

Von wirklichem Werte werden diese Auflagen immer nur dann sein, wenn gleichzeitig auch die Frachtanteile, die die subventionierte Reederei für die direkten Verkehre zur Verfügung zu stellen hat, festgelegt werden, da ohne Einrechnung angemessener, und zwar möglichst ermäßigter Frachtanteile die direkten Tarife keinen Wert haben. Die Festlegung bestimmter Frachtanteile verbietet sich aber bei der Seeschiffahrt in den meisten Verkehren ebenso, wie die Festsetzung bestimmter Preise

¹⁾ *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band I, Seite 88/89.

²⁾ Vertrag der ungarischen Regierung mit der Königlich ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft *Adria* vom 11. Dezember 1900, § 10, Abs. 6—8, abgedruckt a. a. O., Band I, Seite 81.

³⁾ Bedingungsheft A, Art. 48 und 49; Bedingungsheft B, Art. 47 und 48, abgedruckt a. a. O., Band II, Seite 632/33 und Seite 678/79.

überhaupt. Tatsächlich sehen denn auch die beiden oben genannten Subventionsverträge von der Festlegung bestimmter Frachtanteile ab.

Damit wäre die Aufzählung der wesentlichsten Eingriffe erschöpft. Besonders bezeichnend für die engen Schranken, die dem Staate im Rahmen der Subventionspolitik bei der Tarifgestaltung der Seeschifffahrt gezogen sind, ist, daß sich Vorschriften, durch welche eine gewisse Stetigkeit im Tarifwesen gewährleistet wird, überhaupt nicht finden. Sie würden die subventionierte Reederei im Wettbewerb so stark beengen und dadurch so stark schädigen, daß sich kein Staat zu solchen Eingriffen hat entschließen können.

Zusammenfassend läßt sich für den Gesamtbereich der staatlichen Tarifpolitik gegenüber der subventionierten Reederei feststellen, daß, abgesehen von solchen Verkehren, in denen die subventionierte Reederei keinerlei Wettbewerb von Bedeutung ausgesetzt ist, dem Staate die Möglichkeit zu einer wesentlichen Beeinflussung der Tarifgestaltung in gemeinwirtschaftlichem Sinne fehlt. Der eigentliche Grund für diese Ohnmacht des Staates liegt nicht in dem privatwirtschaftlichen Gepräge der Tarifgestaltung der Reederei, obwohl jedes nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltete Unternehmen den gemeinwirtschaftlichen Zielen der staatlichen Maßnahmen naturgemäß in gewissem Umfange widerstrebt. Auch wenn die subventionierte Reederei sich unter Hintansetzung ihrer eigenen Erwerbsinteressen völlig in den Dienst der gemeinwirtschaftlichen Interessen des Staates stellen wollte, oder wenn gar der Staat selbst die Tarifgestaltung völlig in die Hand nehmen wollte, würde das Ergebnis kein wesentlich anderes sein. Der Staat müßte mit dem Versuche, die gemeinwirtschaftlichen Rücksichten im Seefracht-tarifwesen allgemein zur Geltung zu bringen, scheitern, weil die subventionierte Reederei sich bei ihrer Preisbildung in Abhängigkeit von ihren Mitbewerbern befindet, auf deren Preisbildung der Staat ohne Einfluß ist.

Zweiter Abschnitt.

Die Grundlagen der Tarifbildung.

Erstes Kapitel.

Die Tarifbildungsgrundlagen im allgemeinen.

Die Grundlagen der Tarifbildung im Seeverkehr decken sich mit den allgemeinen Grundlagen jeder Preisbildung. Die untere Grenze des Preises wird also bestimmt durch die Selbstkosten des Beförderungsdienstes zuzüglich eines für den wirtschaftlichen Bestand des Reedereiunternehmens notwendigen Mindestverdienstes. Die obere Grenze wird durch den Wert, den die Beförderung für den Absatz des Gutes hat, den sogenannten Verkehrswert, festgelegt. Denn bleibt der Beförderungspreis hinter den Selbstkosten zuzüglich eines gewissen Gewinnes zurück, so wird das Unternehmen unwirtschaftlich. Übersteigt aber umgekehrt der Beförderungspreis den Verkehrswert, so verliert das Gut seine Absatzfähigkeit, und die Beförderung wird als nicht mehr lohnend unterbleiben. Innerhalb des durch die Selbstkosten nach unten und durch den Verkehrswert nach oben abgegrenzten Spielraumes üben die Rücksichten des Wettbewerbs ihren Einfluß aus.

Bei der gemeinwirtschaftlichen Verwaltung eines Verkehrsmittels kommt zu diesen Preisbestimmungsgründen noch ein vierter hinzu, das ist die Rücksicht auf die heimische Volkswirtschaft, die gleichfalls den Preis nach oben begrenzt. Diese Rücksicht kann indessen im Seetarifwesen nur auf einem sehr beschränkten Gebiet zur Geltung kommen, dem der subventionierten Reederei. Und auch hier ist die Wirksamkeit dieses Gesichtspunktes sehr stark eingeengt, weil, wie wir bereits sahen, dem Staate die Tarifhoheit auf offenem Meere fehlt, und sich daher die gemeinwirtschaftlichen Rücksichten nur im Wettkampfe mit den durch die gleichen Rücksichten nicht gebundenen Mitbewerbern durchsetzen lassen. Allerdings finden auch außerhalb der subventionierten Reederei gelegentlich die Interessen der heimischen Volkswirtschaft bei der Tarifbildung Berücksichtigung. Aber das Bezeichnende dieser Art der Berücksichtigung gegenüber der gemeinwirtschaftlichen Verwaltung liegt darin, daß diese Rücksichten immer nur so weit geübt werden, als sie sich mit den rein privatwirtschaftlichen Zielen der Reedereien auf möglichst hohen Gewinn decken. Eine derartige Übereinstimmung der beiderseitigen Interessen ist nun allerdings etwas, was wir im Linienverkehr sehr häufig beobachten können, weil die einzelne Linienreederei, anders als die bald hier bald dort verdienstsuchende freie Schifffahrt, sich mit ihrem Verkehr auf ein bestimmtes Hinterland stützt, dessen Entwicklung ihr zugute kommt. Gerade die Leiter der großen deutschen Linienreedereien dürfen für sich in Anspruch

nehmen, diesen Gesichtspunkt bei ihrer Preispolitik niemals aus den Augen verloren zu haben.

Die drei Preisbestimmungsgründe — Selbstkosten, Verkehrswert und Wettbewerb — gelten zwar ebenso für die freie Preisbildung wie für die Tarifbildung; sie finden aber im Tarifwesen eine andere Anwendung als auf freiem Markte: während nämlich auf dem freien Markte die Verhältnisse des Einzelfalls für die Bestimmung des Beförderungspreises maßgebend sind, werden bei der Tariffestsetzung die durchschnittlichen Verhältnisse zugrunde gelegt, wie sie sich bezüglich der Selbstkosten, des Verkehrswertes und des Wettbewerbes auf Grund längerer Beobachtung als maßgebend herausgestellt haben. Bei der freien Marktpreisbildung wird sich also der Beförderungspreis nach den besonderen Verhältnissen der jedesmaligen Fahrt richten: ein augenblicklich gerade in dem betreffenden Hafen bestehender, niedriger Kohlenpreis, eine vorübergehende Ungunst der Frachtlage am Versandorte, oder ein vorübergehend in dem betreffenden Hafen aufgetretenes Überangebot an Schiffsraum, wird z. B. auf den Preis des freien Marktes drücken, während die Tarifbildung diese Verhältnisse nur berücksichtigen wird, soweit sie den Durchschnittsverhältnissen dieses Verkehrs entsprechend sind.

Zweites Kapitel.

A. Die Selbstkosten und ihr Einfluß auf die Tarifbildung.

1. Unterscheidung in feste und veränderliche Selbstkosten. Für die Preisbildung im Verkehrswesen ist von wesentlicher Bedeutung die Frage, in welchem Umfange die Kosten der einzelnen Verkehrsleistungen von der Stärke des Verkehrs abhängig sind. Hierauf beruht die für das Verkehrswesen sehr wichtige Unterscheidung in feste und veränderliche Selbstkosten. Unter festen Selbstkosten verstehen wir dabei solche, die von dem Umfange des Verkehrs unabhängig sind, unter veränderlichen umgekehrt solche, die mit dem Umfange des Verkehrs wachsen. Die letzteren zerfallen wieder in solche, welche genau in dem Verhältnis der Stärke des Verkehrs zunehmen — verhältnismäßig veränderliche Selbstkosten —, und in solche, welche zwar mit dem Verkehr, jedoch nicht gleichmäßig mit ihm, sondern in geringerem Maße wachsen — unverhältnismäßig veränderliche Selbstkosten. Da die genaue Ermittlung des Verhältnisses, in dem die unverhältnismäßig veränderlichen Selbstkosten zum Verkehre stehen, im einzelnen große Schwierigkeiten bietet, und es sich für das Verkehrswesen nur darum handelt, Annäherungswerte zu erhalten, so begnügt man sich im allgemeinen mit der Zweiteilung der Selbstkosten in feste und veränderliche, wobei man, je nachdem die unverhältnismäßig veränderlichen Selbstkosten sich mehr der einen oder anderen Gruppe nähern, sie dieser oder jener angliedert. Das gleiche Verfahren werden wir auch hier beobachten.

Um das Verhältnis zu ermitteln, in dem bei der Linienfahrt die festen zu den veränderlichen Selbstkosten stehen, wird von einem Ver-

kehrsumfange auszugehen sein, wie er mit der vorhandenen Flotte und den sonstigen Einrichtungen einer Linienreederei bewältigt werden kann. Denn nur innerhalb dieser Verkehrsgrenze bleibt ein Teil der Kosten unverändert. Wird diese Grenze überschritten, so erfahren auch diese bisher unverändert gebliebenen Selbstkosten wegen der Notwendigkeit einer Erweiterung der Reedereieinrichtungen, zumal wenn die Indienstellung neuer Schiffe notwendig wird, eine plötzliche starke Erhöhung.

Weiter aber wird bei der Zerlegung der Selbstkosten von einer bestimmten Leistungseinheit auszugehen sein. Dafür wird bei der Seeschifffahrt zweckmäßig die Rundreise eines einzelnen Schiffes, d. h. die Fahrt vom Heimathafen bis zum Heimathafen zurück, gewählt werden, weil in ihr sich die einzelnen Selbstkostenbestandteile am leichtesten scheiden lassen. Dem entspricht auch die im Seeverkehr bestehende Übung, über jede Rundreise eines Schiffes besonders abzurechnen, eine Übung, die von der alten Partenreederei, die den Gewinn jeder Reise besonders verteilte, übernommen worden ist.

Dabei ist aber wohl zu beachten, daß es sich bei der Heranziehung der Rundreise lediglich um ein rechnerisches Hilfsmittel zur zahlenmäßigen Aussonderung der einzelnen Selbstkostenbestandteile handelt, daß jedoch das Wesen des Linienbetriebes nicht in der Rundreise eines einzelnen Schiffes seinen Ausdruck findet, sondern in der regelmäßigen und planmäßigen Aufeinanderfolge zahlreicher Schiffsfahrten, weil erst dadurch die Regelmäßigkeit des Dienstes verbürgt wird. Diese Regelmäßigkeit der Schiffsfolge geht so weit, daß die Schiffe ohne Rücksicht darauf umlaufen, in welchem Umfange sie benutzt werden, und selbst dann nicht ausfallen, wenn es einmal fast ganz an Ladung fehlt. Es liegt hier also wesentlich anders als beim Eisenbahngüterverkehr, bei dem es in erheblichem Maße möglich ist, die Zahl der Betriebsleistungen dem wechselnden Verkehr anzupassen. Dagegen liegt der Vergleich mit dem Eisenbahnpersonenverkehr nahe, bei dem die Betriebsmittel gleichfalls ohne Rücksicht auf das Maß der wechselnden Benutzung verkehren. Der Grund für diese, dem Linienbetrieb eigentümliche Erscheinung liegt darin, daß bei der Linienfahrt jeder Ausfall eines Schiffes sofort den Dienst wesentlich verschlechtern würde, da bei der Größe der Schiffsgefäße die Abfertigung der Schiffe immer nur in erheblicheren Zeitabständen, selten in kürzeren Fristen als einer Woche, meist aber in längeren, möglich ist, so daß der Ausfall einer Fahrt sofort eine wesentliche Beeinträchtigung der Regelmäßigkeit und damit auch eine wesentliche Verschlechterung des Dienstes mit sich bringen würde, die die Reederei ihren Kunden im allgemeinen nicht zumuten kann, ohne nicht eine Abwanderung zu ihren Mitbewerbern befürchten zu müssen. Die Frage geht also dahin, welche Selbstkosten innerhalb dieser, durch den Linienreedereibetrieb bedingten Beständigkeit der Betriebsweise¹⁾ als fest, und welche als veränderlich anzusehen sind.

¹⁾ Diese Eigenart des Linienbetriebes ist bei den bisherigen Versuchen, im Seeverkehr die festen von den veränderlichen Selbstkosten zu trennen, nicht genügend beachtet worden. Es ist daher auch unrichtig, wenn man die Trennung der ver-

Um das Verhältnis, in dem die festen und veränderlichen Selbstkosten zueinander stehen, ermitteln zu können, werden die gesamten Selbstkosten zunächst in ihre einzelnen Bestandteile zerlegt, und diese einzeln auf ihre Eigenart untersucht werden müssen. Es kommen dabei folgende Bestandteile in Frage:

a) Die Verzinsung des Anlagekapitals. Von dem in einem Unternehmen angelegten Kapital wird ein gewisser Zins verlangt, dessen Höhe je nach der Eigenart des Unternehmens schwankt. Bei der vorliegenden Untersuchung wird als Anlagekapital nur das in dem Schiffe selbst angelegte Kapital zu berücksichtigen sein. Bei vielen Reedereien kommen allerdings auch noch andere Formen des Anlagekapitals in Frage; besonders die großen Reedereien besitzen eigene Verwaltungsgebäude, eigene Kais und Lagerschuppen, Docks, Leichter, Flußdampfer u. dgl. m. Indessen sind diese Einrichtungen der Linienreederei nicht wesentlich; sie können fehlen und fehlen auch vielfach, nicht nur bei den kleineren, sondern auch bei den größeren Reedereien¹⁾, die sich Geschäftsräume anmieten, die Dockungen ihrer Schiffe bei anderen Reedereien und Werften vornehmen, ihr Gut in fremde Leichter verfrachten u. dgl. m. Derartige Selbstkosten werden daher zweckmäßig, schon um die Untersuchung möglichst einfach zu gestalten, nicht unter den Anlagekosten, sondern unter den Betriebskosten zu berücksichtigen sein.

Der auf die Verzinsung des Anlagekapitals entfallende Kostenteil schwankt in seiner Höhe, je nach den durch die Bauart, die Ausstattung und die allgemeine Wirtschaftslage bedingten Baukosten des Schiffes. Die Höhe der Verzinsung ist ihrerseits wieder abhängig von der Lage des Geldmarktes. Im allgemeinen wird bei Reedereiunternehmungen mit einer verhältnismäßig hohen Verzinsung gerechnet werden müssen, angesichts der verhältnismäßig großen Gefahr von Verlusten, die der Reederei durch die Ungunst wirtschaftlicher und politischer Verhältnisse in besonderem Maße droht. Auch für gewöhnliche Zeiten wird daher mit einer Verzinsung von mindestens $5\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$ v. H. zu rechnen sein.

schiedenen Kostenteile einheitlich für die gesamte Seeschifffahrt, also für Linien- und freie Fahrt, vornimmt, wie das z. B. Lenz tut. (Vgl. Lenz, Die Konzentration im Schifffahrtsgewerbe, a. a. O., Seite 3.) Für den freien Dampfer, der seine Fahrt von dem jeweiligen Ladungsangebot abhängig machen kann, sind z. B. die Materialkosten, die Gehälter, Löhne und die Verpflegung des Personals als veränderliche Selbstkosten anzusehen, da sie von der tatsächlichen Inanspruchnahme des Schiffes abhängig sind, für den Linienfahrer dagegen, der seinen vorgeschriebenen Weg ohne Rücksicht auf das Ladungsangebot zurücklegen muß, als feste Selbstkosten. Auch Schachner (Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschifffahrt, Seite 56 ff.), dessen Angaben von der Borcht (Das Verkehrswesen, a. a. O., Seite 476/77) übernimmt, hat diese Eigenart des Linienreedereibetriebes nicht berücksichtigt und kommt daher zu wesentlich anderen Ergebnissen als die vorliegende Arbeit. Er betrachtet für den überseeischen Personenverkehr, der doch ausschließlich von der Linienreederei bedient wird, als veränderliche Selbstkosten: die Abschreibung, soweit sie der durch den Dienst verursachten Abnutzung Rechnung trägt, die Unterhaltung, soweit sie durch die Indiensthaltung verursacht wird, die Seeverversicherung, die Materialkosten, die Bezüge der Besatzung, die Verpflegung der Passagiere, Heizung und Beleuchtung, die Billettsteuer und das Kopfgeld.

¹⁾ Bei der Deutsch-Australischen Dampfschifffahrtsgesellschaft z. B. machte vor dem Kriege der Anteil des Schiffsparks 98 v. H. des gesamten Vermögensbestandes aus.

Neben der Verzinsung kommt eine Tilgung nicht mehr in Betracht; denn die Schifffahrtsgesellschaften kennen eine Tilgung ihres Anlagekapitals nicht. Und dieser Anschauung wird auch hier Rechnung getragen werden müssen, wenn man sich nicht zu weit von den tatsächlichen Verhältnissen entfernen will. Daß die Anleihen der Schifffahrtsgesellschaften in der Regel einen Tilgungsplan vorsehen, hat mit der vorliegenden Frage nichts zu tun, wie schon daraus erhellt, daß nicht selten die Reedereien die Tilgungsbeträge selbst wieder durch Aufnahme neuer Mittel decken.

b) Die Kosten der Abschreibung. Die Abschreibung hat bei der Seeschifffahrt einen doppelten Zweck: sie will einmal die durch den Dienst eintretende Abnutzung des Schiffes ausgleichen und weiter dem Umstande Rechnung tragen, daß das Schiff mit seinen Einrichtungen infolge der Fortschritte der Technik sehr schnell veraltet und daher vielfach schon früher, als es sein Erhaltungszustand verlangen würde, aus dem Dienst gezogen werden muß. Diesem letzten Umstande trägt vielfach auch noch ein besonderer Erneuerungsfonds Rechnung, dessen jährliche Beträge daher diesen Abschreibungskosten hinzugerechnet werden müssen.

Die Abschreibung wird vielfach für die einzelnen Schiffsteile verschieden hoch bemessen, z. B. für die Maschinenanlage höher als für das Schiff selbst, weil die Maschinenanlage schneller verbraucht wird. Die Aufstellung eines einheitlichen Maßstabes für die Abschreibung wird noch dadurch erschwert, daß die Abschreibung wesentlich abhängig ist von der Güte, Einrichtung und Art des Schiffes, von der Fahrt, in der es beschäftigt ist, von der Güte der Instandhaltung, den vorgenommenen Erneuerungen u. dgl. m. Im großen und ganzen wird man für gewöhnliche Zeiten etwa 5 v. H. vom Bauwert des Schiffes einschließlich der Maschinenanlage als Abschreibung rechnen dürfen.

Von den Abschreibungskosten gehört der Teil, durch den die infolge des Dienstes eintretende Abnutzung des Schiffes ausgeglichen werden soll, an sich zu den unverhältnismäßig veränderlichen Selbstkosten, da bei stärkerer Benutzung des Schiffes auch die Abschreibung höher bemessen werden muß. Indessen ist der von der Verkehrsstärke abhängige Teil der Abschreibung verhältnismäßig so gering, und im übrigen auch so schwer auszusondern, daß er zweckmäßig unberücksichtigt bleibt, die gesamten Selbstkosten der Abschreibung also als feste behandelt werden.

c) Die allgemeinen Verwaltungskosten. Hierzu gehören vor allem die gesamten Kosten der Zentraleitung, also die Gehälter, Löhne und sonstigen Bezüge der dort Angestellten, die Miete der Verwaltungsräume der Zentraleitung, oder, wo eigene Verwaltungsgebäude vorhanden sind, die Zinsen und die Kosten der Abschreibung des darin angelegten Kapitals, weiter die Heizung, Beleuchtung und Reinigung dieser Räume, die Unterhaltung der Dienstgeräte, die Kosten der Rechtsstreitigkeiten, die Steuern und vor allem die Kosten der Reklame, auf die ein sehr erheblicher Teil der allgemeinen Verwaltungskosten entfällt. Auch diese Kosten schwanken zwischen den einzelnen Reedereien sehr stark. Sie sind bei den großen Reedereien von Weltruf, die auf eine entsprechende

Repräsentation halten und viel für Reklame tun müssen, um ihre Stellung zu behaupten und zu verstärken, wesentlich höher als bei den kleineren Reedereien.

Die allgemeinen Verwaltungskosten gehören naturgemäß zu den festen Selbstkosten.

d) Die Kosten der Unterhaltung von Schiff und Ausrüstung. Auch diese Kosten schwanken stark, je nach der Art des Betriebes, der Art der Fahrten, der Sorgfalt der Überwachung, der Güte der Instandhaltung, dem Alter der Schiffe u. dgl. m.

Diese Kosten sind, genau genommen, zu den unverhältnismäßig veränderlichen Selbstkosten zu rechnen. Denn es ist offenbar, daß das Schiff, wenn es stärker beladen wird, auch in einem gewissen Grade, insbesondere in seinen inneren Räumlichkeiten und in seinem Ladegeräth, stärker abgenutzt wird. Indessen fällt dieser, mit der Verkehrstärke zunehmende Teil der Unterhaltungskosten gegenüber dem sich gleichbleibenden so wenig ins Gewicht, daß diese Selbstkosten mit einer kleinen Ungenauigkeit als feste behandelt werden können.

e) Die Versicherungskosten. Die Notwendigkeit der Versicherung erklärt sich aus den Gefahren, denen die Seeschifffahrt ausgesetzt ist. Diese Gefahren bestehen für den Reeder in der Möglichkeit eines Verlustes oder einer Beschädigung seines Schiffes nebst Zubehör, eines Verlustes der Ausrüstungskosten, also der Aufwendungen für Proviant, Kohle u. dgl., einer nutzlosen Aufwendung der Heuer und in dem Verluste der aufgewendeten Versicherungskosten selbst¹⁾. Dazu kommt weiter der ganze oder teilweise Verlust der Fracht, soweit nicht die Fracht, wie das allerdings die Regel ist, derart im voraus bezahlt ist, daß der Reeder sie behält, auch wenn sie nicht verdient ist. Und zwar kommen hier nicht nur die Gefahren in Betracht, welche dem Schiff auf der Reise selbst drohen, sondern auch die, welche es während des Aufenthaltes im Heimathafen läuft. Dagegen scheidet die Versicherung der Ladung bei der Selbstkostenberechnung aus, da sie der Ladungsbeteiligte, nicht der Reeder zu tragen hat.

Kapitalkräftige Reedereien, die über einen großen Schiffspark verfügen, der es ermöglicht, eintretende Verluste auf eine große Anzahl Schiffe zu verteilen, übernehmen nicht selten die Versicherung ganz oder teilweise auf eigene Rechnung, um auf diese Weise die Ausgaben zu verringern. Sie richten zu diesem Zwecke einen besonderen Versicherungsfond ein, bei dem sie für die einzelnen Schiffe Prämien als Unkosten buchen, und aus dem sie die entstehenden Verluste decken. Auch in diesem Falle sind naturgemäß entsprechende Beträge als Selbstkosten in Rechnung zu stellen.

Die Höhe der entstehenden Versicherungskosten ist von zahlreichen, sehr wechselnden Umständen abhängig, insbesondere der Bauart, dem Erhaltungszustande, der allgemeinen Seetüchtigkeit und dem Alter des Schiffes, der Länge und Gefährlichkeit der Fahrt, dem Ansehen des Reeders u. dgl. m. Durchschnittlich wird man in gewöhnlichen Zeiten mit einer

¹⁾ Vgl. § 796 Handelsgesetzbuch.

Versicherungsprämie von etwa 5—6 v. H. des Bauwerts rechnen müssen.

Die Kosten der Versicherung gehören zu den festen Selbstkosten.

f) Die Materialkosten. Vorzüglich kommt hier die Kohle, und zwar in doppelter Hinsicht für die Selbstkosten in Betracht: einmal durch die Kosten, die ihre Beschaffung verursacht, und weiter dadurch, daß sie den Laderaum und die Tragfähigkeit des Schiffes einschränkt. Der auf die Kohle entfallende Selbstkostenteil schwankt außerordentlich. Seine Höhe hängt insbesondere von der Bauart des Schiffes, der Art und Güte der Maschinen, der Art der Fahrt, insbesondere auch von der Geschwindigkeit ab, die eine ganz außerordentliche Erhöhung des Kohlenverbrauchs mit sich bringt, und von den zeitlich und örtlich sehr verschiedenen Preisen der Kohle.

Neben den durch die Kohlenversorgung entstehenden Selbstkosten spielen vor allem noch die Aufwendungen für Schmiermaterialien eine wichtige Rolle. Und zwar sind diese Aufwendungen bei der Seeschifffahrt wesentlich höher als bei der Eisenbahn, da die gewaltigen Schiffsmaschinen einer besonders starken Ölung bedürfen. Auf Grund der Erfahrung nimmt man an, daß ein Schiff ebenso viel Liter Öl als Tonnen Kohle verbraucht.

Von den Materialkosten sind ein Teil, und zwar der bei weitem größte als feste Selbstkosten, der andere als veränderliche Selbstkosten anzusehen. Denn der größte Teil des Materialverbrauchs ist unabhängig von der Stärke des Verkehrs — auch bei Leerfahrten wird noch ein sehr erhebliches Material verbraucht —, während darüber hinaus der Materialverbrauch mit der stärkeren Belastung steigt.

g) Die Kosten der Schiffsbesatzung. Von der Schiffsbesatzung besteht der geringere Teil aus ständigem, der größere Teil dagegen aus nichtständigem Personal. Denn noch heute bildet im Seeverkehr die Regel, daß das Personal für die einzelne Reise angemustert und nach ihrer Beendigung wieder abgemustert wird. Das Zahlenverhältnis, in dem diese beiden Arten des Personals zueinander stehen, ist bei den einzelnen Reedereien sehr verschieden. Bei kleineren Reedereien ist die Zahl des dauernd angestellten Personals im allgemeinen sehr klein. Sie wächst, je größer die Reederei ist. Denn um so mehr sind die Reedereien, um sich ein gleichmäßig gutes und geschultes Personal zu sichern, dazu übergegangen, ständiges Personal einzustellen.

Die Bezüge des Personals setzen sich einmal aus Geldbezügen, also vor allem dem Gehalt oder Dienstlohn und der Heuer, und weiter aus sonstigen Bezügen, insbesondere der Beköstigung und Unterkunft zusammen. Die Vorhaltung der Unterkunft spricht insofern nicht unerheblich mit, als dadurch der Laderaum des Schiffes eingeengt wird.

Auch dieser Teil der Selbstkosten schwankt nicht unerheblich nach der Art, Größe und Geschwindigkeit des Schiffes, der Art der Fahrt und dem Verhältnis, in dem das dauernd angestellte zu dem vorübergehend angeheuerten Personal steht.

Die durch die Vorhaltung der Schiffsbesatzung entstehenden Selbstkosten fallen naturgemäß unter die festen Selbstkosten.

h) Die Abgaben. Es sind das die Gebühren für die Benutzung

derjenigen Einrichtungen, die nicht Bestandteil des offenen Meeres sind. Denn auf dem offenen Meere selbst dürfen, nachdem sich der Grundsatz der Meeresfreiheit, erstmalig 1609 von dem Holländer Hugo Grotius gegenüber den Anmaßungen der damaligen Seemächte verfochten, durchgesetzt hat, Abgaben nicht erhoben werden. Dagegen dürfen für die Benutzung aller anderen Einrichtungen, also vor allem der Häfen, der künstlich angelegten Kanäle und der Binnenwasserstraßen, deren Benutzung dort in Frage kommt, wo, wie z. B. in Bremen, der Hafen nicht am offenen Meere, sondern an einer Binnenwasserstraße liegt, Gebühren erhoben werden und werden auch im allgemeinen erhoben. Sie sind zum Teil sehr hoch und bilden bei vielen Fahrten einen der wichtigsten Bestandteile der Selbstkosten.

Ihrer Form nach weisen diese Abgaben eine außerordentliche Mannigfaltigkeit auf. Denn im allgemeinen besteht die Neigung, für die Benutzung jeder einzelnen Einrichtung besondere Gebühren zu erheben. Insbesondere gilt das von den Hafenabgaben, worunter nicht nur die Abgaben gehören, welche für die Benutzung der eigentlichen Hafeneinrichtungen erhoben werden, sondern auch diejenigen, welche bei Benutzung des Hafens für Leistungen anderer Art, z. B. für Untersuchungen gegen ansteckende Krankheiten, für behördlich angeordnete Meldungen und Eintragungen u. dgl. m. gefordert werden. Man findet, um nur einige der wichtigsten Formen zu nennen: Leuchtfeuerabgaben, Bakengelder, Tonnengelder, Lotsengebühren, Hafenmeistergelder, Schleusengelder, Brückengelder, Schleppergebühren, Dockabgaben, Kaiegebühren, Ladegebühren, Krangebühren, Unratsgebühren, Sanitätsgebühren und vielfach, noch davon getrennt, besondere Arztgebühren, Quarantänegebühren, Konsulatsgebühren u. dgl. m.

Auch hier finden wir, noch stärker als bei den sonstigen Selbstkostenteilen, sehr große Unterschiede in der Höhe der Kosten je nach der Art der Fahrt. Es kommt dabei vor allem in Betracht, ob bei der Fahrt eine große Anzahl Häfen angelaufen werden muß, so daß also an vielen Stellen Gebühren entstehen, wie das bei der westafrikanischen Fahrt der Fall ist, ob der Suezkanal mit seinen sehr hohen Gebühren durchfahren werden muß, und ob weiter die angefahrenen Häfen besonders hohe Gebühren haben. Denn auch hier bestehen sehr große Verschiedenheiten je nach den für den Ausbau der Häfen angewandten Mitteln und den etwa maßgebenden fiskalischen Gesichtspunkten.

Die Grundsätze, nach denen sich diese Gebühren bemessen, sind außerordentlich verschieden. Nur ein Teil bestimmt sich nach der Größe der Ladung, die das Schiff mit sich führt, oder nach der Menge des behandelten Gutes, wie das z. B. im allgemeinen bei den Krangebühren und Ladegebühren der Fall ist. Sie sind daher als veränderliche Selbstkosten anzusehen.

Zum Teil sind aber auch andere Maßstäbe in Geltung: der Netto-raumgehalt des Schiffes, z. B. für das Tonnengeld in Hamburg, oder die Dauer der Inanspruchnahme der Einrichtung, z. B. für das Kran-geld in Amsterdam und Rotterdam, oder der Tiefgang des Schiffes, so vielfach für Lotsengelder; oder auch es besteht ein fester Satz für das

einzelne Schiff, so z. B. bei den englischen Konsulatsgebühren. Diese Arten der Abgaben bilden daher einen festen Bestandteil der Selbstkosten.

i) Die Lade- und Löschkosten. Das sind diejenigen Kosten, welche die Verladung einschließlich der Verstauung und die Löschung der Ladung verursachen. Auch hier handelt es sich um einen sehr wesentlichen Bestandteil der Selbstkosten, der insbesondere sehr viel mehr ins Gewicht fällt, als bei den Eisenbahnen die Kosten für die Verladung und Entladung des Stückgutes. Es erklärt sich das daraus, daß bei der Verladung, Verstauung und Löschung der Ladung beim Seeschiff sehr viel größere Schwierigkeiten zu überwinden sind. Indessen bestehen auch hier sehr weitgehende Unterschiede in der Höhe der Kosten, die vor allem bedingt sind durch die Verschiedenheiten in den Hafeneinrichtungen und die Höhe der Hafenzölle.

Diese Kosten sind bis auf einen kleinen Rest als veränderlich anzusprechen. Der kleine Rest, der als unveränderlich anzusehen ist, erklärt sich daraus, daß auch bei der Leerfahrt gewisse Ladungs- und Löschkosten durch Übernahme und Abgabe des Ballastes entstehen.

k) Die Vermittlungsgebühren (»Kommissionen«). Für die Gewinnung des Verkehrs unterhalten die meisten Reedereien Agenten; vorzugsweise in den Hafenplätzen, daneben aber auch im Binnenlande, dessen Verkehr sie auf diese Weise heranzuziehen suchen. Der größere Teil der überseeischen Frachtgeschäfte kommt durch Vermittlung dieser Agenten zustande, nur ein geringerer Teil wird ohne ihre Vermittlung durch das heimische »Expeditionskontor« abgeschlossen oder durch die Expeditionskontore, wie sie einzelne große Reedereien außerhalb ihres Heimathafens an einzelnen großen Plätzen unterhalten. Für die Vermittlung der von ihnen herangezogenen Sendungen erhalten die Frachtagenten eine Gebühr, die sogenannte »Kommission«, die in einem Teil der Fracht besteht. Sie ist nicht selten auch eine Entschädigung für die zahlreichen anderen Leistungen, die der Agent für die Reederei auszuführen hat, vor allem für die Aufnahme der Manifeste, die Zeichnung der Konossemente, die Einziehung der Fracht, die Prüfung der Legitimation des Empfängers und das Ein- und Ausklarieren¹⁾ des Schiffes.

Diese Vermittlungsgebühren sind bis auf einen kleinen Rest als veränderliche Selbstkosten anzusehen, da sie von dem Umfange des Verkehrs abhängig sind. Nur ein kleiner Rest hat die Eigenart der festen Selbstkosten, weil er auch bei der Leerfahrt des Schiffes dadurch entsteht, daß der Agent für die Besorgung des Ballastes eine Vermittlungsgebühr erhält.

2. Zahlenmäßige Ermittlung des Verhältnisses zwischen festen und veränderlichen Selbstkosten. Schwieriger als die Zerlegung der Selbstkosten in ihre festen und veränderlichen Bestandteile gestaltet sich die zahlenmäßige Ermittlung des Verhältnisses, in dem die beiden Teile zueinander stehen. Denn wie wir bei der Betrachtung der einzelnen

¹⁾ Ein- und Ausklarieren bedeutet: die Schiffspapiere und alles übrige in Ordnung bringen, was notwendig ist, damit der Schiffer ungehindert mit seinem Schiffe ein- und auslaufen kann.

Selbstkostenteile sahen, weisen diese in ihrer Höhe die größten Verschiedenheiten auf. Daher kann überall, wo die einzelnen Ausgaben in ihrer Höhe schwanken, nur mit Durchschnittsverhältnissen gerechnet werden. Wünschenswert wäre es an sich, wenn die Berechnung möglichst für alle wichtigeren überseeischen Fahrten und gleichzeitig für eine größere Anzahl von Linienreedereien und Schiffstypen durchgeführt würde, um daraus Durchschnittszahlen zu gewinnen. Die Schwierigkeit der Beschaffung derartiger umfangreicher Unterlagen und der Umstand, daß für den vorliegenden Zweck ein grober Durchschnitt genügt, sind der Anlaß, daß die Berechnung auf drei verschiedene Linien und je ein Schiff des Norddeutschen Lloyd beschränkt worden ist. Abgesehen ist dabei von der gemischten Fahrt, also der vereinigten Fracht- und Personenfahrt, wie sie sich vor allem im nordatlantischen Verkehre entwickelt hat, weil die Verteilung der Selbstkosten auf Personen- und Frachtverkehr die Untersuchung wesentlich erschweren würde. Gewählt sind Schiffe, wie sie in der betreffenden Fahrt sich als wirtschaftlich erwiesen haben. Um Zufälligkeiten, wie sie sich bei einzelnen Reisen ergeben können, möglichst auszuschalten, sind die Durchschnittsergebnisse einer größeren Anzahl von Rundreisen zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind auf der folgenden Seite dargestellt. Hiernach entfallen von den gesamten Selbstkosten im Durchschnitt der drei Fahrten 60,82 v. H. auf feste und 39,18 v. H. auf veränderliche Selbstkosten, also rund drei Fünftel auf die festen und zwei Fünftel auf die veränderlichen Selbstkosten. Das Ergebnis weicht hiernach zwar in etwas, aber keineswegs entscheidend von dem Verhältnisse ab, in dem die festen zu den veränderlichen Selbstkosten bei der Eisenbahn stehen. Für die europäischen Eisenbahnen wird angenommen, daß 75 v. H. der gesamten Selbstkosten aus festen Selbstkosten und 25 v. H. aus veränderlichen Selbstkosten bestehen. Für die amerikanischen Eisenbahnen rechnet man, weil die Anlagekosten hier wesentlich geringer sind, nur mit etwa 66 v. H. festen und 34 v. H. veränderlichen Selbstkosten¹⁾.

Dieses für die Linienfahrt ermittelte Verhältnis ist um so bemerkenswerter, als der Anteil, den die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals an den festen Selbstkosten haben, viel geringer ist als bei den Eisenbahnen. Er beträgt bei den untersuchten Verkehren nur etwa 14,4 v. H. der gesamten Selbstkosten, während bei den europäischen Eisenbahnen etwa 50 v. H. auf die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals fallen. Der Grund für diese Erscheinung ist leicht erkennbar; er liegt darin, daß bei der Seeschifffahrt die besonders kostspieligen Anlagen für die Einrichtung und Sicherung des Fahrweges und der Stationen völlig oder doch fast völlig wegfallen, die Anlagekosten sich daher im wesentlichen auf die Beschaffung der Fahrzeuge beschränken.

3. Das Gesetz der Massennutzung. Aus dem ermittelten Verhältnis der festen zu den veränderlichen Selbstkosten ergibt sich, daß auch

¹⁾ Vgl. Cohn, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Seite 935.

Zerlegung der Selbstkosten in feste und veränderliche.

Selbstkostenbestandteile	La Plata Fahrt			Ostasienfahrt			Australfahrt		
	Bruttoraumgehalt: 5666 Reg.-t; Nettoraumgehalt: 3660 Reg.-t; mittlere Geschwindigkeit: 10 1/2 See- meilen; Kohlenverbrauch: 33 Tonnen für den Tag; Reisedauer: 100 Tage; Anlaufhäfen: 9.			Bruttoraumgehalt: 6579,05 Reg.-t; Nettoraumgehalt: 4098,98 Reg.-t; mittlere Geschwindigkeit: 12 1/2 See- meilen; Kohlenverbrauch: 52 Tonnen für den Tag; Reisedauer: 136 Tage; Anlaufhäfen: 25.			Bruttoraumgehalt: 6588 Reg.-t; Nettoraumgehalt: 4153 Reg.-t; mittlere Geschwindigkeit: 12 1/2 See- meilen; Kohlenverbrauch: 52 Tonnen für den Tag; Reisedauer: 164 Tage; Anlaufhäfen: 19.		
	Gesamt- anteil v. H.	fest v. H.	veränder- lich v. H.	Gesamt- anteil v. H.	fest v. H.	veränder- lich v. H.	Gesamt- anteil v. H.	fest v. H.	veränder- lich v. H.
1. Verzinsung des Anlage- kapitals	12,81	12,81	—	15,36	15,36	—	15,05	15,05	—
2. Abschreibung	7,45	7,45	—	9,50	9,50	—	8,90	8,90	—
3. Allgemeine Verwaltungs- kosten	3,07	3,07	—	1,30	1,30	—	0,79	0,79	—
4. Unterhaltung von Schiff und Ausrüstung	4,70	4,70	—	3,74	3,74	—	3,65	3,65	—
5. Versicherungskosten	0,82	0,82	—	8,09	8,09	—	5,46	5,46	—
6. Materialkosten	20,85	17,03	3,82	16,04	11,91	4,13	18,19	13,71	4,48
7. Kosten der Schiffsbesatzung	11,88	11,88	—	8,88	8,88	—	8,21	8,21	—
8. Abgaben in den Häfen usw.	12,15	4,37	7,78	19,96	1,86	18,10	11,61	1,57	10,04
9. Lade- und Löschkosten . .	21,03	1,10	19,93	12,48	0,46	12,02	21,94	0,40	21,54
10. Vermittlungsgebühren (Kommissionen)	5,24	0,22	5,02	4,65	0,09	4,56	6,20	0,08	6,12
zusammen:	100,00	63,45	36,55	100,00	61,19	38,81	100,00	57,82	42,18

der Linienverkehr in ausgesprochenem Maße unter dem sogenannten »Gesetz der Massennutzung« steht, d. h., daß die Selbstkosten der einzelnen Beförderungsleistung mit der Zunahme des Verkehrs abnehmen, oder anders ausgedrückt, die Kosten des Verkehrs in umgekehrtem Verhältnis zu seiner Dichte stehen. Denn mit der Steigerung der Beförderungsleistungen, z. B. der Zahl der Frachttonnenmeilen¹⁾, muß sich der auf die Beförderungseinheit entfallende Kostenteil notwendig verringern, da sich die Selbstkosten auf eine größere Anzahl von Beförderungsleistungen verteilen.

Hieraus ergibt sich, wohin die Tarifpolitik der Linienreederei gehen muß: grundsätzlich auf möglichste Vermehrung der Beförderungsleistungen, um so die auf die einzelne Leistungseinheit entfallenden Selbstkosten zu verringern. Da nun aber die Vermehrung der Beförderungsleistungen teilweise von der Höhe der Beförderungspreise abhängt, so ergibt sich, daß es für die Reedereien grundsätzlich vorteilhafter ist, niedrige Frachtsätze als hohe festzusetzen, um so den Verkehr zu beleben.

Indessen gilt dieser Grundsatz nicht allgemein, sondern nur mit gewissen Einschränkungen:

a) Zunächst muß nach den vorliegenden Verhältnissen der Verkehr tatsächlich ausdehnungsfähig sein. Diese Ausdehnungsfähigkeit ist aber in den einzelnen Verkehrsbeziehungen und bei den einzelnen Gütern in ganz verschiedenem Maß gegeben. Besonders zwischen den einzelnen Verkehrsbeziehungen bestehen im überseeischen Verkehr die denkbar größten Unterschiede infolge der Verschiedenheiten in den geographischen, kulturellen und wirtschaftlichen Verhältnissen der von der Seeschifffahrt bedienten Länder. Nach schwach bevölkerten überseeischen Ländern mit geringer Kulturhöhe wird z. B. auch durch Tarifiermäßigungen im allgemeinen keine wesentliche Verkehrssteigerung erzielt werden können. Das ist einer der Gründe, weshalb im westafrikanischen Verkehr die Tarifsätze im Durchschnitt besonders hoch sind (vgl. Anlage XIV). Und auch bei den einzelnen Gütern liegt die Möglichkeit, durch Tarifierabsetzungen eine Verkehrsvermehrung zu erzielen, durchaus verschieden. So wird vor allem bei den geringwertigen Gütern eine Tarifverbilligung von viel stärkerer Wirkung auf die Gestaltung der Selbstkosten sein als bei den hochwertigen Gütern, weil von den geringwertigen Gütern viel größere Massen für die Verschiffung in Frage kommen als von den höherwertigen Gütern, und außerdem eine Frachtermäßigung den Verkehr hier viel stärker beeinflußt als bei den hochwertigen Gütern. Auch spricht dabei der Wettbewerb mit der freien Schifffahrt mit: gerade bei den geringwertigen Massengütern bietet sich der Linienfahrt vielfach die Möglichkeit einer erheblichen Ausdehnung ihres Verkehrs, indem sie diese Massengüter der freien Reederei, die diesen Verkehr in überwiegendem Maße in der Hand hat, durch entsprechende Frachtstellung, wenigstens teilweise, abwendig macht.

¹⁾ Wie man im Eisenbahnwesen als Einheit für die Beförderungsleistung das Tonnenkilometer verwendet, so wird man sich im Seetarifwesen zweckmäßig der »Frachttonnen-seemeile« oder kürzer der »Frachttonnenmeile« als Leistungseinheit bedienen. Über den Begriff der Frachttonne siehe unten Seite 208.

Aus diesen großen Unterschieden in der Ausdehnungsmöglichkeit des Verkehrs ergibt sich, daß es für die Reedereien im allgemeinen nicht in Frage kommen kann, um einen Verkehr zu beleben, die Tarife allgemein herabzusetzen, sondern nur darum, Ermäßigungen für einzelne Verkehrsbeziehungen und einzelne Güter zu gewähren. Die tatsächliche Übung entspricht auch durchaus diesem Grundsatz. In den Jahren vor dem Kriege haben wir in allen Verkehren immer wieder beobachten können, wie für einzelne Verkehrsbeziehungen und einzelne Güter Tarifiermäßigungen gegeben worden sind, um den Verkehr in diesen Gütern zu beleben. Dagegen hat, soweit ich sehen kann, in keinem Verkehr jemals eine allgemeine Tarifiermäßigung zum Zwecke der Verkehrsbelebung stattgefunden.

b) Weiter aber wird eine Tarifiermäßigung grundsätzlich nur dann eine günstige Gestaltung der Selbstkosten zur Folge haben, wenn der zu erwartende Verkehr sich innerhalb der Grenzen der Leistungsfähigkeit der bestehenden Einrichtungen hält. Und zwar handelt es sich dabei im wesentlichen um die Frage, ob die Verkehrszunahme noch mit dem vorhandenen Schiffspark bedient werden kann, oder die Einstellung eines oder mehrerer neuer Schiffe in die Fahrt notwendig wird. Denn neben der Einstellung neuer Schiffe spielt die Möglichkeit des Anwachsens der sonstigen Selbstkosten, etwa die Notwendigkeit der Erweiterung eigener Dockanlagen, die Vermehrung des Personals der Zentralleitung u. dgl. m. nur eine untergeordnete Rolle. Wird aber die Einstellung neuer Schiffe in die betreffende Fahrt notwendig, so können die entstehenden Kosten leicht so groß sein, daß zunächst trotz der Verkehrsvermehrung der Reinertrag sich vermindert, und es erst weiterer Verkehrszunahme bedarf, um nur den früheren Reinertrag wieder zu erzielen.

Hieraus ergibt sich für die Reedereien die Notwendigkeit, bei jeder Tarifierabsetzung, die die Einstellung weiterer Schiffe in die Fahrt bedingen würde, zu prüfen, ob sich dieses lohnt, ob also die auf Grund der Verkehrssteigerung erwarteten Mehreinnahmen genügen, um außer der Verminderung des Reinertrages aus der vorhandenen Beförderungsmenge auch noch die durch die Neueinstellung der Schiffe entstehenden Mehrkosten zu decken. Diese Erwägungen werden auch in der Tat von den Reedereien bei der Tarifgebung angestellt, indessen ohne daß ihnen immer eine entscheidende Bedeutung beigemessen wird. Sie treten nicht selten hinter dem Bestreben zurück, möglichst allen durch eine Tarifverbilligung irgendwie erreichbaren Verkehr an sich zu ziehen, um zu verhindern, daß sich neue Wettbewerbslinien bilden, die sich dieses Verkehrs bemächtigen und, gestützt auf ihn, auch den Wettbewerb um andere Güter mitaufnehmen könnten.

c) Endlich wird eine weitere Verbilligung der Tarife nur dann Erfolg versprechen, wenn die Tarifsätze nicht schon zu niedrig sind, als daß sich durch eine weitere Ermäßigung noch ein günstigeres wirtschaftliches Ergebnis erzielen ließe. Denn der Erfolg einer Tarifverbilligung muß um so geringer sein, je niedriger die Preise stehen, weil auch die Frachtermäßigung, die noch möglich ist, um so geringer ist. Da

aber die Ermäßigung den Reinertrag nicht nur für die neu hinzukommende, sondern auch für die schon vorhandene Beförderungsmenge schmälert, so wird es, wenn die Tarife schon sehr niedrig sind, vielfach wirtschaftlicher sein, die vorhandene Menge zu den bisherigen Sätzen zu befördern, als durch eine Tarifermäßigung eine vielleicht nicht erhebliche Verkehrszunahme herbeizuführen.

Diese Erwägungen hindern indessen nicht, daß die Frachtsätze für einzelne Güter in gewöhnlichen Zeiten oft ganz außerordentlich niedrig sind. Es handelt sich da um Fälle, wo die Linienreederei andernfalls Gefahr liefe, mit einem erheblichen Teil ihres Raumes leer fahren zu müssen. In solchen Fällen wird sie selbst mit ganz niedrigen Frachtsätzen noch immer ein günstigeres Ergebnis erzielen können, als wenn sie durch Festhalten an einer bestimmten Frachthöhe die Sendungen ganz oder zum großen Teil fernhält.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die Linienreederei trotz der Einschränkungen, denen die verkehrssteigernde Wirkung der Tarifermäßigungen unterliegt, bei der Gewährung von Tarifermäßigungen nicht bedenklich ist. Weit stärker als die Befürchtung, einen Fehlgrieff bei der Ermäßigung der Tarife zu tun, ist bei allen Linienreedereien der Wunsch, jeden für sie erreichbaren Verkehr möglichst vollständig in die Hand zu bekommen, um nicht etwa gegenüber den Mitbewerbern zurückzubleiben. Der Ehrgeiz der Reedereileiter spricht dabei nicht unwesentlich mit. Und dazu kommt ein gewisser, im Reedereibetrieb stark verbreiteter Optimismus, der wohl darauf zurückzuführen ist, daß gerade im Seeverkehr auf Zeiten tiefsten Rückganges regelmäßig Zeiten günstigster Geschäftslage folgen, so daß die optimistische Anschauung schließlich immer wieder zu ihrem Rechte kommt.

4. Bedeutung der Selbstkosten für die Tarifbildung.

A. Bedeutung der Selbstkosten für die Tarifbildung im allgemeinen. Will man den Einfluß der Selbstkosten auf die Tarifgestaltung feststellen, so muß man sich von vornherein darüber klar sein, daß es bei der Seeschifffahrt, ebensowenig wie bei der Eisenbahn, möglich ist, die genauen Selbstkosten der Tarifgestaltung zugrunde zu legen, weil die Höhe der Selbstkosten von dem Umfange des Verkehrs abhängt und sich daher nicht im voraus, sondern erst nachträglich genau ermitteln läßt. Soweit die Selbstkosten bei der Tarifgestaltung verwandt werden, kann es sich nur darum handeln, daß man die durchschnittlichen Beförderungskosten eines bestimmten Zeitraumes nachträglich ermittelt und danach die Tarife bemißt. Nur mit dieser Einschränkung kann also von einem Einfluß der Selbstkosten auf die Tarifbildung die Rede sein.

Wie wir sahen, bestimmen nun die Selbstkosten nicht ohne weiteres die Höhe des Frachtsatzes, sondern beeinflussen die Tarifbildung nur insoweit, als der Tarifsatz im allgemeinen nicht unter die Selbstkosten heruntergehen darf. Soweit die Verhältnisse von Angebot und Nachfrage es zulassen, wird eine privatwirtschaftliche Tarifgestaltung wie die

der Seeschifffahrt stets einen möglichst hohen Überschuß über die Selbstkosten hinaus erstreben; je stärker indessen der Wettbewerb ist, um so weniger wird sich dieses Streben nach möglichst hohem Überschuß verwirklichen lassen, und um so mehr wird sich der Preis nach unten bewegen und sich den Selbstkosten nähern.

Daraus ergibt sich, daß die Bedeutung der Selbstkosten für die Preisbildung um so größer sein muß, je mehr ein Verkehrsmittel dem Wettbewerb ausgesetzt ist. Hier haben wir den Grund, warum die Bedeutung der Selbstkosten für die Tarifgestaltung der überseeischen Schifffahrt notwendig größer sein muß als für die Tarifgestaltung der Eisenbahnen. Während nämlich die Eisenbahnen, abgesehen von dem Verkehr in den Knotenpunkten, im Besitz eines sachlich und zeitlich »unbeschränkten«, »vollständigen« Monopols sind, befindet sich die Linienschifffahrt nur im Besitz einer sachlich und zeitlich beschränkten, unvollständigen Monopolstellung, die dem Wettbewerb noch erheblichen Spielraum läßt¹⁾. Die Folge ist, daß die Linienreedereien mit ihren Preisen in vielen Fällen nicht wesentlich über die Selbstkosten hinausgehen können, ohne befürchten zu müssen, den Verkehr an ihre Mitbewerber — freie Schifffahrt und außenstehende Linienreedereien — zu verlieren, während die Tarifgestaltung der Eisenbahnen sich ohne ähnliche Befürchtungen von der Selbstkostengrenze entfernen kann.

Diese Eigenart der Monopolstellung der Linienfahrt führt dazu, daß die Bedeutung der Selbstkosten als unterer Grenze ganz verschieden groß ist. Je nachdem die Monopolstellung in den einzelnen Verkehrsbeziehungen und bei den einzelnen Gütern mehr oder weniger gefestigt ist, werden die Selbstkosten in der Tarifgestaltung verschieden stark zur Geltung kommen. Wo einzelne Verkehre dem Wettbewerb weniger ausgesetzt sind, wie das z. B. für die Fahrten mit längerer Reisedauer (*long voyage trades*), etwa nach Australien oder Ostasien gilt, tritt der Einfluß der Selbstkosten auf die Tarifgestaltung zurück gegenüber dem dem Wettbewerb stärker ausgesetzten Verkehren. Und ähnliche Unterschiede bestehen zwischen den einzelnen Güterarten: bei Gütern, die dem Wettbewerb, vor allem der freien Fahrt, stark unterliegen, insbesondere bei allen billigen Massengütern, werden die Selbstkosten als untere Preisbildungsgrenze stark in Wirksamkeit treten, während bei anderen Gütern, bei denen der Wettbewerb mehr oder weniger ausgeschaltet ist, vor allem also bei den wertvolleren Gütern, die Bedeutung der Selbstkosten als unterer Preisgrenze mehr oder weniger zurücktritt.

Der Grundsatz, wonach die Selbstkosten die untere Preisgrenze bilden, gilt im übrigen nicht ausnahmslos. Einmal verliert diese Grenze jede Bedeutung im Falle des Frachten-(Tarif-)Kampfes. Denn hier treten die Rücksichten auf ausreichenden wirtschaftlichen Ertrag vorübergehend völlig zurück hinter dem auf Niederwerfung des Gegners oder Behauptung gegenüber dem Gegner gerichteten Ziele. Allerdings nur vorübergehend; denn hinter diesem Ziele steht die Erwartung, daß es möglich sein wird, später die eingetretenen Verluste durch höhere Fracht-

¹⁾ Vgl. das Genauere darüber oben Seite 122/3 und 64/65.

stellung wieder auszugleichen. Weiter aber ist es nicht selten, daß die Linienfahrt sich mit der Deckung eines Teils der Selbstkosten, nämlich der veränderlichen Selbstkosten zuzüglich eines kleinen Überschusses, begnügt. Das geschieht in den Fällen, wo andernfalls die Beförderungen den beteiligten Reedereien verloren gehen würden, weil sie entweder überhaupt unterbleiben oder den Mitbewerbern, vor allem der freien Fahrt zufallen würden. In solchen Fällen müssen die übrigen Beförderungen die Deckung der festen Selbstkosten mitübernehmen. So erklären sich z. B. die außerordentlich niedrigen, teilweise unter den Selbstkosten bleibenden Sätze, wie sie vielfach für die dem Wettbewerb der freien Fahrt ausgesetzten Massengüter wie Kali, Zement, Torfstreu u. dgl. bestehen, die oft nur ein Zwanzigstel des Höchstsatzes betragen.

B. Berücksichtigung der Verschiedenheiten in den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsbeziehungen. Die Selbstkosten der Linienfahrt sind nun keineswegs überall gleich hoch, sondern weisen erhebliche Unterschiede auf. Sie sind nicht nur für jede einzelne Linie, sondern innerhalb jeder Linie für jede Verkehrsbeziehung mehr oder weniger verschieden. Und weiter führen auch die Unterschiede in dem Leistungsaufwand, z. B. die Unterschiede in der Entfernung, im Gewicht und im Raumbedarf der Güter u. dgl. m. zu wesentlichen Unterschieden in der Höhe der Selbstkosten. Da diese Unterschiede auch die untere Tarifgrenze beeinflussen, so entsteht die Frage, ob und wie diese Unterschiede in der Tarifgestaltung Berücksichtigung finden.

Die Unterschiede, welche zwischen den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsbeziehungen bestehen, haben ihre Ursache vorzugsweise in den Unterschieden in den Hafен- und Kanalabgaben, den Lade- und Löschkosten, der Güte der Hafeneinrichtungen, die ihrerseits wieder die Dauer des Hafenaufenthaltes beeinflußt, und den Kohlenpreisen. Derartige Unterschiede in den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsbeziehungen sind nichts der Seeschifffahrt besonders Eigentümliches. Auch bei der Eisenbahn gestalten sich die Selbstkosten für jede Linie und für jeden Streckenabschnitt verschieden hoch, wobei z. B. die Unterschiede in den Grunderwerbskosten, in den Kosten der baulichen Anlagen, vor allem der Kunstbauten, in der Höhe der Löhne, in den Steigungsverhältnissen u. dgl. m. eine Rolle spielen. Aber in der Berücksichtigung solcher Unterschiede bei der Tarifbildung geht die Seeschifffahrt ganz andere Wege als die Eisenbahn. Während nämlich die Eisenbahn diese Unterschiede nicht oder doch nur in seltenen Ausnahmefällen berücksichtigt und statt dessen für ein ganzes Bahnnetz, oft sogar für ein ganzes Land mit einem auf mehr oder weniger willkürlicher Annahme beruhenden Durchschnittssatz rechnet, zieht die Linienschifffahrt aus diesen Verschiedenheiten ihre Folgerungen für die Tarifbildung und gestaltet die Tarife danach für jede Verkehrsbeziehung verschieden.

Der Einfluß dieser Verschiedenheiten in den Selbstkosten auf die Tarifbildung in der Seeschifffahrt ist in vielen Fällen deutlich erkennbar: Häfen mit hohen Abgaben oder hohen Lade- und Löschkosten oder mit ungünstigen Lade- und Löschverhältnissen, die den Hafenaufenthalt

verlängern, oder mit hohen Kohlenpreisen zahlen eine wesentlich höhere Fracht als andere Häfen, die in diesen Beziehungen günstiger stehen. Wenn die Hafenabgaben eines Platzes erhöht werden, oder die Kosten der Ladung und Löschung in einem Platze stark steigen, so hat das nicht selten auch eine Erhöhung der Tarife in den betroffenen Verkehrsbeziehungen zur Folge. Das war z. B. 1907 im südafrikanischen Verkehr der Fall, als die Hafenabgaben in Kapstadt erhöht wurden, und ebenso führte im Jahre 1913 die starke Erhöhung der Lade- und Löschkosten in den Häfen der nordatlantischen Fahrt dazu, daß der Nordatlantische Dampferlinien-Verband seine Frachten erhöhte.

Sucht man nach den Gründen für dieses der Seeschifffahrt eigentümliche Verfahren, so liegt es nahe, es aus den rein privatwirtschaftlichen Zielen der Tarifgestaltung der Linienschifffahrt abzuleiten. Denn mit jeder privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung ist notwendig die Neigung zu starker Individualisierung verbunden. Indessen liegt hierin nicht der eigentliche Grund dieser Erscheinung, wie schon daraus erkennbar ist, daß auch die rein privatwirtschaftliche Tarifgestaltung der Eisenbahn trotz aller Neigung zu weitgehender Individualisierung nicht so weit gegangen ist, für jede einzelne Verkehrsbeziehung die Tarife verschieden zu gestalten. Die Gründe liegen vielmehr in folgendem:

Einmal ist die Zahl der Verkehrsbeziehungen bei der Linienschifffahrt so klein, daß die Ausscheidung der besonderen Kosten für jede einzelne Verkehrsbeziehung ohne große Schwierigkeiten möglich ist. Für den deutschen Linienverkehr mit der Ostküste der Vereinigten Staaten kommen z. B. auf deutscher Seite nur 4 Häfen, Hamburg, Bremen, Emden und Stettin, und auf amerikanischer Seite nur 8 Häfen, New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport-News, Norfolk, Savannah und New Orleans, in Betracht. Und im Verkehr mit Australien sind es auf deutscher Seite nur Hamburg, Bremen und Emden, und auf australischer Seite nur 4 Häfen, die direkt angelaufen werden, und 27 Häfen, die in Umladung bedient werden. Bei der Eisenbahn ist dagegen die Zahl der Stationen und damit die Zahl der Verkehrsbeziehungen so groß, daß es völlig unmöglich ist, die Selbstkosten für jede einzelne Verkehrsbeziehung auszuscheiden und bei der Tarifbildung zu berücksichtigen. Hier bleibt daher schon aus diesem Grunde nichts anderes übrig, als für das ganze Bahnnetz mit allgemeinen Durchschnittssätzen zu rechnen.

Dazu kommt weiter, daß es bei der Seeschifffahrt verhältnismäßig leicht ist, die auf die einzelnen Verkehrsbeziehungen entfallenden Selbstkosten zu berechnen. Es hängt das damit zusammen, daß hier die meisten Kosten durch die einzelne Fahrt und nur wenige durch den Gesamtbetrieb verursacht werden, während bei der Eisenbahn ein großer Teil der Kosten auf den Gesamtbetrieb entfällt. Dabei kommt auch in Betracht, daß bei der Linienschifffahrt eine Gemeinsamkeit von Personen- und Güterverkehr lange nicht in dem Maße wie bei der Eisenbahn besteht, und, wo sie vorhanden ist, sich die Selbstkostenteile wesentlich leichter auf die beiden Verkehrsarten verteilen lassen als beim Eisenbahnverkehr. Und weil die Berechnung der Selbstkosten im Seeverkehr

verhältnismäßig leicht möglich ist, treffen wir auch hier auf eine Erscheinung, die beim Eisenbahnverkehr ganz unmöglich wäre: es wird nämlich über jede einzelne Rundreise eines Schiffes eine besondere Gewinn- und Verlustrechnung aufgestellt, aus der die für jede einzelne Verkehrsbeziehung entstehenden Selbstkosten ohne weiteres erkennbar sind.

C. Berücksichtigung der Verschiedenheiten des Leistungsaufwandes. Zu wesentlichen Unterschieden in den Selbstkosten führen weiter auch gewisse Unterschiede im Leistungsaufwand. Es kommen dabei folgende vier Fälle in Betracht:

a) Einmal beeinflussen Gewicht und Raumbedarf der Güter die Höhe der Selbstkosten. Denn hiernach bestimmt sich das Maß, in dem die einzelnen Beförderungsgegenstände den Fassungsraum und die Tragfähigkeit des Schiffes in Anspruch nehmen. Da aber sowohl der Fassungsraum als auch die Tragfähigkeit des Schiffes eng begrenzt sind, so müssen notwendig die Größe der Leistung und damit auch die Selbstkosten der einzelnen Leistung wachsen, je stärker der Fassungsraum und die Tragfähigkeit des Schiffes in Anspruch genommen werden.

b) Weiter beeinflußt die Entfernung, die der Beförderungsgegenstand vom Versand- bis zum Bestimmungshafen zurückzulegen hat, die Höhe der Selbstkosten. Denn je größer diese Entfernung ist, in um so stärkerem Maße werden die der Beförderung dienenden Einrichtungen, insbesondere die Tragfähigkeit des Schiffes, der Schiffsraum und die Maschinenkraft in Anspruch genommen.

c) Weitere Unterschiede in den Selbstkosten begründet die Art der Beförderung. Es kommen dabei in Betracht: die Unterschiede in der Schnelligkeit sowohl hinsichtlich der Fahrzeit des Schiffes als auch der Abfertigung des Gutes; die Gewährung besonderer Schutz-einrichtungen, z. B. von Wärme- und Kühleinrichtungen; die Einräumung eines Wahlrechts zwischen mehreren Löschungshäfen; und endlich die Notwendigkeit der Umladung, wie sie allgemein mit den Durchtarifen verbunden ist.

d) Endlich ergeben sich auch Unterschiede in den Selbstkosten aus den besonderen Eigenschaften des Gutes. Die außergewöhnliche Länge und die besondere Schwere einzelner Stücke, die besondere Kostbarkeit und besondere Gefährlichkeit einzelner Güter führen zu erhöhten Selbstkosten.

Von allen diesen Unterschieden gilt grundsätzlich, daß sie bei der Tarifbildung der Seeschifffahrt Berücksichtigung finden. Insofern verfährt also das Seetarifwesen ebenso wie das Eisenbahntarifwesen, das gleichfalls diese Unterschiede, soweit sie bei ihr vorkommen, berücksichtigt. Allerdings mit einer Ausnahme: die Umladung der Stückgüter bildet bei der Eisenbahn, obwohl sie auch hier zu erhöhten Selbstkosten führt, keinen Grund für eine Höherhaltung der Tarifsätze, während die Seeschifffahrt in solchen Fällen im allgemeinen die Frachtsätze höher stellt.

Besteht so, von der Umladung abgesehen, hinsichtlich der Frage der Berücksichtigung der Unterschiede des Leistungsaufwandes Übereinstimmung zwischen See- und Eisenbahntarifwesen, so geht doch in

der Art und Weise, wie es diese Unterschiede berücksichtigt, das Seetarifwesen vielfach selbständige Wege. So wird z. B. der Raumbedarf der Güter im Seetarifwesen viel stärker als im Eisenbahntarifwesen berücksichtigt. Weiter tritt der Einfluß der Entfernung beim Seetarifwesen stark hinter anderen Rücksichten zurück, so daß er oft überhaupt nicht mehr erkennbar ist. Das besonders hohe Gewicht und die außergewöhnliche Länge einzelner Stücke, die besondere Gefährlichkeit und die besondere Kostbarkeit einzelner Güter werden vom Seetarifwesen viel stärker als vom Eisenbahntarifwesen berücksichtigt. Diese Andeutungen mögen hier genügen. Das Einzelne muß der besonderen Behandlung vorbehalten bleiben.

Drittes Kapitel.

B. Der Verkehrswert und sein Einfluß auf die Tarifbildung.

1. Wesen des Verkehrswertes im allgemeinen. Der wirtschaftliche Zweck der Güterbeförderung besteht darin, den Gütern auch in entfernt gelegenen Gebieten die Möglichkeit des Absatzes zu verschaffen. Wo dieser Zweck sich nicht verwirklichen läßt, muß naturgemäß die Beförderung als zwecklos unterbleiben.

Das ist einmal dort der Fall, wo es, ganz abgesehen von der Höhe der Beförderungspreise, in dem betreffenden überseeischen Gebiete an einer Nachfrage nach diesen Gütern fehlt. In diesem Falle ist also der Wert, den die Beförderung für den Absatz eines Gutes hat, der sogenannte Verkehrswert, gleich Null.

Die Bedeutung dieser Tatsache tritt gerade im Überseeverkehr mehr als bei jedem anderen Verkehr in Erscheinung. Infolge der großen Unterschiede, die in den kulturellen, wirtschaftlichen, geographischen und klimatischen Verhältnissen der durch die Seeschifffahrt miteinander in Verbindung tretenden Länder bestehen, gibt es in allen Verkehrsbeziehungen zahlreiche Güter, für die, selbst wenn es möglich wäre, von den Beförderungskosten ganz abzusehen, doch kein Absatz zu finden wäre. Für Güter, die der Befriedigung feinerer Kulturbedürfnisse dienen, wird man z. B. in weiten Gebieten Afrikas vergebens nach einer nennenswerten Absatzmöglichkeit suchen. Im Verkehr mit Ländern ohne wesentliche industrielle Entwicklung, wie das in besonderem Maße z. B. für Persien und Afghanistan zutrifft, fallen alle der industriellen Verwertung dienenden Güter, vor allem die industriellen Rohstoffe und Halbfabrikate aus. In Ländern, die unter dem Äquator liegen, wird die Absatzmöglichkeit sich zum Teil auf ganz andere Gegenstände erstrecken als in Ländern anderer Zonen. Diese Beispiele lassen sich leicht im einzelnen weiterverfolgen. Denn, mit gewissen Gradunterschieden, hat jeder überseeische Verkehr an diesen Erscheinungen starken Anteil. Die Tarife selbst bieten ein deutliches Abbild dieser Erscheinung. Da nämlich immer nur eine beschränkte Anzahl von Gütern in jedem Verkehre für den überseeischen Absatz in

Frage kommt, so konnte das Seefrachttarifwesen auf eine Vollständigkeit der Güterverzeichnisse verzichten und sich darauf beschränken, nur solche Güter in den Tarif aufzunehmen, die in dem betreffenden Verkehre tatsächlich eine Rolle spielen.

Weiter aber hat naturgemäß die Beförderung nur soweit Wert, als die Kosten der Beförderung nicht so hoch sind, daß sie dem Gute die Absatzfähigkeit nehmen. Das ist dort der Fall, wo der Beförderungspreis zusammen mit den Kosten der Herstellung des Gutes über den Marktpreis des Gutes am Absatzorte hinausgeht oder ihm doch gleichkommt; denn in diesem Falle ist die Beförderung entweder unwirtschaftlich oder zwecklos.

Auch dieser Grundsatz tritt im Seetarifwesen stärker als irgendwo anders in Erscheinung. Es liegt das in der Hauptsache daran, daß infolge der großen Unterschiede in den kulturellen, wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnissen der einzelnen, durch den Seeverkehr verbundenen Länder die Herstellungskosten oft so stark voneinander abweichen, daß selbst bei äußerster Ermäßigung der Beförderungskosten das Gut am andern Platze nicht mehr marktgängig bleibt. Das geht so weit, daß im Seeverkehr jede Güterart sich in der Regel immer nur in einer bestimmten Richtung bewegt, indem sie aus dem Lande, wo ihr Tauschwert geringer ist, in dasjenige abfließt, wo ihr Tauschwert höher ist. Diese Erscheinung kommt in den Seefrachttarifen darin zum Ausdruck, daß die Tarife in jeder Richtung völlig abweichende Güterverzeichnisse aufweisen. So kommt es, daß der einzelne Seetarif, indem er die Marktgängigkeit und die Absatzmöglichkeit der einzelnen Güter aus ihrer Aufnahme in das Güterverzeichnis erkennen läßt, ein ziemlich deutliches Bild von den wirtschaftlichen Beziehungen der einzelnen Länder zueinander enthüllt.

2. Bedeutung des Verkehrswertes für die Tarifbildung. Der Verkehrswert wird für die Tarifbildung eine um so größere Bedeutung haben, je mehr der Beförderungsunternehmer gewillt und in der Lage ist, die Tarifsätze nach oben zu entwickeln. Denn, wie wir sahen, liegt die Bedeutung des Verkehrswertes für die Tarifbildung nicht darin, daß er ohne weiteres die Höhe der Tarifsätze bestimmt, sondern lediglich darin, daß er die Grenze festlegt, bis zu der die Beförderung noch lohnt, bis zu der also der Beförderungspreis hinaufgesetzt werden kann, ohne die Absatzmöglichkeit zu unterbinden. Nun wird allerdings das Seetarifwesen ausschließlich durch den Erwerbsgrundsatz beherrscht, der von jedem Gute so viel wie möglich Fracht zu nehmen sucht, also die Preise nach Möglichkeit der durch den Verkehrswert gezogenen oberen Preisgrenze anzunähern sucht. Indessen ist die Verwirklichung dieses Strebens doch nur soweit möglich, als die Wettbewerbsverhältnisse dies zulassen. Das bedeutet, daß der Verkehrswert als obere Preisgrenze um so stärker in Erscheinung treten muß, je mehr der Wettbewerb ausgeschaltet ist, je stärker also die Monopolstellung der Linienschiffahrt ist. In dieser Hinsicht bestehen aber, wie wir sahen, große Unterschiede; einmal zwischen den einzelnen Verkehren und weiter zwischen den einzelnen Güterarten. Vor allem für die wertvolleren

Stückgüter besitzt die Linienfahrt eine fast unbeschränkte Monopolstellung. Hier tritt denn auch das Streben, die Preise möglichst jener Obergrenze anzunähern, deutlich hervor. Es äußert sich in einer starken Anspannung des Wertsystems, die bei einzelnen Gütern oft bis zum Zwanzigfachen und mehr des niedrigsten Tarifsatzes geht, und, um der durch den Verkehrswert gezogenen Obergrenze nahezukommen, die Frachtsätze besonders wertvoller Güter sogar nach bestimmten Anteilsätzen ihres Wertes bemißt.

Viertes Kapitel.

C. Der Wettbewerb und sein Einfluß auf die Tarifbildung.

Innerhalb der Grenzen, die nach unten durch die Selbstkosten und nach oben durch den Wert der Beförderung gezogen sind, übt der Wettbewerb seinen Einfluß aus. Dabei kann es sich um einen Wettbewerb der Beförderungswege oder um einen Wettbewerb der Erzeugunggebiete handeln. Als Wettbewerbswege kommen in Betracht: Die freie Schifffahrt, die Linienschifffahrt selbst, die Küstenschifffahrt und die Eisenbahn. Da sowohl der Wirkungsbereich wie auch der Einfluß jeder dieser Wettbewerbsarten auf die Tarifbildung verschieden ist, so wird eine besondere Behandlung jeder dieser Wettbewerbsarten erforderlich.

I. Der Wettbewerb der Beförderungswege.

a) Der Wettbewerb der freien Schifffahrt.

1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes. Die Möglichkeit eines Wettbewerbes der freien Schifffahrt ist dadurch gegeben, daß das Beförderungsmonopol der Linienfahrt gegenüber der freien Fahrt ein mehr oder weniger unvollkommenes ist. Denn es beruht nur auf gewissen Vorzügen, nämlich der größeren Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit und fester Tarifsätze, Vorzüge, die der Linienreederei im allgemeinen keine den Wettbewerb der freien Schifffahrt völlig ausschließende Überlegenheit geben, sondern durch eine günstigere Frachtstellung von der freien Schifffahrt mehr oder weniger ausgeglichen werden können.

Nicht überall ist dieser Wettbewerb wirksam. Es gibt einmal Verkehre, in denen nur Spezialschiffe Verwendung finden können, z. B. solche, die einen besonders geringen Tiefgang haben. Das gilt z. B. für manche Häfen der westindischen Fahrt. Hier entfällt der Wettbewerb der freien Schifffahrt, weil in ihr wegen der Notwendigkeit völliger Freizügigkeit grundsätzlich nur Dampfer eines Normaltyps Verwendung finden können.

Weit wichtiger aber ist eine zweite Erscheinung: in manchen Verkehren fällt der Wettbewerb der freien Schifffahrt aus, weil er als aussichtslos überhaupt nicht versucht wird. Das ist dort der Fall, wo die Linienfahrt über einen so großen Schiffsraum verfügt, daß sie in der Lage ist, den gesamten Verkehr ohne Zuhilfenahme der freien Schifffahrt

mühe los zu bewältigen. Das bezeichnendste Beispiel dafür ist der ausgehende Verkehr nach Nordamerika, wo in regelrechten Zeiten der Linienschiffahrt ein weit größerer Schiffsraum zur Verfügung steht, als zur Bewältigung des gesamten Verkehrs notwendig ist, weil ihr Raum auf den viel stärkeren einkommenden Verkehr zugeschnitten ist. Die Folge ist, daß sich hier die freie Reederei von dem ausgehenden Verkehr völlig ferngehalten hat, da sie unter solchen Umständen im Wettkampfe mit der Linienreederei doch unterliegen müßte. Denn diese würde sich ihre Sendungen, für die der erforderliche Schiffsraum überreichlich vorhanden ist, selbst bei niedrigster Frachtstellung nicht nehmen lassen. Die Linienschiffahrt ist daher in solchen Verkehren in der Lage, ihre Preise frei von jeder Rücksicht auf die freie Fahrt zu bemessen.

Von diesen wenigen Fällen abgesehen, muß die Linienschiffahrt ihre Preise dem Frachtstande der freien Schiffahrt anpassen, und zwar selbst dort, wo sich zurzeit ein Wettbewerb der freien Reederei nicht geltend macht, da die an keinen Fahrweg und Fahrplan gebundene freie Schiffahrt jederzeit in der Lage ist, den Wettbewerb aufzunehmen.

2. Formen dieses Wettbewerbes. Dieser Wettbewerb ist in zwei Formen möglich, einmal dadurch, daß die freie Reederei einzelne Schiffe auf Stückgüter anlegt, oder dadurch, daß sie sie zur Charterung anbietet. Die erste Möglichkeit droht besonders dort, wo einzelne Güterarten in größeren Mengen vorkommen, die das eigentliche Rückgrat dieser Fahrten bilden, und es dadurch möglich machen, daneben auch kleinere Stückgutsendungen mitzunehmen. Die Möglichkeit des Wettbewerbs durch die Charter, für die heute nur noch die Vollcharter in Frage kommt, ist dagegen dort gegeben, wo ein einzelner Verschiffer über so große Mengen von Gütern verfügt, daß er damit ganze Schiffe füllen kann. Das wird in der ausgehenden Fahrt nur selten der Fall sein, weil hier die Industrieerzeugnisse überwiegen, die ihrer Natur und ihrem Werte nach meist in kleineren Mengen zur Verschiffung kommen. Eine Ausnahme bilden hier einzelne größere Verschiffer, insbesondere Regierungen, Kommunalverwaltungen und große Eisenbahngesellschaften, die so große Mengen aufliefern, daß sie für sich allein ganze Schiffe füllen können. Weit stärker ist dagegen die Möglichkeit des Wettbewerbs durch Charterung ganzer Schiffe in den einkommenden Verkehren, weil hier in den meisten Verkehren billige Massengüter, namentlich landwirtschaftliche und bergbauliche Erzeugnisse vorherrschen.

3. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung. In dem bezeichneten Umfange wird sich die Linienschiffahrt mit ihren Frachtsätzen dem Frachtstande der freien Schiffahrt anpassen müssen. Das bedeutet indessen nicht, daß nun die Tarifsätze den Frachtsätzen der freien Fahrt gleich sein oder sie gar unterbieten müßten. Denn die Linienschiffahrt ist, wie wir sahen, das überlegene Verkehrsmittel und daher in der Lage, ihre Sätze grundsätzlich höher als die freie Schiffahrt zu halten. Je nach dem Grade dieser Überlegenheit bestimmt sich der Abstand, indem die Tarifsätze der Linienschiffahrt über dem Frachtstand der freien Schiffahrt gehalten werden können. Bei den höchstwertigen Gütern ist die Überlegenheit der Linienschiffahrt so groß, daß

sie ihre Sätze so gut wie unabhängig von dem Frachtstande der freien Fahrt bemessen kann. Das gilt z. B. für Gold- und Silberwaren, Taschenuhren, Kunstwerke, Musikinstrumente, Seidenwaren, Straußenfedern u. dgl. m. Von diesen Gütern aus stuft sich die Überlegenheit der Linienschiffahrt gradweise ab bis herab zu jenen geringwertigen Massengütern, bei denen die besonderen Vorzüge der Linienschiffahrt schon durch einen ganz geringen Frachtnachlaß seitens der freien Schiffahrt ausgeglichen werden können. Wettbewerbsfähig wird also die Linienschiffahrt nur bleiben, wenn ihre Frachtsätze nicht höher sind als die Frachtsätze des freien Marktes zuzüglich des Mehrwertes, der der Beförderung mit der Linienfahrt gegenüber der Beförderung mit der freien Fahrt beigelegt wird.

Im Bereiche des Rabattsystems und des Systems der »gleichartigen« Kontrakte erfährt dieser Grundsatz allerdings eine gewisse Einschränkung. Das Rabattsystem, das wir später noch genauer besprechen werden, besteht nämlich darin, daß die Linien sich verpflichten, den Verschiffern oder Empfängern am Ende eines gewissen Zeitraumes einen bestimmten Betrag der Fracht unter der Voraussetzung zurückzuerstatten, daß sie keine Schiffe fremder Gesellschaften zur Befrachtung benutzt haben. Hierdurch ist den Linienreedereien die Möglichkeit gegeben, einzelne Befrachter so fest an sich zu fesseln, daß sie auch dann noch keinen Verlust der Sendungen zu befürchten haben, wenn einzelne Tarifsätze die oben bezeichnete Höchstgrenze überschreiten. Das gilt so lange, als durch den für sämtliche Sendungen in Aussicht gestellten Rabatt die zu hohe Belastung einzelner Sendungen noch ausgeglichen wird. Sobald das nicht mehr der Fall ist, werden die Frachten trotz der von den Linien in Aussicht gestellten Rabatte der freien Schiffahrt zu fallen. Durch das Rabattsystem wird also die Wirkung des Wettbewerbs der freien Schiffahrt zwar abgeschwächt, aber keineswegs aufgehoben. Und das gleiche gilt auch dort, wo die Verschiffer durch »gleichartige« Kontrakte gebunden sind. Sind auch hier einzelne Kontraktsätze höher, so wird der Wettbewerb der freien Schiffahrt so lange noch nicht wachgerufen, als dieser Unterschied durch andere, billigere Kontraktsätze ausgeglichen wird. Ist diese Grenze überschritten, kann die freie Schiffahrt den Wettbewerb mit Erfolg aufnehmen.

b) Der Wettbewerb der Linienschiffahrt.

1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes. Die Tarifbildung wird weiter auch durch den Wettbewerb, der innerhalb der Linienfahrt besteht oder doch möglich ist, bestimmt. Im allgemeinen ist allerdings dieser Wettbewerb, soweit er sich durch gegenseitiges Unterbieten geltend macht, durch die Verbandsbildung beseitigt. Indessen gibt es Fälle genug, wo ein solcher Wettbewerb noch fortbesteht. Und selbst wo eine Wettbewerbslinie nicht vorhanden ist, kann der Verband die Möglichkeit des Wettbewerbes anderer Linien bei der Tarifbildung nicht außer acht lassen, da sich jederzeit Wettbewerbslinien bilden können, sobald die Tarifgestaltung den Wettbewerb lohnend erscheinen läßt.

Die Möglichkeit solchen Wettbewerbes ist nun nicht nur gegeben zwischen Linien des gleichen Verkehrsweges, sondern vielfach auch zwischen Linien, die das gleiche Ziel auf verschiedenen Wegen erreichen. So steht z. B. in der europäisch-australischen Fahrt der Verkehrsweg durch den Suezkanal mit demjenigen um das Kap in Wettbewerb. Ebenso treten in der sogenannten Westküstenfahrt die Linien, die durch die Magelhaensstraße fahren, mit denjenigen in Wettbewerb, die den Panamakanal benutzen. Dabei können selbst Linien, die in entgegengesetzter Richtung laufen, miteinander in Wettbewerb treten. So besteht z. B. im Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Ostasien ein Wettbewerb zwischen den Linien des Stillen Ozeans und denjenigen, die ihr Ziel durch den Suezkanal erreichen. Und weiter kommt ein Wettbewerb in Frage nicht nur mit Linien, die ihre Güter direkt nach dem Bestimmungshafen befördern, sondern auch mit solchen, die sie mit Hilfe der Umladung, also im sogenannten Durchverkehr nach den Bestimmungshäfen bringen. So bestand z. B. vor dem Kriege ein lebhafter Wettbewerb zwischen den Linien, die von den Vereinigten Staaten direkt nach Australien gingen, und solchen, welche ihr Ziel mit Umladung in einem der europäischen Welthäfen erreichten. Endlich sind am Wettbewerb beteiligt nicht nur die Linien, die die gleichen Ausgangs- und Bestimmungshäfen haben, sondern, je nach der Ausdehnung des Hinterlandes, auch die Linien der benachbarten Häfen.

Der Wettbewerb außenstehender Linien erklärt sich entweder so, daß eine Wettbewerbslinie von vornherein außerhalb des Verbandes geblieben ist, oder so, daß sie aus dem Verbande ausgeschieden ist, oder endlich in der Weise, daß eine neue Wettbewerbslinie gegründet ist. Von diesen drei Fällen ist der dritte der bei weitem wichtigste, so daß er einer näheren Betrachtung bedarf.

Das Auftreten einer neuen Linie vollzieht sich entweder in der Weise, daß eine vorhandene Reederei sich eine neue Linie angliedert, oder in der Weise, daß ein Unternehmer, meist ein Makler, sich Schiffe aus der freien Fahrt chartert und damit eine neue Linie einrichtet. Dieser Wettbewerb droht nicht überall in gleicher Weise. Er ist in den Fahrten mit kürzerer Reisedauer eher zu befürchten, als in den Fahrten von längerer Reisedauer, den »*long voyage trades*«, weil bei den Fahrten nach den näher gelegenen Gebieten die Kosten der Einrichtung einer neuen Linie nicht so hoch sind wie bei den weiteren Fahrten, die zur Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Betriebes die Einstellung einer größeren Anzahl von Schiffen verlangen als die näheren Fahrten. So erklärt es sich, daß die im Verkehr nach dem fernen Osten beschäftigten Linienreedereien weniger mit Wettbewerbslinien zu rechnen haben als etwa die im Verkehr nach Südamerika tätigen Linien. Und weiter ist naturgemäß die Gefahr eines Wettbewerbes dort größer, wo mit einem stärkeren Ladungsangebot zu rechnen ist, wobei es nicht notwendig ist, daß dieses Ladungsangebot in beiden Richtungen vorhanden ist. Es genügt vielmehr, wenn es nur für eine Richtung besteht. So erklärt sich der starke Wettbewerb von Außenseitern im La Plata-Verkehr, wo sich in der Heimfahrt stets ein besonders reich-

liches Angebot von Ladung darbietet. Dieser Wettbewerb droht endlich auch nicht zu allen Zeiten gleichmäßig. In den Zeiten günstiger Weltmarktlage, wo das Ladungsangebot stark anschwillt, ist die Gefahr des Auftauchens neuer Linien größer als in den Zeiten schlechter Marktlage.

2. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung. Die Preisbemessung gegenüber den Wettbewerbslinien hängt davon ab, ob die Leistungen der Mitbewerber gleichwertig sind oder nicht. Auch innerhalb der Linienfahrt sind nämlich nicht unwesentliche Unterschiede in dem Werte der Leistungen möglich. Neue Linien, die häufig mit unzureichendem Kapital, mit geringem Schiffsbestande und ohne sorgfältige Organisation aus gecharterten Schiffen der freien Fahrt gebildet werden, stehen den Linien der großen, kapitalkräftigen Weltreedereien mit ihrem hochwertigen Schiffsmaterial und ihrer vollendeten Organisation in bezug auf Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung oft wesentlich nach. An diesen Unterschieden kann die Preisbildung naturgemäß nicht vorübergehen.

Weiter aber besteht ein erheblicher Unterschied in den Leistungen der Frachtdampfer gegenüber den Postdampfern, und jeder dieser beiden Arten gegenüber den Schnelldampfern. Der Schnelldampfer ist dem Postdampfer an Schnelligkeit und teilweise auch an Pünktlichkeit überlegen. Durch die gleichen Vorzüge und teilweise auch noch durch größere Regelmäßigkeit zeichnet sich der Postdampfer gegenüber dem Frachtdampfer aus. Die Raten werden daher im allgemeinen für die Schnelldampfer höher als für die Postdampfer und für diese wieder höher als für die Frachtdampfer sein können, ohne daß dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Schnelldampfers oder des Postdampfers beeinträchtigt zu sein braucht.

Die Einwirkung des Wettbewerbs auf die Tarifgestaltung ist im übrigen verschieden, je nachdem es sich um die Abwehr eines vorhandenen Wettbewerbs oder die Fernhaltung eines an sich möglichen Wettbewerbes handelt:

a) Im ersten Fall entsteht für die Verbandsreedereien die Frage, ob sie gegen die außenstehende Reederei einen Frachtkampf (Tarifkampf), und zwar mit dem Ziel ihrer Verdrängung, aufnehmen sollen oder nicht. Denn um nicht irgendwelche Ladung an fremde Reedereien abgeben zu müssen und dadurch die Entstehung neuer Linien zu fördern, richten sich die Verbandslinien in der Regel auf ein sehr großes Intensitätsmaximum ein, das nicht nur den Zeiten stärkeren Verkehrs, sondern auch noch einer gewissen Verkehrszunahme Rechnung trägt. Die Folge ist, daß für eine außenstehende Linie in dem Verkehr im allgemeinen kein Platz vorhanden ist.

Ist nun die außenstehende Linie sehr schwach, tritt sie mit wenig Kapital, mit wenig Schiffen, seltenen Abfertigungen und mangelhafter Organisation auf den Plan, so werden die andern Linien ihren Wettbewerb in der Regel unbeachtet lassen, weil der Kampf nicht die großen Opfer lohnt, die auch für den Fall des Sieges damit verbunden sind. Nimmt aber die neue Reederei den Wettbewerb mit starken Kräften auf, so ist zweierlei denkbar:

Ist die Stellung der neuen Reederei so stark, daß ein Kampf keinen Erfolg verspricht, so wird ihr vielfach kampflos durch Aufnahme in den Verband ein gewisser Anteil am Verkehr überlassen. Das war z. B. der Fall bei der Bremer Roland-Linie, deren Stellung infolge ihrer engen Beziehungen zum Norddeutschen Lloyd so stark erschien, daß die in der Westküstenfahrt bisher allein herrschenden Hamburger Reedereien es auf einen Kampf nicht ankommen ließen.

Im andern Falle wird es meist zum Frachtenkampf kommen, vor allem dann, wenn die Beseitigung des Gegners, für den in dem Verkehr kein Raum mehr vorhanden ist, für die alteingesessenen Reedereien eine Lebensfrage darstellt. Das Ziel dieses Kampfes ist auf der Seite der alteingesessenen Reedereien die Niederwerfung des Gegners, der zur Aufgabe seiner Linien gezwungen werden soll, und auf der andern Seite die Anerkennung der Gleichberechtigung. Demgemäß gestaltet sich auch die Frachtstellung. Die Verbandsreedereien werden ihre Preise so stellen, daß sie notwendig dem Gegner Verlust bringen müssen. Der Außenseiter andererseits wird, um sich in dem Verkehr behaupten zu können, jede Frachtermäßigung sofort mit einer noch weitergehenden Ermäßigung beantworten. Beide Teile werden dabei auch die Selbstkosten als untere Grenze der Preisforderung nicht mehr beachten in der Erwartung, eintretende Verluste später, nach Niederringung des Gegners, durch höhere Frachtstellung ausgleichen zu können. So ergibt sich als Bild dieses Kampfes eine sprunghafte Ermäßigung der Preise, bis der Kampf beendet ist, und die Preise wieder auf die ursprüngliche Höhe oder gar noch darüber hinaus schnellen. Dieses Bild ist also ein ganz anderes, als es der Wettbewerb der freien Schifffahrt zeigt. Denn gegen diese kann ein derartiger planmäßiger Kampf nicht in Frage kommen, da sie ihrer Natur nach überhaupt nicht in einem bestimmten Verkehrsgebiet festgelegt ist, sondern nur gelegentlich in den einzelnen Verkehren auftaucht und daher eine vorsichtige Abstimmung der Frachten genügt, um sie, soweit das überhaupt notwendig ist, aus einem bestimmten Verkehre fernzuhalten.

b) Aber auch wo ein Wettbewerb von Außenseitern nicht besteht, steht doch die Tarifbildung in anderer Weise unter der Einwirkung des Wettbewerbes. Denn um zu vermeiden, daß neue Wettbewerbslinien entstehen, dürfen die Linien ihre Preise nicht überspannen. Sie werden daher ihre Preise nicht wesentlich über die Selbstkosten einschließlich eines angemessenen Gewinnes hinaus erhöhen dürfen. Daß diese Grenze tatsächlich innegehalten wird, zeigen die von den Linienreedereien zur Verteilung gekommenen Gewinne, die, von der Kriegszeit abgesehen, nicht wesentlich über die Höhe der üblichen Verzinsung des Anlagekapitals hinausgegangen sind.

c) Der Wettbewerb der Küstenschifffahrt.

1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes. Die Preisbildung der überseeischen Schifffahrt unterliegt weiter auch der Einwirkung des Wettbewerbes der Küstenschifffahrt. Für sich allein wird aller-

dings die Küstenschiffahrt nur selten mit der überseeischen Schiffahrt in Wettbewerb treten können. Denn nur wo ein und derselbe Staat im Besitze eines weit ausgedehnten Küstengebietes ist, kann es zu einem solchen Wettbewerb kommen. Das Hauptbeispiel hierfür bietet die Küstenschiffahrt der Vereinigten Staaten, ganz besonders nach Eröffnung des Panamakanals. Mit dessen Hilfe kann nunmehr die Küstenschiffahrt der Vereinigten Staaten im Verkehr nach der Westküste Nordamerikas in lebhaften Wettbewerb mit der europäischen Fahrt dorthin treten in bezug auf alle Güter, für die die Vereinigten Staaten und Europa gleichzeitig als Erzeuger in Frage kommen.

Eine größere Rolle noch spielt die Küstenschiffahrt im Wettbewerb mit der überseeischen Linienfahrt dadurch, daß sie sich vielfach der überseeischen Linienfahrt angliedert. So hat z. B. im Jahre 1899 der Norddeutsche Lloyd durch Einrichtung der ostasiatischen Küstenfahrt seinem Verkehre zahlreiche, nicht von ihm angelaufene Häfen Hinterindiens und Chinas angeschlossen und sich dadurch die Möglichkeit des Wettbewerbes in diesen Häfen eröffnet. Besondere Bedeutung hat in dieser Hinsicht auch die Entwicklung des Seeleichterverkehrs, der eine besondere Art der Küstenschiffahrt darstellt, mit dessen Hilfe die einzelnen Linienreedereien ihr Verkehrsgebiet vielfach auf fremde Häfen ausgedehnt haben. Einen solchen Seeleichterverkehr hat z. B. der Norddeutsche Lloyd im Verkehr zwischen Bremen und Hamburg eingerichtet.

2. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Preisbildung. Tritt die Küstenschiffahrt selbständig als Mitbewerber auf, so kommt es darauf an, ob sie in der Form der freien oder Linienschiffahrt betrieben wird. Je nachdem gelten die gleichen Grundsätze, wie wir sie im vorhergehenden für den Wettbewerb der Linienschiffahrt gegen die freie Schiffahrt und der Linienschiffahrt gegen außenstehende Linienreedereien erörtert haben.

Ist dagegen die Küstenschiffahrt einer überseeischen Linie angegliedert, so ist sie damit ein Teil der Linienfahrt geworden. Es gelten dann keine anderen Grundsätze, als wir sie vorher bei der Besprechung des Wettbewerbes zwischen verschiedenen Linien kennen gelernt haben. Nur bleibt zu berücksichtigen, daß bei Beteiligung der Küstenschiffahrt die Beförderungsleistung etwas geringer zu bewerten ist als bei Beförderung auf reinem Linienwege, da sich beim Übergang vom oder zum Küstenschiff eine Umladung einschleibt, die die Gefahr der Verzögerung, der Beschädigung und des Verlustes mit sich bringt. Daher wird die Fracht auf dem direkten Wege etwas höher als die Fracht auf dem gemischten Wege gehalten werden können.

d) Der Wettbewerb der Eisenbahnen.

1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes. In einzelnen Verkehrsbeziehungen kommt auch ein Wettbewerb zwischen Linienschiffahrt- und Eisenbahn in Frage; allerdings nur insoweit, als er nicht, was häufig der Fall, durch Vereinbarungen ausgeschaltet ist.

Für sich allein wird allerdings die Eisenbahn nur selten in der Lage sein, den Wettbewerb gegen die überseeische Linienfahrt aufzunehmen. Nur bei wenigen überseeischen Verkehren besteht eine entsprechende Landverbindung. Denn der Ausbau der großen Überlandbahnen, die den Wettbewerb der Eisenbahn mit der überseeischen Fahrt später einmal sehr lebhaft gestalten werden, steht heute noch in seinen Anfängen. Das bezeichnendste Beispiel für den Wettbewerb der Eisenbahn mit der überseeischen Linienfahrt bildet die durch die Transsibirische Bahn hergestellte Landverbindung zwischen Westeuropa und Ostasien, die mit der Seeverbindung durch den Suezkanal in Wettbewerb tritt.

Eine größere Bedeutung hat zurzeit der Wettbewerb, den die Eisenbahnen dadurch gegen die überseeische Linienfahrt aufnehmen, daß sie sich, wie wir das ähnlich bei der Küstenschiffahrt gesehen haben, Schiffslinien an- oder eingliedern und nun mit diesen gemeinsam gegen andere Linien in Wettbewerb treten. Ein besonders bezeichnendes Beispiel hierfür bietet die Tehuantepec-Bahn, die den Golf von Mexiko und damit den Atlantischen Ozean mit dem Stillen Ozean verbindet und so mit dem Schifffahrtswege über die Magelhaensstraße und dem Wege durch den Panamakanal in Wettbewerb tritt.

2. Einwirkung dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung. Der Wettbewerb der Linienreederei gegen die Eisenbahn wird sich verschieden gestalten, je nachdem für die Linienreederei Aussicht vorhanden ist, den Gegner durch Unterbietung überhaupt aus dem Verkehre zu verdrängen, oder solche Möglichkeit nicht besteht.

Im ersten Falle wird sich ein Kampf gleicher Art, wie zwischen den vereinigten und den außenstehenden Linienreedereien, abspielen: es wird zu einer sprunghaften Ermäßigung der Sätze kommen, wobei die Niederwerfung des Gegners das Ziel bildet und daher auch die durch die Selbstkosten gezogene untere Grenze des Preises nicht mehr beachtet wird. Ein solcher Kampf hat z. B. im Jahre 1909 zwischen den am westindischen Verkehr beteiligten westeuropäischen Reedereien und der Guatemala Railway Company, die im Anschluß an ihre Bahn eine eigene Schifffahrtslinie mit gecharterten Dampfern nach Europa eingerichtet hatte, stattgefunden. Im zweiten Falle wird es sich dagegen um ein sorgfältiges Anpassen der eigenen Sätze an die Sätze des Eisenbahnweges oder des gemischten (kombinierten) Weges handeln, wobei die Selbstkostengrenze nach unten gewahrt wird.

Die Preisstellung wird im übrigen durch die Vorteile und Nachteile bedingt sein, die mit jedem der beiden Beförderungsmittel verbunden sind. Gegenüber der Linienschiffahrt hat die Eisenbahn den Vorzug größerer Sicherheit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit, wobei noch vielfach mitspricht, daß der Eisenbahnweg kürzer als der Schifffahrtsweg ist. Dagegen ist die Eisenbahn, soweit nicht die Wegeabkürzung stark ins Gewicht fällt, das teurere Verkehrsmittel. Das erklärt sich im wesentlichen daraus, daß das Wasser einen viel geringeren Widerstand als die Schiene bietet; daß das Seeschiff eine viel geringere tote Last mit sich führt; daß die großen überseeischen Dampfer mit Maschinen ausgerüstet sind, die den Dampf weit besser als die Loko-

motive ausnutzen; und daß endlich die Anlagekosten bei der Seeschiffahrt geringer sind.

Will also die Linienschiffahrt den Wettbewerb gegen die Eisenbahn aufnehmen, so wird sie ihre Preise denjenigen des anderen Verkehrsmittels in der Weise anzupassen haben, daß sie den Wert der Vorteile, die die Eisenbahn den Benutzern bietet, mit in Rechnung zieht. Die von ihr geforderte Fracht wird daher grundsätzlich niedriger sein müssen als die Eisenbahnfracht. Da aber der Wert dieser Vorteile für die einzelnen Güter ganz verschieden groß ist, so ergibt sich, daß, ebenso wie wir das beim Wettbewerb zwischen Linien- und freier Fahrt gesehen haben, die Kürzung, welche sich die Beförderungspreise der Linienschiffahrt gegenüber den Eisenbahnfrachtsätzen gefallen lassen müssen, ganz verschieden hoch sein wird. Bei den hochwertigen Gütern werden die mit der Eisenbahnbeförderung verbundenen Vorteile verhältnismäßig hoch eingeschätzt, so daß hier die Linienfahrt, wenn sie wettbewerbsfähig bleiben will, mit ihren Frachten verhältnismäßig tief unter die Eisenbahnfrachten herabgehen muß, während bei den geringwertigen Gütern die Vorteile des Eisenbahnweges weit geringer bewertet werden, so daß hier die Frachtsätze der Linienfahrt die des Eisenbahnweges nur um ein wenig zu unterbieten brauchen.

Wichtig ist dabei, daß der Seeschiffahrt die Wettbewerbsaufnahme wesentlich dadurch erleichtert wird, daß sie ihre Frachtsätze ganz frei, ohne jede Beziehung zu einem bestimmten Einheitssatz und zur vorliegenden Entfernung, bildet, sich also mühelos allen Wettbewerbsrückichten anpassen kann, während die Eisenbahntarife im allgemeinen auf bestimmten, mit der wachsenden Entfernung steigenden Einheitssätzen beruhen. Die Folge ist eine schwerere Beweglichkeit der Eisenbahntarife, die die Eisenbahn beim Wettbewerb mit der Seeschiffahrt in einen gewissen Nachteil bringt.

II. Der Wettbewerb der Erzeugungsgebiete.

1. Wirkungsbereich dieses Wettbewerbes. Die Beförderungspreise werden nicht nur durch den Wettbewerb der Beförderungswege, sondern auch durch den Wettbewerb der Erzeugungsgebiete bestimmt. Denn wo verschiedene Gebiete sich um den Absatz der gleichen Erzeugnisse bewerben, würde es nicht genügen, wenn die Preisbildung nur den Wettbewerb der verschiedenen Beförderungswege berücksichtigen würde. Die Aufnahme des Wettbewerbs wäre erfolglos, wenn nicht gleichzeitig die Frachtsätze den Unterschieden in den Erzeugungskosten angepaßt würden.

Dieser Wettbewerb besteht nicht bei allen Gütern. Er scheidet ohne weiteres da aus, wo nur ein Gebiet an der Erzeugung beteiligt ist. Das gilt z. B. von gewissen chemischen Erzeugnissen, insbesondere manchen Farben, welche ausschließlich in Deutschland hergestellt werden. Er scheidet weiter auch da aus, wo die Erzeugungskosten

zwischen den verschiedenen Gebieten so stark voneinander abweichen, daß die Spannung zugunsten des einen Gebiets nicht durch einen Frachtnachlaß zugunsten des anderen ausgeglichen werden kann. Das galt z. B. vor dem Kriege für Wellblech, dessen überseeische Ausfuhr ausschließlich England in der Hand hatte.

Im einzelnen kann dieser Wettbewerb eine große Mannigfaltigkeit zeigen. Die Hauptrolle spielt naturgemäß der Wettbewerb inländischer Erzeugnisse gegen ausländische im Auslande, z. B. der Wettbewerb deutscher Baumwollwaren und solcher aus den Vereinigten Staaten auf den Märkten Ostasiens, und umgekehrt der Wettbewerb ausländischer Erzeugnisse gegen inländische im Inlande, z. B. amerikanischer Maschinen mit deutschen Erzeugnissen auf dem deutschen Markte. Daneben kommen aber auch weiter in Frage: der Wettbewerb ausländischer Erzeugnisse des einen Gebietes mit ausländischen Erzeugnissen des anderen Gebietes im Inlande, der Wettbewerb ausländischer Erzeugnisse des einen Gebietes mit ausländischen Erzeugnissen des anderen Gebietes im Auslande, und endlich der Wettbewerb inländischer Erzeugungsstätten mit anderen inländischen Erzeugungsstätten im Auslande.

2. Einfluß dieses Wettbewerbes auf die Tarifbildung. Auch den Wettbewerb zwischen den einzelnen Erzeugungsgebieten haben die Linienreedereien innerhalb der Verbände nach Möglichkeit zu regeln gesucht, um die durch diesen Wettbewerb eintretenden Schädigungen zu vermeiden. Sie verfahren dabei, um die Gefahr der Bevorzugung des einen oder anderen Marktes zu vermeiden, im allgemeinen sehr summarisch, indem sie die Frachten von den verschiedenen Erzeugungsstätten grundsätzlich gleichhalten, und sie höchstens mit Rücksicht auf die geringere Güte des einen oder anderen Schiffahrtsdienstes etwas niedriger bemessen.

Das ist eine überaus bedeutsame und für das Seefrachttarifwesen sehr bezeichnende Erscheinung. Denn so kommt es, daß z. B. die Frachten für englische und deutsche Häfen, aber auch die von New York mit denjenigen der großen westeuropäischen Häfen nach den meisten überseeischen Gebieten gleichgehalten werden. Wie weit das geht, erhellt am besten daraus, daß selbst in den wichtigsten südamerikanischen Verkehren, im Verkehr nach Brasilien und dem La Plata, die Frachten von New York mit denjenigen von Europa vor dem Kriege im wesentlichen gleich hoch waren. In der Regelung des Wettbewerbes der Erzeugungsstätten liegt also die eigentliche Ursache dieser für das Seetarifwesen so bezeichnenden Erscheinung; nicht aber, wie das öfter angenommen wird, darin, daß die in Frage kommenden Entfernungsunterschiede, gemessen an der Gesamtentfernung, verhältnismäßig gering seien, was keineswegs immer zutrifft.

Wo andererseits der Wettbewerb der Erzeugungsgebiete nicht durch die Verbände ausgeschaltet ist, da müssen bei bestehendem Wettbewerb naturgemäß die Unterschiede in den Erzeugungskosten der verschiedenen Länder bei der Frachtstellung mitberücksichtigt werden, wenn nicht die Linien, deren Güter mit höheren Erzeugungskosten belastet sind, aus dem Verkehr verdrängt werden sollen.

Dritter Abschnitt. Die Tarifbildung.

Erstes Kapitel.

Der Gegenstand der Tarifbildung.

1. Der Inhalt der Leistung. Den Gegenstand der Tarifbildung bildet die Leistung, die der Reeder übernehmen soll. Dazu gehört einmal die Beförderung der Sendung vom Abladungs- bis zum Löschungshafen, die beide entweder schon im voraus durch den Vertrag genau bestimmt sind, oder deren nachträgliche Benennung bei sogenannten Orderladungen den Befrachtern vorbehalten bleibt. Indessen ist mit der bloßen Bezeichnung des Abladungs- und des Löschungshafens die Leistung noch nicht genau genug umschrieben, da innerhalb des Hafens meist verschiedene Lade- und Löschplätze in Frage kommen. Der Lade- und der Löschplatz müssen also ebenfalls feststehen. Indessen enthält der Tarif darüber meist keine besonderen Bestimmungen ¹⁾; auch ausdrückliche Vereinbarungen darüber sind selten. In Ermangelung dessen gelten vertragsmäßig als Ladungs- und Löschplätze die festen Plätze, die die Linienreedereien in den Häfen, die sie berühren, haben.

Zu den Leistungen, die tarifiert werden sollen, gehören außer der eigentlichen Beförderung auch die Maßnahmen, die diese Beförderung vorbereiten und abschließen. Unter die vorbereitenden Maßnahmen fällt vor allem die Abladung der Güter, d. h. die Beförderung der Ladung von der Schiffsseite in den Schiffsraum, also das Hinaufrollen, Hinaufwinden oder Hinaufziehen der Ladung auf das Schiff und die Beförderung der Ladung durch die Luken in den Schiffsraum. Indessen gilt das nur, soweit nicht durch Vertrag, durch örtliche Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein anderes bestimmt ist ²⁾. Tatsächlich sind derartige anderweite Festsetzungen, die sich gelegentlich auch in den Tarifen vorfinden, außerordentlich häufig. Besonders häufig ist, daß die Linienreedereien in den einzelnen Häfen besondere Lagerschuppen mit eigenen Ladeplätzen vorhalten, die bei Übernahme der Ladung an die Stelle des Schiffsraums treten ³⁾, so daß der Befrachter die Güter nicht längsseits des Schiffes zu bringen, sondern an den Lagerschuppen anzurollen hat.

Zu den die Beförderung abschließenden und gleichfalls unter die Tarifleistung fallenden Maßnahmen gehört vor allem die Ausladung aus

¹⁾ Ausnahmsweise findet sich eine derartige tarifarische Festlegung des Ladeplatzes bei der Wörmann-Linie: »Station Hamburg, Petersenkai, Kaischuppen der Wörmann-Linie«. Vgl. das von der Wörmann-Linie herausgegebene Handbuch für den Afrika-dienst von 1912, Seite 54.

²⁾ So Handelsgesetzbuch, § 561.

³⁾ Vgl. Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts, Band 18, Seite 298.

dem Schiffe, d. h. die Beförderung der Ladung aus dem Schiffsraum bis an die Schiffsseite in den Leichter oder auf den Kai, wo die Ladung durch den Ladungsempfänger entgegenzunehmen ist¹⁾. Indessen erleidet auch dieser Grundsatz häufig Durchbrechungen durch Vertrag, örtliche Verordnungen oder Ortsgebräuche des Löschungshafens²⁾. Gelegentlich enthalten auch die Tarifvorschriften abweichende Bestimmungen. So enthält z. B. der vor Kriegsausbruch in Geltung gewesene Tarif für den Afrikadienst der Hamburg-Amerika-Linie, Wörmann-Linie und Hamburg-Bremer Afrika-Linie die Bestimmung, daß die Fracht den Leichterlohn einschließt. Und auch hier gilt, daß, wo die Reederei eigene Lagerschuppen vorhält, der Ladungsempfänger das Gut nicht von der Schiffsseite aus, sondern aus dem Schuppen der Reederei in Empfang zu nehmen hat.

Unter die die Beförderung vorbereitenden oder abschließenden Maßnahmen fällt endlich auch die Ausstellung der Konossemente in so viel Stücken, als der Ablader verlangt³⁾, die Ausstellung des Ladungsmanifestes, das Wiegen, Messen oder Zählen der Stückgüter⁴⁾ u. dgl. m.

2. Fehlen einer Abfertigungsgebühr. Ebenso wie bei der Eisenbahn handelt es sich auch bei der Seeschifffahrt bei der zu tarifierenden Leistung um zwei sich ihrer Natur nach wesentlich unterscheidende Bestandteile: einen Bestandteil, auf den die Entfernung einen gewissen Einfluß hat, und einen anderen, für den die zurückzulegende Wegelänge ohne jede Bedeutung ist. Es liegt nahe, diese beiden völlig verschiedenen Arten von Leistungen auch bei der Preisbildung besonders zu behandeln. Das tut die Eisenbahn, wenigstens in den meisten Ländern, indem sie ihre Preise aus zwei verschiedenen Teilen zusammensetzt: aus der Abfertigungsgebühr als Entschädigung für die auf der Versand- und Empfangsstation entstehenden Kosten, die sogenannten Stationskosten, und aus der Streckenfracht als Entschädigung für die durch die eigentliche Beförderung entstehenden Kosten⁵⁾. Bei der Seeschifffahrt kennen wir diese Zweiteilung nicht. Sie faßt vielmehr die Entschädigung für beide Arten von Leistungen von vornherein in einem einheitlichen Satze zusammen, der die Entschädigung für die eigentliche Beförderung ebenso wie für die mit der Vorbereitung und dem Abschluß der Beförderung zusammenhängenden Leistungen enthält.

Fragen wir nach den Ursachen dieser verschiedenen Entwicklung, so liegen diese nicht etwa, wie man zunächst glauben könnte, darin, daß die im Abladungs- und im Löschungshafen entstehenden Kosten, also die sogenannten Stationskosten — ein Ausdruck, der hier zweckmäßig beizubehalten ist —, bei der Seeschifffahrt nur wenig ins Gewicht fallen.

1) 2) So Handelsgesetzbuch, § 593.

3) Handelsgesetzbuch, § 642.

4) Daß diese Kosten im Linienvverkehr der Reederei zur Last fallen, ergibt sich daraus, daß die Reederei sich selbst stets die Wahl vorbehält, ob sie die Fracht nach Maß oder Gewicht bemessen will.

5) Zu den Tarifen, die diese Unterscheidung zwischen Abfertigungsgebühren und Streckensatz nicht kennen, gehören die Tarife der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Vgl. Franke, Bemerkungen über die Güttartarife der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, a. a. O., Seite 273.

Im Gegenteil sind diese Kosten bei der Seeschifffahrt sehr hoch. Es fallen darunter die Hafengebühren, die das Schiff zum Teil außerordentlich stark belasten, die Lade- und Löschkosten und vor allem die Kosten, welche die im Vergleich zur Gesamtreisedauer oft sehr lange Hafentiegezeit als solche verursacht, also diejenigen Anlage- und Betriebskosten, welche auch während des Aufenthalts im Hafen, im wesentlichen unverändert, weiterlaufen, wie die Aufwendungen für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, für Versicherung und Unterhaltung des Schiffes, für Gehälter, Löhne und Verpflegung der Mannschaften. Nach Berechnungen, die ich für einige Fahrten angestellt habe, wird man diese Kosten, die ihrer Natur nach zwischen den einzelnen Fahrten schwanken, auf etwa 40–60 v. H. der gesamten Beförderungskosten veranschlagen können. Der Grund dafür, daß die Seeschifffahrt bei der Tarifierung von der Erhebung einer besonderen Abfertigungsgebühr absieht, kann also nicht in der unerheblichen Höhe der Stationskosten gesehen werden.

Der Grund liegt vielmehr in der völlig regellosen Tarifbildung der Seeschifffahrt, die, wie wir später noch genauer sehen werden, bei der Bildung des Tarifsatzes von der vorliegenden Entfernung im wesentlichen absieht und den Frachtsatz nach den im Einzelfall vorliegenden Bedürfnissen, vor allem des Wettbewerbes, bemißt. Dieser aber übt seinen Einfluß auf den gesamten Frachtsatz, also auf Strecken- und Stationskosten gleichmäßig aus.

3. Die Primage (*primage*). Fehlt auch im Seefrachttarifwesen die Abfertigungsgebühr, so setzt sich doch auch hier der Frachtsatz meistens aus zwei Teilen zusammen: neben der reinen Fracht, der »Nettofracht« (*net freight*) findet sich in der Regel noch ein besonderer Frachtzuschlag, die Primage, die zusammen mit der reinen Fracht die Gesamtfracht, »Bruttofracht« (*gross freight*), bildet.

Die Entstehung der Primage geht auf sehr alte Zeiten zurück. Sie war ursprünglich, und zwar in Deutschland unter dem Namen Kaplaken, eine außerordentliche Belohnung für den Schiffer, die ihm von dem Befrachter gewährt wurde, um ihn zu reger Tätigkeit in seinem Interesse anzuspornen. Ihren Namen verdankt sie der ursprünglichen Zweckbestimmung dieser Zuwendung, die dem Schiffer für seine Winterreise die Beschaffung einer Winterkleidung ermöglichen sollte¹⁾. Im Laufe

¹⁾ Das Wort Kaplaken hängt mit Kappe (*panni cappales, chapeau, chapot*) zusammen. Vgl. z. B. den wohlinstruierten Schiffer von 1732, Seite 6: »Hierbey ist zu bemerken, daß nach heutiger See-Coutyme annoch dem Schiffer über das bedungene Fracht-Geld eine Ergötzlichkeit *accordiret* wird, welches Kapp-Lacken, von den Franzosen *pour le chapeau* genennet wird und so viel bedeuten soll, als zu einer Kappe oder einem Kleide.« — Seite 108: »Nach glücklichem Arrivement und wohl conditionirter Lieferung seiner innehabenden Ladung hat der Schiffer von jeder allhier eingenommenen Last zu empfangen . . . Thaler benebst . . . Thaler zum Cap-Lacken und Premie-Geld.« Weitere Quellen für den Gebrauch des Wortes finden sich angegeben bei Kluge, Seemannssprache, Seite 425/26. Vgl. auch Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, Berlin 1851, Band I, Seite 156. — Später hat die englische Bezeichnung *Primage* (dem deutschen Worte *Primgeld* entsprechend) allmählich in Deutschland die Bezeichnung Kaplaken völlig verdrängt, und zwar scheint die englische Bezeichnung zunächst in Hamburg Eingang gefunden zu haben. Nach

der Zeit aber ändert die Primage diesen Charakter unter der Einwirkung veränderter Verkehrsanschauungen völlig. Neueren Zeiten scheint es mit der Stellung des Kapitäns als eines Angestellten des Reeders nicht mehr vereinbar, daß er sich von dem Vertragsgegner besondere Vorteile gewähren läßt, die geeignet sind, ihn in einen Widerstreit mit seinen Pflichten als eines Angestellten des Reeders zu verwickeln. Es bricht sich die Anschauung Bahn, daß, was der Schiffer dem Reeder zu erwerben imstande sei, auch dem Reeder gebühre, der den Schiffer andererseits ausreichend zu entlohnen habe. Auf Grund dieser veränderten Verkehrsanschauungen wird nunmehr die Primage von dem Reeder für sich in Anspruch genommen. Daraus ergibt sich auch, daß sie nun nicht mehr von dem Befrachter zugunsten des Schiffers, sondern von vornherein als Frachtzuschlag zugunsten des Reeders vereinbart wird. Gleichzeitig verändert sie auch ihre äußere Form. Während sie ursprünglich in einem festen Betrage gewährt wird, der sich in alten Zeiten auf den Betrag der Fracht für eine Tonne belaufen haben soll¹⁾, tritt nunmehr an die Stelle dieses festen Betrages ein anteiliger Frachtaufschlag.

Diese Entwicklung ist schon zu Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts im wesentlichen abgeschlossen, wie aus der im Jahre 1830 in Hamburg erschienenen Darstellung des Seerechts von Pöhls hervorgeht²⁾. Das deutsche Handelsgesetzbuch (§ 543) geht zwar noch davon aus, daß die Primage begrifflich eine besondere Vergütung sei, die der Schiffer vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger erhält. Aber sachlich steht es doch schon ganz auf dem Standpunkt der neueren Entwicklung, indem es bestimmt, daß der Schiffer die Primage oder das Kaplaken »dem Reeder als Einnahme in Rechnung zu bringen habe«. Nur die Ausschaltung jeder persönlichen Beziehung zum Schiffer aus dem Begriff der Primage gehört der neuesten Zeit an.

Damit hat die Entwicklung im allgemeinen Halt gemacht. Den letzten Schritt, der nahegelegen hätte, nämlich die Primage grundsätzlich in die Fracht selbst einzurechnen, hat die Entwicklung im allgemeinen nicht oder doch noch nicht getan. Maßgebend war dabei anscheinend der rein äußere Grund, daß man auf diese Weise den Anschein einer Erhöhung der Fracht und damit eine Beunruhigung der Verkehrskreise hat vermeiden wollen; eine Vermutung, die auch der englische Reeder Holt vor dem zur Untersuchung über die Schiffahrtsringe und das Rabattsystem eingesetzten englischen Untersuchungsausschuß ausgesprochen hat³⁾. Dafür spricht auch, daß wir die Primage in neu eingerichteten

Pröhls a. a. O., Seite 417, bediente man sich dort im Anfang der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts bereits ebenso oft des Ausdrucks Primage wie der ursprünglichen Bezeichnung Kaplaken. Auch wir halten hier, um Mißverständnisse auszuschließen, an der im Seeverkehr allgemein üblichen und auch in das Handelsgesetzbuch aufgenommenen fremdsprachigen Bezeichnung fest.

¹⁾ Vgl. Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute, Band III, Seerecht, Hamburg 1830, Seite 417.

²⁾ Vgl. Pöhls a. a. O., Seite 417.

³⁾ *Report of the Royal Commission on Shipping Rings* a. a. O., Band I, Seite 29: *In the present day primage is in reality a part of the freight, and the reason for maintaining it as a separate item is possibly, as Mr. Holt suggested, in order to make the freight seem less.*

Verkehren, z. B. in dem einige Jahre vor Kriegsausbruch eingerichteten arabisch-persischen Dienst der Hamburg-Amerika-Linie nicht finden.

Gehen wir nun genauer auf den heutigen Charakter der Primage ein, so erhellt aus dem Gesagten, daß sie sich als ein Teil der Fracht (*a part of the freight*), nicht aber als eine Nebengebühr darstellt, deren Begriff voraussetzen würde, daß es sich dabei um ein Entgelt für gelegentliche Nebenleistungen handelt. Das bedarf besonderer Hervorhebung, weil das Handelsgesetzbuch sie unter die Nebengebühren rechnet¹⁾. Seine Erklärung findet dies in der veralteten Begriffsbestimmung des Handelsgesetzbuchs, das unter Primage eine »außer der Fracht«, in jedem Falle besonders vereinbarte Vergütung versteht²⁾.

Ebensowenig hat die Primage irgendetwas mit dem im Seefrachtwesen weit verbreiteten »zurückgestellten Rabatt« (*deferred rebate*) zu tun, den die Verbandsreedereien denjenigen ihrer Befrachter gewähren, die eine gewisse Zeit hindurch ihre Güter ausschließlich mit Schiffen der Verbandsreedereien versandt haben³⁾. Auch das bedarf besonderer Hervorhebung, weil vielfach, vor allem auch in den Kreisen der Reedereien selbst, ein solcher Zusammenhang angenommen wird⁴⁾. Diese Annahme gründet sich darauf, daß man die Beobachtung gemacht zu haben glaubt, daß Rabatt und Primage sich in ihrer Höhe entsprechen.

Aber schon diese Beobachtung trifft nur teilweise zu. Es gibt z. B. Verkehre, wie den Verkehr mit Südafrika (Kapstadt, Algoabay, East London, Durban und Lourenço Marques), wo eine Primage von 10 v. H. (und zwar nur bei Gewichtsgut) erhoben wird, der allgemein gewährte Rabatt aber 5 v. H. beträgt. Daneben gibt es andere Verkehre, wie den von Hamburg und Bremen nach Ostasien, in dem die Primage fehlt, aber ein Rabatt von 10 v. H. gewährt wird.

Wichtiger aber noch ist, daß die Primage auf ganz anderen geschichtlichen Voraussetzungen beruht als der Rabatt. Die Primage ist ein Überbleibsel aus den Zeiten eines primitiven Schiffahrtbetriebs, das in den Verhältnissen des heutigen Reedereibetriebs keine Rechtfertigung mehr findet. Ihre Entstehung liegt, wie wir sahen, in weit entlegenen Zeiten. Der Rabatt ist dagegen eine Einrichtung der neuesten Zeit, ein Werkzeug der Kartellpolitik, entstanden im Zusammenhang mit den großen Schiffahrtkartellen. Seine Entstehung geht daher nicht weiter als diese zurück; tatsächlich erscheint das Rabattsystem zuerst im September 1877 in der Kalkutta-Konferenz⁵⁾.

¹⁾ Handelsgesetzbuch § 614 in Verbindung mit §§ 543 und 621.

²⁾ Handelsgesetzbuch §§ 543 und 621.

³⁾ Vgl. das Genauere darüber unten Seite 270 ff.

⁴⁾ Bei meinen Erkundigungen bin ich wiederholt auf diese Anschauung gestoßen. Besonders bezeichnend ist, daß das von der Wörman-Linie, Hamburg-Amerika-Linie und Hamburg-Bremen-Afrika-Linie herausgegebene Handbuch für Verlager von 1912 (Seite 68 unten) das Rabattzirkular, also das Rundschreiben, durch das den Befrachtern der Rabatt zugesichert wird, geradezu als »Primage-Zirkular« bezeichnet. Auch die *Royal Commission* beschäftigt sich mit dieser Ansicht. Vgl. *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band I, Seite 28/29, Nr. 70.

⁵⁾ *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band I, Seite 12, Nr. 33.

Wie wir schon sahen, hat die Primage keine allgemeine Geltung; im Gegenteil zeigt ihre Anwendung eine außerordentliche Mannigfaltigkeit. Die Gründe liegen einmal in der geschichtlichen Entwicklung. Nicht überall hat sich die Primage gegenüber den veränderten Verkehrsanschauungen erhalten, und in einigen neueren Verkehren hat man sie, als eine veraltete Erscheinung, erst gar nicht eingeführt. So fehlt z. B. die Primage im nordatlantischen Verkehr und im arabisch-persischen Verkehr. Vielfach wird auch die Primage dazu benutzt, um gewissen besonderen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. So werden nicht selten Frachtermäßigungen bei einzelnen Gütern in der Weise durchgeführt, daß man auf die Primage verzichtet. Einen besonders wichtigen Fall der Anwendung der Primage werden wir später im Zusammenhang mit der Besprechung des Tarifsystems kennen lernen¹⁾, dessen Kenntnis zum vollen Verständnis dieser Anwendungsart notwendig ist. Hier mag eine kurze Andeutung genügen. Vielfach wird nämlich die Primage dazu benutzt, um die materielle Übereinstimmung der Frachten zwischen den Reedereien, die nach der metrischen Raum- und Gewichtsordnung rechnen, und denjenigen, die nach englischem Maß- und Gewichtssystem rechnen, durchzuführen. Zu diesem Zwecke wird die Primage nur bei den Gewichts-, nicht aber bei den Raumbütern berechnet.

Im ganzen ergibt sich so in der Anwendung der Primage ein sehr buntes Bild. Und wie die Anwendung, so ist auch die Höhe der Primage verschieden. In der Regel beträgt sie 10 v. H. der reinen Fracht, entspricht also dann der üblichen Höhe des Rabattes, aber auch 5 v. H. findet sich häufig, so z. B. im Verkehr nach dem La Plata und Paraná.

4. Sonstige Frachtzuschläge. Neben der Primage finden wir gelegentlich auch Frachtzuschläge anderer Art, und zwar als Entschädigung für einzelne bestimmte, während der Beförderung entstehende Kosten. Dazu gehören vor allem Leichterkosten, Tonnenabgaben, Leuchtfeuer-gelder, Munizipalabgaben, Werftgelder u. dgl. m. Es handelt sich hierbei um Kosten, welche früher meist unter den Begriff der »kleinen« oder »ordinären Havarie« zusammengefaßt wurden, und die in Ermangelung einer vertragsmäßigen Festsetzung in der Regel in der Weise auf Schiff und Ladung verteilt wurden, daß das Schiff ein Drittel, die Ladung zwei Drittel zu tragen hatte²⁾.

Die neuere Zeit hat sowohl in der Praxis des Frachtmarktes als auch in Gesetzgebung und Rechtsprechung diesen Begriff aufgegeben und sieht diese Ausgaben mit Recht als Unkosten des Schiffahrtsbetriebes an, die der Reeder allein zu tragen hat³⁾. Folgerichtig wird denn auch in den meisten Verkehren die Entschädigung für diese Kosten von vornherein in den Frachtsatz eingerechnet. Es sind nur wenige Verkehre, in denen das nicht der Fall ist, wo vielmehr besondere Frachtzuschläge

¹⁾ Vgl. unten Seite 198.

²⁾ So Preußisches Allgemeines Landrecht II, 8, § 1782.

³⁾ So Handelsgesetzbuch § 621 Abs. 2, Code de commerce Art. 406, holländisches Handelsgesetzbuch Art. 702, 708, skandinavisches Seegesetz § 153. England kennt für diese Unkosten (*several petty charges*) noch den Ausdruck *average*.

für diese Aufwendungen erhoben werden. So kennt z. B. der Frachttarif für Westindien von Hamburg, Bremen und Antwerpen vom 1. Januar 1914 eine große Anzahl solcher Frachtzuschläge zur Deckung der Leichterkosten, der Tonnenabgaben, der Leuchtfeuergelder, des Municipal- und Werftgeldes. Es sind das meist solche Verkehre, wo diese Unkosten besonders hoch und mannigfaltig sind, und wo dadurch, daß diese Unkosten in Form von Frachtzuschlägen besonders ausgeworfen werden, der Anschein ungerechtfertigt hoher und ungleichmäßiger Frachtsätze vermieden werden soll, der leicht entstehen würde, wenn die oft sehr hohen Entschädigungen¹⁾ für diese besonderen Unkosten in den Frachtsatz eingerechnet würden.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß diese Entschädigungen nicht etwa den Charakter von Nebengebühren haben. Denn es handelt sich hier um Entschädigungen für Leistungen, die zur Beförderung selbst gehören und allgemein bei Beförderungen dieser Art vorkommen. Sie stellen also nichts anderes als einen Teil der Fracht dar²⁾.

5. Nebengebühren. Neben der Fracht, wozu also auch die Primage und die zuletzt besprochenen Zuschläge gehören, finden sich gelegentlich auch bei der Seeschifffahrt, ebenso wie bei der Eisenbahn, Nebengebühren, d. h. Entschädigungen für solche Leistungen, welche nicht regelmäßig, sondern nur bei gewissen Beförderungen vorkommen, und wofür die Entschädigung daher nicht in den Frachtsatz eingerechnet, sondern besonders festgelegt wird. Die Bezeichnung »Nebengebühren« ist allerdings der Praxis des Seetarifwesens fremd. Nur das Handelsgesetzbuch (§ 614) gebraucht den Ausdruck, und zwar tarifarisch zutreffend im Gegensatz zur Fracht, und bestimmt folgerichtig (§ 621), daß sie »nicht gefordert werden können, sofern sie nicht ausbedungen sind«.

Die Nebengebühren haben im Seefrachtwesen keine große Bedeutung erlangt. Das liegt in der Abneigung begründet, die gerade die am Seeverkehr beteiligten Kreise, vor allem auch die Ausfuhrindustrie, gegenüber allen besonderen, im voraus nicht genau und leicht übersehbaren Beförderungskosten haben. Sie wünschen einen möglichst einfachen und daher einheitlichen, alle mit der Beförderung in Zusammenhang stehenden Leistungen umfassenden Preis. Aus kaufmännischem Entgegenkommen tragen die Reedereien diesem Wunsche nach Möglichkeit Rechnung. Die Folge ist, daß wir nur verhältnismäßig selten im Seetarifwesen auf Nebengebühren stoßen. So wird z. B. im Verkehr nach Austra-

¹⁾ So betrug z. B. der Frachtsatz für Ziegelsteine von Hamburg und Bremen nach den Haiti-Häfen im Jahre 1914 17 \mathcal{M} für 1000 kg, der Frachtzuschlag für Leichterkosten, Tonnenabgaben und Leuchtfeuer dagegen 18 \mathcal{M} für 1000 kg.

²⁾ Beim Leichterlohn wird man allerdings unterscheiden müssen, ob es sich um eine Entschädigung für solche Kosten handelt, die zur Erreichung des Bestimmungshafens aufgewendet werden, oder für solche Kosten, die im Bestimmungshafen selbst entstehen. Die Entschädigung für letztere ist als eine Nebengebühr in dem Falle anzusehen, wo das Anlaufen in dem eigentlichen Hafen nicht ohne Gefahr möglich ist; denn in diesem Falle hat das Schiff seiner Beförderungspflicht genügt, wenn es bis auf die Reede des Hafens gelangt ist. So das Hanseatische Oberlandesgericht im Hauptblatt der Hanseatischen Gerichtszeitung 1886, Nr. 76; Entscheidungen des Reichsgerichts, Band 14, Seite 8.

lien laut Tarif vom 1. Januar 1914 für die Überweisung der Fracht eine Nebengebühr von 2,50 M. für die Frachttonne erhoben, die sich daraus erklärt, daß grundsätzlich im Seeverkehr die Fracht im voraus zahlbar ist. Unter die Nebengebühren fällt auch die Gebühr, die die Roland-Linie in Bremen für die Überführung vom Weserbahnhof an Bord erhebt.

Zweites Kapitel.

Das Tarifsystem.

A. Die Preissysteme innerhalb der überseeischen Schifffahrt im allgemeinen.

Ursprünglich wird die gesamte Preisbildung der überseeischen Schifffahrt von dem reinen Raum- und Gewichtssystem beherrscht. Denn dieses System ist das der freien Schifffahrt, und da in den älteren Zeiten die freie Schifffahrt die einzige Form der überseeischen Schifffahrt ist, so wird damit auch das Raum- und Gewichtssystem zur ursprünglichen Form der Preisbildung in der überseeischen Schifffahrt. In den Tonnenskalen hat, wie wir gesehen haben, dieses System bereits eine vollendete Durchbildung erfahren.

Bei diesem System gibt die Leistung selbst den Maßstab für den Beförderungspreis ab. Denn die Größe der Leistung ist abhängig von dem Gewicht, das die Güter haben, und dem Raum, den sie beanspruchen. Sowohl der Raum, den das Schiff für die Beförderung zur Verfügung stellen kann, als auch das Gewicht, das es tragen kann, sind beschränkt, da jedes Schiff nur einen gewissen Rauminhalt und eine gewisse Tragfähigkeit hat, die nicht ohne Gefahr überschritten werden können. Da nun die einzelnen Güter die größten Verschiedenheiten in bezug auf die Beanspruchung des Raumes und der Tragfähigkeit zeigen, so ergibt sich die Notwendigkeit, die Beförderungspreise unter Berücksichtigung beider Umstände verschieden hoch zu bemessen.

Mit größerem Rechte, als das für das Raum- und Gewichtssystem der Eisenbahn gilt, könnte man dieses System für die Seeschifffahrt als das »natürliche« System bezeichnen. Denn nicht nur, daß es das Nächstliegende, sozusagen das »Natürliche« ist, die Leistung, die den Gegenstand der Tarifierung bildet, auch zum Maßstab für den Beförderungspreis zu machen. Diese Bezeichnung ließe sich bei der Seeschifffahrt auch deshalb besonders rechtfertigen, weil das reine Raum- und Gewichtssystem die Seeschifffahrt in ihren Anfängen allgemein beherrscht hat und ihr so gleichsam von der Natur selbst mitgegeben zu sein scheint.

Als dann mit dem Aufkommen der Linienfahrt das Tarifwesen in die überseeische Preisbildung Eingang findet, übernimmt die Linienfahrt auch das Raum- und Gewichtssystem in seinen Grundzügen. Aber sie fügt ihm ein weiteres hinzu: die Berücksichtigung des Wertes. Nicht

nur nach dem Maße der Beanspruchung des Raumes und der Tragfähigkeit bestimmt sich nunmehr der Beförderungspreis, sondern auch nach dem Werte, den das Gut hat. Neben der Leistung liefert also nunmehr der Beförderungsgegenstand einen weiteren Maßstab für den Beförderungspreis. Das gilt sowohl für das Tarifwesen der alten Börtfahrt, wie wir es im ersten Teil unserer Arbeit kennen gelernt hatten, als auch für das Tarifwesen der neuzeitlichen Linienfahrt.

Diese Entwicklung erscheint auf den ersten Blick überraschend. Man sollte annehmen, daß schon die freie Schifffahrt sich die Werttarifizierung zu eigen gemacht hätte. Denn fast in noch höherem Maße als die Linienfahrt wird die freie Reederei von dem privatwirtschaftlichen Streben nach möglichst hohem Gewinn beherrscht. Diesem Streben aber kommt die Werttarifizierung sehr entgegen, indem sie die Möglichkeit bietet, durch Bemessung der Preise nach dem, was das Gut tragen kann, die Einnahmen zu steigern.

Die Erklärung für diese auffällige Entwicklung liegt darin, daß, wie wir früher bereits gesehen haben, es der freien Schifffahrt an einer Monopolstellung fehlt. Wo aber diese nicht vorhanden ist, und statt dessen, wie in der freien Fahrt, ein ungehemmter Wettbewerb die Preisbildung beherrscht, ist eine Preisfestsetzung nach dem Werte der Güter ausgeschlossen. Denn diese setzt stets eine gewisse Ordnung voraus, die nur im Wege autoritativer Festsetzung und Überwachung durchgeführt und aufrecht erhalten werden kann.

So bietet die Entwicklung des Tarifsystems innerhalb der Seeschifffahrt ein außerordentlich klares und einfaches Bild, das die Darstellung des Seetarifwesens sehr erleichtert: kein Nebeneinander verschiedener Systeme, wie wir das im Eisenbahntarifwesen finden, sondern ein im wesentlichen einheitliches, das gesamte Tarifwesen beherrschendes System, das, wie wir sehen werden, auch in seiner Durchführung im einzelnen in den verschiedenen Verkehren eine weitgehende Übereinstimmung aufweist.

B. Berücksichtigung des Raumbedarfs und Gewichts der Güter bei der Tarifbildung.

1. Festlegung eines bestimmten Verhältnisses zwischen Raum und Gewicht. Wie wir sahen, muß die Seeschifffahrt die Raumbeanspruchung und das Gewicht der Güter bei der Preisbildung berücksichtigen. Würde nämlich für den Beförderungspreis ausschließlich das Raummaß zugrunde gelegt, so würde der Schiffer für die Beförderung schwererer Güter, die zwar die Tragfähigkeit, aber nicht den Rauminhalt des Schiffes erschöpfen, eine zu geringe Entschädigung erhalten, für leichtere Güter aber, die zwar den Raum, aber nicht die Tragfähigkeit ausnutzen, zu hoch entschädigt werden. Würde dagegen der Preis ausschließlich nach Gewicht berechnet werden, so würde der Schiffer umgekehrt für schwerere Güter, die den Schiffsraum nur verhältnismäßig wenig ausfüllen, eine verhältnismäßig zu hohe Entschädigung, für leicht-

tere Güter, die den Schiffsraum im Verhältnis zur Tragfähigkeit zu stark beanspruchen, eine verhältnismäßig zu niedrige Entschädigung empfangen¹⁾.

Nun würde es aber zu den größten Schwierigkeiten führen, wenn der Beförderungspreis gleichzeitig sowohl nach dem Raum, den das Gut einnimmt, als auch nach seinem Gewichte bemessen würde. Das Seetarifwesen hat daher auch diesen Weg vermieden und ein anderes Verfahren eingeschlagen. Es legt nämlich ein bestimmtes Verhältnis zwischen Rauminhalt und Tragfähigkeit fest und unterscheidet nach der Abweichung von diesem Verhältnis die Güter in »Leichtgüter« (*light goods*) und »Schwergüter« (*heavy goods*). Die Leichtgüter werden nach dem Raume, den sie beanspruchen, die Schwergüter nach dem Gewichte, das sie wiegen, tarifiert. Die ersten müssen also ihrem Rauminhalt nach gemessen, die anderen gewogen werden. Für Leichtgüter ist daher auch die Bezeichnung »Maßgüter« (*measurement goods*), für Schwergüter die Bezeichnung »Gewichtsgüter« (*weight goods*) üblich. Demgemäß werden auch die Tarifsätze unterschieden in Maßsätze (*measurement rates*) und in Gewichtssätze (*weight rates*).

Das Verhältnis zwischen Raum und Gewicht ist für den gesamten Weltverkehr im großen und ganzen übereinstimmend festgelegt, und zwar so, daß eine Raumtonne einer Gewichtstonne gleichgestellt ist.

Entsprechend der überragenden Bedeutung, die England im überseeischen Verkehr seit alten Zeiten eingenommen hat, liegt den Tarifen überwiegend die englische Maß- und Gewichtsordnung zugrunde. Hiernach wird also die *ton measurement* (= 40 Kubikfuß engl. = 1,1326 cbm) gleichgestellt der *ton weight* (= 20 Cwt = 2240 lbs = 1016,06 kg). Es gilt also als Leichtgut alles Gut, von dem das Gewicht von 40 Kubikfuß engl. 20 Cwt nicht übersteigt, während umgekehrt als Schwergut das Gut behandelt wird, von dem 40 Kubikfuß engl. mehr als 20 Cwt wiegen.

Indessen hat sich daneben auch schon die metrische Maßordnung im überseeischen Verkehr Bahn gebrochen; vor allem sind die deutschen Reedereien schon vor dem Kriege überwiegend zum metrischen Raum- und Gewichtssystem übergegangen. Danach wird also ein Kubikmeter einer Gewichtstonne (= 1000 kg) gleichgestellt. Als Leichtgut gilt somit hier das Gut, von dem ein Kubikmeter weniger oder doch nicht mehr als eine Tonne wiegt, und umgekehrt als Schwergut das, von dem ein Kubikmeter ein höheres Gewicht als eine Tonne hat. Indessen hat das metrische System selbst in den Tarifen der deutschen Reedereien bis zum Kriege keineswegs ausschließlich geherrscht. In den Verkehren, in denen der Einfluß des englischen Handels überwog, z. B. im Verkehr nach Indien und in den meisten einkommenden Verkehren, haben auch die deutschen Reedereien vor dem Kriege noch am englischen Maß- und Gewichtssystem festgehalten.

¹⁾ Wie groß die Unterschiede im Raumgehalt und Gewicht der einzelnen Güter sind, davon gibt die Anlage XIII, in der das Verhältnis zwischen Raum und Gewicht für eine größere Anzahl Güter auf Grund der bei einer der größten deutschen Reedereien gesammelten Erfahrungen dargestellt ist, eine Vorstellung.

Die Verwendung der metrischen Ordnung hat große praktische Vorzüge, und ihre Einführung in das Tarifwesen ist daher durchaus zu begrüßen. Denn die Beziehungen der Raum- und Gewichtsmaße zueinander gestalten sich bei ihm sehr viel einfacher, wodurch auch die Berechnung der Fracht wesentlich erleichtert wird¹⁾.

Dagegen bringt das Nebeneinander des englischen und des metrischen Systems in der überseeischen Schifffahrt den Nachteil mit sich, daß dadurch die formelle Tarifeinheit in gewisser Hinsicht durchbrochen ist. Auch materiell ergeben sich aus den Verschiedenheiten des englischen und des metrischen Maß- und Gewichtssystems in der Preishöhe gewisse, wenn auch nicht sehr erhebliche Unterschiede. In den Tarifen, welche nach englischem Maß und Gewicht rechnen, ist nämlich die Grenze zwischen Maß- und Gewichtsgut etwas zugunsten des Maßgutes verschoben; der Befrachter von Raumgut würde also hier etwas günstiger als der von Gewichtsgut stehen, weil er für den gleichen Frachtsatz einen etwas größeren Raum als bei Anwendung des metrischen Systems zur Verfügung gestellt erhalten würde. Um dies auszugleichen, und so die materielle Tarifeinheit mit den nach dem englischen System rechnenden Reedereien zu wahren, bedienen sich die Reedereien, die nach metrischem System rechnen, eines eigenartigen Verfahrens. Sie verwenden nämlich die *Primage* als Mittel zum Ausgleich, indem sie diese nur bei Gewichtsgut, nicht auch bei Raumgut berechnen. Auf diese Weise begünstigen sie also das Raumgut, und zwar annähernd in dem gleichen Maße, wie das bei Anwendung der englischen Maß- und Gewichtsordnung gegenüber der metrischen Ordnung geschieht. Dieses Verfahren finden wir z. B. in den vor Kriegsausbruch in Geltung gewesenen Tarifen der deutschen Reedereien von Bremen, Hamburg und Antwerpen nach Chile und Peru und von Bremen und Hamburg nach Mittel-Brasilien.

2. Ursachen für das bestehende Verhältnis zwischen Raum und Gewicht. Wie erklärt sich nun dieses zwischen Raum und Gewicht festgelegte Verhältnis? Es liegt zunächst nahe anzunehmen, daß der Raumbedarf und das Gewicht des Wassers dieses Verhältnis bestimmt hätten, da ja in den Tarifen, die mit dem metrischen System rechnen, das für die Frachtberechnung festgelegte Verhältnis genau dem Verhältnis, wie es beim Wasser vorliegt, entspricht, und bei den Tarifen, denen das englische System zugrunde liegt, das festgelegte Verhältnis dem Raum- und Gewichtsverhältnis des Wassers wenigstens sehr nahe kommt. In der Tat trifft man bei den Reedereien gelegentlich auf diese Anschauung. Sie wird damit begründet, daß das Wasser den Laderaum und die Tragfähigkeit eines Schiffes üblicher Bauart etwa gleichmäßig ausnutze und

¹⁾ Die Erkenntnis von den großen volkswirtschaftlichen Vorzügen des metrischen Systems hat sich während des Krieges auch in England Bahn gebrochen. Am 1. März 1917 ist die Frage der Einführung des metrischen Systems in England Gegenstand einer besonderen Anfrage im englischen Unterhaus gewesen, worauf der Schatzkanzler erwidert hat, daß »der Ausschuß für Handels- und Industriepolitik nach dem Kriege« (*Commercial and Industrial Policy after the War*) schon mit der Prüfung dieser Frage betraut sei. Inzwischen hat dieser Ausschuß seinen Bericht erstattet und vorgeschlagen, das »*Hundred Weight*« und die Tonne durch das »*Central*« von 100 Pfund und das »*Short Ton*« von 2000 Pfund zu ersetzen.

daher das Verhältnis zwischen Raum und Tragfähigkeit danach festgelegt worden sei. Auch Voigt¹⁾ in dem 1860 erschienenen Aufsätze bewegt sich in ähnlichem Gedankengange.

Das hieße also die Entstehung des bestehenden Verhältnisses zwischen Raum und Gewicht auf im wesentlichen theoretische Erwägungen zurückführen. Diese Erklärung erscheint aber wenig einleuchtend. Dem Reeder, besonders dem der älteren Zeiten, liegen derartige Erwägungen völlig fern. Es kommt hinzu, daß unzweifelhaft das für die Frachtberechnung festgelegte Verhältnis zunächst in den englischen Verkehren aufgekommen ist, also in Verkehren, die das metrische System nicht kennen. Alles das stellt außer Zweifel, daß mehr praktische Erfahrungen es gewesen sind, auf Grund deren dieses Verhältnis sich allmählich herausgebildet hat. Und zwar ist die Entstehung dieses Verhältnisses ganz ähnlich zu denken, wie wir bei den Tonnenskalen die Entstehung gewisser Verhältnisse zwischen Raum und Gewicht beobachtet haben. Die Tonnenskalen gingen, wie wir sahen²⁾, von einem bestimmten Gute aus, das den Laderaum und die Tragfähigkeit eines Schiffes üblicher Bauart etwa gleichmäßig ausnutzt und gleichzeitig eine erhebliche Bedeutung für den betreffenden Verkehr hatte, und legten danach das Verhältnis zwischen Raum und Gewicht grundsätzlich fest. So hat sich offenbar auch hier der Vorgang abgespielt. Ein bestimmtes Gut von überragender Verkehrsbedeutung, dessen Raum- und Gewichtsverhältnisse etwa denjenigen entsprechen, wie sie sich bei Schiffen üblicher Bauart vorfinden, hat auch hier den Maßstab hergegeben, nach dem Gewicht und Raum bei der Frachtberechnung berücksichtigt werden. In der mündlichen Überlieferung unter Reedern und Kaufleuten trifft man noch heute gelegentlich auf die Anschauung, daß Weizen es gewesen sei, nach dem sich dieses Verhältnis bestimmt habe, und in der Tat hat diese Ansicht viel für sich, da Weizen in seinem Raum- und Gewichtsverhältnis dem für die Frachtberechnung allgemein festgelegten Verhältnis ungefähr entspricht. Vielleicht geben englische Archive, wo diese Forschungen in erster Linie angestellt werden müßten, einmal zuverlässige Auskunft über diese Frage.

Aus dieser Entstehung ist nun aber nicht etwa zu schließen, daß das für die Frachtberechnung festgelegte Verhältnis auch heute noch dem Raum- und Tragfähigkeitsverhältnis, wie es sich bei den in der überseeischen Schifffahrt beschäftigten Schiffen im allgemeinen vorfindet, genau oder auch nur einigermaßen genau entsprechen müßte. Am wenigsten darf angenommen werden, daß dieses Verhältnis im Einzelfalle dem bei einem bestimmten Schiff vorliegenden Verhältnis auch nur einigermaßen nahe kommen müßte. Das ist schon deshalb nicht der Fall, weil das Verhältnis zwischen Laderaum und Tragfähigkeit bei jedem Schiff wesentlich anders ist. Die Verschiedenheiten in der Bauart der Schiffe, wie sie vor allem durch die Bedürfnisse der einzelnen Fahrten, insbesondere durch die Größenverhältnisse, den Tiefgang, die Geschwindigkeit, die Abgabenverhältnisse u. dgl. m. bedingt sind, be-

¹⁾ Voigt a. a. O., Seite 266/67.

²⁾ Vgl. oben Seite 37.

einflussen das Verhältnis zwischen Laderaum und Tragfähigkeit sehr stark. So stellt man, um ein Beispiel zu geben, in der indischen Fahrt wegen der hohen Hafen- und Kanalabgaben Schiffe mit verhältnismäßig wenig Raum ein, während man in der sogenannten Westküstenfahrt, also in der Fahrt nach der Westküste Amerikas, besonders geräumige Schiffe verwendet, die eine weiträumige Lagerung der Güter gestatten und dadurch die Lösch- und Ladezeit und damit den Hafenaufenthalt nach Möglichkeit verkürzen. Auch wo ein Verkehr Schiffe mit beschränktem Tiefgang verlangt, verschiebt sich das Verhältnis zwischen Raum und Tragfähigkeit zugunsten des Raumes. Die Zahlen, wie sie Commentz für gewisse Musterschiffe berechnet hat, zeigen diese Abweichungen sehr deutlich; er berechnet den auf die Tonne Tragfähigkeit entfallenden Laderaum für die Nord- und Ostseefahrt auf 1,35 cbm, für die Mittelmeerfahrt auf 1,46 cbm, für die Indienfahrt auf 1,77 cbm und für die Westküstenfahrt auf 1,92 cbm ¹⁾.

Aber das für die Frachtberechnung zugrunde gelegte Verhältnis weicht auch nicht unerheblich von dem heute in der überseeischen Schifffahrt bestehenden Durchschnittsverhältnis zwischen Laderaum und Tragfähigkeit ab. Denn das für die Frachtberechnung bestehende Verhältnis gründet sich ja nicht auf irgendwelche sorgfältigen Ermittlungen neuerer Zeit, sondern auf die unsicheren Erfahrungen weit zurückliegender Zeiten. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, daß der Schiffsbau infolge des Übergangs vom Segel zur Dampfkraft und vom Holz- zum Stahlschiff ganz andere Verhältnisse zwischen Raum und Tragfähigkeit geschaffen hat, als sie zur Zeit der Entstehung dieses Frachtverhältnisses bestanden haben. Soweit die in neuerer Zeit weit vorgeschrittene Sonderung der einzelnen Schiffstypen überhaupt die Aufstellung eines Durchschnittsverhältnisses gestattet, darf man, grob gemessen, annehmen, daß der für die Ladung zur Verfügung stehende Rauminhalt bei der überseeischen Schifffahrt etwa um $\frac{3}{4}$ größer ist als die Tragfähigkeit des Schiffes ²⁾, d. h. also, daß das heute in der Seeschifffahrt bestehende Durchschnittsverhältnis zwischen Laderaum und Tragfähigkeit in der angegebenen Höhe zugunsten des Laderaums von dem für die Frachtberechnung geltenden Verhältnis abweicht.

Angesichts dieses Ergebnisses liegt die Frage nahe, ob nicht das bestehende Frachtverhältnis bei Verladung von Schwergut eine Benachteiligung des Reeders mit sich bringt, da für die Gewichtstonne nur der gleiche Frachtsatz wie für die Raumtonne erhoben wird, obwohl die Tragfähigkeit verhältnismäßig geringer ist als der zur Verfügung stehende Raum. Indessen ist hierbei zu berücksichtigen, daß der Wert, den Raum und Tragfähigkeit für den Schiffer haben, sich nicht nur nach dem bei seinem Schiff bestehenden Verhältnis zwischen Raum und

¹⁾ Commentz, Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik, Seite 34 ff.

²⁾ Das Ergebnis ist gewonnen aus der vom Verfasser vorgenommenen Vergleichung einer größeren Anzahl von Frachtdampfern verschiedener Typen und verschiedener Reedereien. Dem entspricht auch etwa die im Seeverkehr vielfach übliche Annahme, daß ein Schiff $1\frac{1}{2}$ mal soviel Gewichtstonnen zu 1000 kg tragen kann, als dessen Netto-raumgehalt Registertonnen (Registertonne = 2,83 cbm) zählt.

Tragfähigkeit, sondern auch danach bestimmt, in welchem Verhältnis der Raum und die Tragfähigkeit von den Befrachtern beansprucht wird, mit anderen Worten, ob das Ladungsangebot mehr Schwergüter oder mehr Leichtgüter enthält. Überwiegen in einem Verkehr die Schwergüter, so steigt der wirtschaftliche Wert der Tragfähigkeit gegenüber dem Raum, während umgekehrt bei einem Mehrangebot von Leichtgütern der Raum gegenüber der Tragfähigkeit an Wert gewinnt. Die Zusammensetzung des Ladungsangebotes ist nun aber überall sehr verschieden: In Bremen überwiegen z. B. in der ausgehenden Fahrt sehr stark die Leichtgüter; denn in seinem Hinterland spielt die Schwerindustrie keine wesentliche Rolle, und ihm fehlt eine leistungsfähige Wasserstraße, die es ihm möglich machen könnte, die Schwergüter, die eine hohe Fracht nicht vertragen können, billig heranzuziehen. Im Verkehr des Norddeutschen Lloyd nach New York ist die Menge der Leichtgüter daher vor dem Kriege etwa viermal so groß gewesen, als die der Schwergüter. In Hamburg, wo die Elbe die billige Zufuhr von Schwergütern ermöglicht, hat das Schwergut im ausgehenden Verkehr eine wesentlich größere Rolle gespielt. Und noch weit mehr hat es in Antwerpen und Rotterdam überwogen, weil hier das rheinisch-westfälische Gebiet mit seiner Schwerindustrie und für Antwerpen außerdem auch das industriereiche Belgien zum Hinterland gehört. Und ähnliche Unterschiede, wie sie zwischen den einzelnen Häfen bestehen, finden sich auch zwischen den einzelnen überseeischen Verkehren, in denen bald das Schwergut, bald das Leichtgut überwiegt. So tritt vor allem in vielen einkommenden Verkehren, z. B. in dem Verkehr von Chile, an dem Salpeter und Phosphat einen überwiegenden Anteil haben, das Schwergut stark in den Vordergrund.

Es ergibt sich daraus, daß nicht schon aus der Tatsache, daß das für die Frachtberechnung festgelegte Verhältnis von dem durchschnittlichen Raum- und Tragfähigkeitsverhältnis der Seeschiffahrt abweicht, auf die Zweckwidrigkeit jenes Verhältnisses geschlossen werden darf. Im Gegenteil, da im großen und ganzen die Raumgüter in der Linienfahrt überwiegen, darf gesagt werden, daß das für die Frachtberechnung einstmals festgelegte Verhältnis noch heute im großen und ganzen zweckentsprechend ist.

3. Besonders weitgehende Berücksichtigung des Raumes. Besonders bezeichnend für dieses Tarifsysteem ist nun die starke Berücksichtigung, den der Raum, den die Güter beanspruchen, bei der Frachtbemessung findet. Diese Eigenart tritt besonders deutlich in Erscheinung, wenn wir das Wagenraum- und Gewichtssystem der Eisenbahn zum Vergleich heranziehen. Auch dieses berücksichtigt den Raum, den die Güter beanspruchen, aber die Berücksichtigung des Raumes geht hier doch lange nicht so weit wie im Seetarifwesen. Die unmittelbare Grundlage für die Frachtberechnung bildet bei der Eisenbahn das Gewicht; kein Gut wird gemessen. Nur mittelbar wird auch der Raumbedarf des Gutes berücksichtigt. Das geschieht im deutschen Eisenbahntarifwesen bei den Wagenladungsgütern dadurch, daß man von dem Verhältnis zwischen Tragfähigkeit und Fassungsraum, wie es bei einem regelrechten 10 t-Wagen besteht, als Grundlage ausgeht und die Zahlung

des vollen Frachtsatzes für eine ganze oder halbe Wagenladung ohne Rücksicht darauf verlangt, wie sich der Fassungsraum dieses Wagens zu dem verladenen Gewichte stellt. Bei den Stückgütern andererseits wird der Raumbeanspruchung dadurch Rechnung getragen, daß zwischen gewöhnlichen und sperrigen Stückgütern, d. h. solchen, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht einen ungewöhnlich großen Laderaum in Anspruch nehmen, unterschieden wird, und für beide zwar der Beförderungspreis nach Gewicht festgesetzt, für sperrige Güter jedoch im Hinblick auf die größere Raumbeanspruchung ein Zuschlag erhoben wird.

Bei der Schifffahrt konnte das gleiche Verfahren nicht Platz greifen. Zunächst einmal fehlt es hier an einer Einheit, wie sie der Eisenbahnwagen darstellt, die als Grundlage für die Tarifierung hätte genommen werden können. Nur ein Verfahren, wie es die Eisenbahn bei der Tarifierung der Stückgüter anwendet, hätte bei der Seeschifffahrt in Frage kommen können. Dieses Verfahren würde aber den besonderen Bedürfnissen der Seeschifffahrt nicht genügt haben. Denn die Seeschifffahrt verlangt eine viel weitergehende Berücksichtigung des Raumbedarfs der Güter, als sie durch die bloße Erhebung von Zuschlägen für sperrige Güter ermöglicht wird. Und zwar liegt der Grund dafür darin, daß der für die Verfrachtung zur Verfügung stehende Schiffsraum im Verhältnis zur Tragfähigkeit einen viel größeren Wert für den Reeder darstellt, als der Wagenraum für den Eisenbahnunternehmer.

Denn einmal ist der Rauminhalt beim Schiffe kaum irgendwie zu vergrößern. Während es bei der Eisenbahn möglich ist, für sperrige Güter Wagen mit größerem Rauminhalt einzustellen und die offenen Wagen innerhalb der Tragfähigkeit und des Lademaßes auch über die Seitenwände hinaus zu beladen, und während es endlich möglich ist, dem Zuge weitere Wagen bis zur Grenze seiner Belastungsfähigkeit anzuhängen, fehlt es beim Schiffe fast ganz an entsprechenden Möglichkeiten¹⁾. Auch die Beladung des Deckes spielt wegen der besonderen

¹⁾ Vgl. dazu die bezeichneten Ausführungen des Präsidenten der Fédération des Industriels et des Commerçants Français und gleichzeitigen Direktors der Compagnie des Messageries Maritimes, M. André Lebon:

»M. Noblemaire (Directeur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée) nous a dit avec beaucoup de raison, il y a quelques instants, que la base même de nos tarifications est différente; les chemins de fer taxent aux poids, vendent du poids; nous, nous vendons de l'espace et nous sommes bien obligés de vendre de l'espace, puisque l'unité, que nous mettons en service, n'est pas élastique, si vous me permettez une comparaison très audacieuse, comme le sont vos trains de chemins de fer. Vous pouvez ajouter des wagons à vos trains; de plus, quand un train a son maximum de wagons, 40 je crois, vous pouvez faire un train supplémentaire. Ce sont là des facultés, que nous n'avons pas. Quand notre bateau est plein, nous ne pouvons pas y ajouter un supplément quelconque; en général, même, nous ne pouvons pas faire un bateau supplémentaire; les outils dont nous nous servons sont en effet tellement dispendieux, que nous ne nous amusons pas à les garder en magasin pour faire face aux besoins éventuels de l'exportation. Quand on a des cargo-boats qui coûtent 3 millions 1/2 ou 4 millions l'un, on ne les collectionne pas dans les ardenaux pour les tenir à la disposition du public; cela entraînerait une charge permanente très supérieure au bénéfice de leur exploitation momentanée. Nous n'avons donc en service que le nombre de bateaux correspondant aux besoins courants. Par suite, vous le voyez, l'espace dont nous disposons est limité et c'est un fait dont il nous faut tenir compte dans nos tarifs.: Vgl. Bulletin Mensuel Nr. 20, 1905.

Gefahren, denen die Deckladung auf hoher See durch Wellenschlag und Seegang ausgesetzt ist, nur eine geringe Rolle¹⁾.

Weiter weicht auch das Verhältnis zwischen Ladegewicht und Fassungsraum beim Schiff wesentlich von dem bei der Eisenbahn üblichen, und zwar zu ungunsten des Schiffsraums ab. Bei den Seeschiffen der überseeischen Fahrt verhält sich, wie wir sahen, die durchschnittliche Tragfähigkeit zum durchschnittlichen Laderaum bei Gleichstellung der Gewichts- mit der Raumtonne etwa wie 1 zu 1,75. Bei der Eisenbahn ergeben sich dagegen für den Raum viel günstigere Verhältnisse, zumal wenn man dabei die für einzelne sperrige Güter vorzugsweise bestimmten Wagen und die Möglichkeit, die offenen Wagen auch über die Seitenwände hinaus zu beladen, berücksichtigt:

Der erst in neuerer Zeit in seiner Bauart festgestellte bedeckte Wagen des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes (Gm) von 15 t Ladegewicht hat z. B. einen Fassungsraum von 45,8 cbm. Das Verhältnis des Ladegewichts zum Fassungsraum ist also, wenn wir, dem Seetarifwesen folgend, die Gewichtstonne (1 t) der Raumtonne (1 cbm) gleichstellen, etwa wie 1 zu 3. Weit größer noch ist der Fassungsraum von einzelnen, für gewisse sperrige Güter bestimmten großräumigen bedeckten Wagen. Der Fassungsraum beträgt z. B. bei der Gml bezeichneten Wagengattung mit 15 t Ladegewicht und 78 cbm etwa das Fünffache der Tragfähigkeit. Entsprechend liegen die Verhältnisse auch bei den offenen Wagen. So hat z. B. der Vom, ein besonders hochbordiger Wagen, der außer für Viehsendungen für sperrige Ladungen dient, ein Ladegewicht von 15 t und einen Laderaum von 42,1 cbm; und noch reichlicher ist der Fassungsraum im Verhältnis zur Tragfähigkeit bei den vorzugsweise für gewisse sperrige Güter bestimmten großräumigen offenen Wagen. Wenn bei den sonstigen offenen Wagen sich das Verhältnis weniger günstig für den Raum gestaltet, so kann das hier außer Betracht bleiben, weil diese Wagen vorzugsweise für Schwergüter mit geringer Schichthöhe bestimmt sind.

Im großen und ganzen liegt danach das Verhältnis zwischen Wagenraum und Tragfähigkeit bei der Eisenbahn so, daß den meisten Gütern ohne wesentliche Beeinträchtigung wirtschaftlicher Wagenausnutzung der für die volle Ausnutzung des Ladegewichts erforderliche Raum ganz oder doch annähernd ganz gewährt werden kann, während bei der Seeschifffahrt hiervon nicht die Rede ist.

Unter solchen Voraussetzungen konnte die Eisenbahn sich mit einer weniger genauen Berücksichtigung des Raumes bei der Preisbemessung begnügen, während die Seeschifffahrt, um nicht Schaden zu erleiden, genötigt war, ihr System so aufzubauen, daß vor allem auch der Raumbedarf des Schiffes möglichst genau berücksichtigt wurde. So finden die Verschiedenheiten beider Systeme ihren tieferen Grund in den durch die Natur gegebenen, besonderen Eigenschaften jeder der beiden Verkehrsmittel.

4. Vorzüge und Nachteile des Systems. Es ist ein besonderer Vorzug des Tarifsystems der Seeschifffahrt, daß es sehr nachdrücklich auf eine günstige Ausnutzung der Ladefähigkeit des Schiffes und damit auf eine

¹⁾ Nach § 566 des Handelsgesetzbuches »dürfen daher auch Güter ohne Zustimmung des Abladers weder auf das Verdeck verladen, noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden«.

Verminderung der Selbstkosten hinwirkt, die mittelbar auch der Allgemeinheit in einer Verbilligung der Beförderung zugute kommen muß. Das System übt nämlich sowohl auf die Befrachter als auch auf die Verfrachter einen gewissen Zwang in dieser Richtung aus, indem es an die bessere Ausnutzung der Ladefähigkeit für den Befrachter den Vorteil von Frachtersparnissen, für den Verfrachter den Vorteil höherer Frachteinnahmen knüpft.

Der Befrachter zunächst wird dadurch, daß sich bei Leichtgütern die Fracht nach ihrem Raumbedarf bemißt, veranlaßt, den Rauminhalt dieser Güter möglichst einzuschränken, um dadurch an Fracht zu sparen. In der Tat läßt sich durch Pressung und zweckmäßige Verpackung der Rauminhalt zahlreicher Güter wesentlich beschränken. Die starke Pressung der Baumwoll-, Woll- und Juteballen und des Tabaks, für die in erster Linie die Rücksicht auf den Seetransport bestimmend ist, sind hierfür bezeichnende Beispiele.

Aber auch auf den Verfrachter wird durch dieses System, wenn auch in anderer Richtung, ein gewisser Zwang zur günstigen Ausnutzung der Ladefähigkeit seines Schiffes ausgeübt. Das hängt damit zusammen, daß dieses System dem Schiffer die Möglichkeit bietet, durch zweckmäßige Vereinigung von Schwergut und Leichtgut die Einnahmen aus seinem Schiff besonders günstig zu gestalten.

Ein Beispiel möge das erläutern: Würde z. B. der Reeder sein Schiff, von dem wir der Einfachheit halber, wenn auch den üblichen Maßverhältnissen nicht entsprechend, annehmen wollen, daß es einen nutzbaren Laderaum von 10 000 cbm und eine Tragfähigkeit von 10 000 t hat, ausschließlich mit Schwergütern beladen, die dreimal so viel wiegen als sie messen, bei denen also auf einen Kubikmeter 3 t Gewicht kommen, so würde er bei der Verfrachtung von 10 000 t Schwergut zwar die Tragfähigkeit des Schiffes voll, den nutzbaren Raum aber erst zu $\frac{1}{3}$ ausgenutzt haben, so daß noch 6 666 cbm Raum verfügbar bleiben würden, an dessen Ausnutzung ihn aber die Erschöpfung der Tragfähigkeit seines Schiffes hindern würde. Seine Frachteinnahmen würden unter Zugrundelegung eines Frachtsatzes von 30 M. für 1 t Gewicht oder 1 cbm 300 000 M. betragen.

Den Raumüberschuß von 6 666 cbm, der bei dieser Art der Beladung seines Schiffes unausgenutzt bleibt, kann der Reeder aber für das Frachtertragnis mehr oder weniger nutzbar machen, wenn er die Annahme der Schwergüter einschränkt und auch Leichtgüter mit verfrachtet. Würde er z. B. in unserem Falle von dem Schwergut, das dreimal so viel wiegt, als es mißt, nur 6 000 t verfrachten, so stände ihm für die Beiladung anderer Güter noch eine Tragfähigkeit von 4 000 kg und ein nutzbarer Raum von 8 000 cbm zur Verfügung. Diese verbleibende Ladefähigkeit könnte er nun z. B. in der Weise ausnutzen, daß er Leichtgüter beiladet, deren Raumbedarf doppelt so groß ist wie ihr Gewicht, bei denen also auf eine Gewichtstonne zwei Kubikmeter kommen. In diesem Falle würden seine Frachteinnahmen unter der Annahme, daß der Frachtsatz für die Raumtonne Leichtgut der gleiche ist wie für die Gewichtstonne Schwergut, betragen:

für 6 000 t Schwergut	180 000 M
für 8 000 cbm Leichtgut	240 000 »
	zusammen 420 000 M,

also 120 000 M mehr als im ersten Falle.

Weitere Berechnungen lassen leicht erkennen, daß sich das Frachtertragnis um so günstiger gestaltet, je mehr die zusammengeladenen Güter in ihrem Raumbedarf und ihrem Fassungsraum voneinander abweichen, je leichter also die Leichtgüter und je schwerer die Schwergüter sind; und umgekehrt, daß sich eine um so niedrigere Gesamtfracht ergibt, je mehr sich die zusammengeladenen Güter in ihrem Rauminhalt und ihrem Gewicht nähern.

In diesen Erscheinungen ist für den Verfrachter ein Ansporn gegeben, die Ladefähigkeit seines Schiffes durch zweckmäßige Zusammenladung von Gütern mit abweichenden Raum- und Gewichtsverhältnissen möglichst wirtschaftlich auszunutzen, um dadurch seine Frachteinnahmen zu erhöhen. Das hat auch für die Preisbildung eine wichtige Folge. Wo nämlich das Ladungsangebot an Leichtgütern gering ist, da wird der Reeder bereit sein, die Fracht für Leichtgüter verhältnismäßig niedrig zu stellen, falls er hoffen kann, dadurch den Verkehr in diesen Gütern zu beleben. Denn da er auf diese Weise den Laderaum seines Schiffes besser ausnutzen kann, so verspricht eine Ermäßigung der Frachten für Leichtgüter, wenn ihm dadurch erhebliche neue Sendungen in diesen Gütern zugeführt werden, noch immer ein günstigeres Gesamtfrachtergebnis als ohne diese Güter. Das Gleiche gilt naturgemäß für die Heranziehung von Schwergut da, wo an Schwergut Mangel ist.

Die Vorteile günstiger Ausnutzung der Ladefähigkeit werden nun aber durch einen wesentlichen Nachteil erkauft. Er liegt in der Verwendung des Raummaßes für die Frachtberechnung der Leichtgüter.

Vom Standpunkt der allgemeinen Bedürfnisse des Marktes liegt darin schon deshalb ein Nachteil, weil damit der Beförderungspreis in einer Form dargeboten wird, die beim Warenhandel nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Denn erfahrungsgemäß spielt das Raummaß im Warenhandel eine viel geringere Rolle als das Gewichtsmaß, das dauernd noch weiter im Vordringen begriffen ist. Es ist aber wünschenswert, daß die Bemessung der Beförderungspreise sich möglichst der Form anschließt, in der die Warenpreise dargeboten werden, da der Beförderungspreis einen Teil des Warenpreises ausmacht.

Viel wichtiger aber noch ist, daß die zuverlässige Ermittlung des Rauminhalts eines Gutes vielfach außerordentlich schwierig, ja geradezu unmöglich ist. Diese Schwierigkeit tritt besonders dort in Erscheinung, wo ein Gegenstand eine unregelmäßige Gestalt hat, oder wo seine Gestalt wechselt, wie das z. B. bei Gütern in Säcken der Fall ist. Um die Gleichmäßigkeit des Ergebnisses wenigstens einigermaßen sicher zu stellen und Willkürlichkeiten auszuschließen, sind zwar in vielen Häfen für die Vornahme der Messung besonders sachkundige Personen bestellt, die, wie z. B. in Bremen, vielfach auch beeidigt sind und einer amtlichen Aufsicht unterstehen, und es sind außerdem besondere gesetzliche Vor-

schriften über die Ausführung der Messung ergangen. Um zu zeigen, in welcher Richtung sich diese Vorschriften bewegen, seien im folgenden die in der bremischen Verordnung »betreffend die beeidigten und öffentlich angestellten Gütermesser« vom 3. April 1903, § 4 enthaltenen Vorschriften über die Ausführung der Messung wiedergegeben:

Bei der Messung, die, wie bisher gebräuchlich, mittels eines Bandes geschieht, sind folgende nähere Vorschriften streng zu beachten:

- a) Etwaige Unebenheiten werden bei allen Kolli mit in Berechnung gezogen.
- b) Bei Fässern, Piepen und ähnlichen Kolli wird die Länge mit der Rundung, die Höhe aber an beiden Enden von der Kimme herab gemessen.
- c) Bei Kolli in regelmässiger Zylinderform wird die Länge und der zweimalige Durchmesser in Berechnung gezogen und von dem sich ergebenden Maße ein Fünftel abgerechnet. Mehrere zusammengehörige Kolli der Art werden indessen tunlichst in regelmässige Vierecke zusammengestellt und ihr Inhalt nach dieser Form ermittelt.
- d) Das nämliche kommt bei Kolli von unregelmässiger Gestalt in Anwendung, deren Maß, wenn eine solche Zusammenstellung nicht tunlich ist, den Gütermessern auf ihren Amtseid nach bestem Ermessen zu bestimmen überlassen bleiben muß.

Indessen werden durch derartige Verordnungen die Nachteile der Raummessung nur gemildert, keineswegs beseitigt. Die Möglichkeit abweichender Ergebnisse der Raummessung bleibt doch für viele Güter bestehen, wie das auch die vorangeführte bremische Verordnung in der Bestimmung unter d) erkennen läßt. Da diese Möglichkeit zu einer dauernden Quelle von Reklamationen werden würde, lehnen die Reedereien Reklamationen der Vershiffer wegen der Ausführung der Messung grundsätzlich ab und stellen den Befrachtern frei, die Messung ihrer Waren überwachen zu lassen¹⁾.

Damit hängt auch eng zusammen, daß diese Art der Frachtbestimmung dem Befrachter die Vorausberechnung der Fracht bei Leichtgütern sehr erschwert und vielfach unmöglich macht, da, ganz abgesehen von der Möglichkeit abweichender Ergebnisse, zur Raummessung Erfahrungen und Kenntnisse gehören, die dem Befrachter im allgemeinen abgehen. Darunter muß naturgemäß das überseeische Geschäft, soweit es sich mit Raumgütern befaßt, leiden. Vor allem gilt das für das Ausfuhrgeschäft, das vorzugsweise mit Raumgütern zu tun hat, und in dem es üblich ist, die Preise »cif Einfuhrhafen« zu stellen. Allerdings werden diese Schwierigkeiten teilweise dadurch gemildert, daß die Einfuhrhäuser in der Regel die gleichen Güterarten in gleicher Verpackung zur Verschiffung bringen und daher von früheren Verschiffungen her im Besitz gewisser Erfahrungen über den Rauminhalt der von ihnen auszuführenden Güter sind. Wo solche Erfahrungen fehlen, ist es nichts Seltenes, daß der Vershiffer erst im Einvernehmen mit der beteiligten Reederei Probevermessungen vornehmen läßt. Auch das im überseeischen Verkehr besonders entwickelte Speditionswesen läßt die mit der Raum-

¹⁾ So z. B. ausdrücklich der bis Kriegsausbruch in Geltung gewesene Frachttarif der Roland-Linie für den Verkehr nach Chile und Peru: »Es steht den Herren Vershiffern frei, die Messung ihrer Waren im Anlieferungsschuppen oder an Bord des Dampfschiffs überwachen zu lassen, indem spätere Reklamationen nicht berücksichtigt werden können«.

messung verbundenen Schwierigkeiten einer zuverlässigen Vorausbestimmung der Seefracht weniger in Erscheinung treten, da der Spediteur dem Ausfuhrhause im allgemeinen einen einheitlichen Satz für die Ausführung der gesamten Beförderung, einschließlich der Landbeförderung und sämtlicher Nebenkosten, zur Verfügung stellt.

Trotz alledem sind mit der Verwendung des Raummaßes bei den Leichtgütern doch so erhebliche Nachteile für die Verkehrstreibenden verbunden, daß wir überall bei ihnen auf das Streben nach Gewichtssätzen stoßen. Das geht soweit, daß der Gewährung von Gewichtssätzen an Stelle von Maßätzen keine geringere Bedeutung beigelegt wird als einer Frachtermäßigung. Die Reedereien haben sich dem Drängen hiernach vielfach nicht entziehen können und unter Durchbrechung des Systems für einzelne Leichtgüter statt Maßätzen Gewichtssätze zur Verfügung stellen müssen, wobei für die Reedereien auch die Hoffnung mitgesprochen hat, hierdurch den Verkehr in den betreffenden Gütern zu beleben.

5. Formelle Fassung dieser Grundsätze. In welcher Weise haben nun diese Grundsätze im Tarifschema ihren Ausdruck gefunden? Im allgemeinen in der Weise, daß ohne Rücksicht darauf, ob die Güter nach Raum oder Gewicht verfrachtet werden, einheitliche Sätze festgesetzt werden, auf deren Grundlage nun entweder die Fracht nach Raum oder nach Gewicht berechnet wird, je nachdem ein Gut auf Grund des festgelegten Verhältnisses (Raumtonne = Gewichtstonne) sich als Leicht- oder Schwergut darstellt. Es gilt also z. B. der im australischen Frachtdampferverkehr von Bremen nach Sydney für Güter der Klasse II vor Kriegsausbruch in Geltung gewesene Satz von 35,50 M. sowohl für Güter wie etwa Aluminiumwaren, deren Fracht sich, weil sie Leichtgüter sind, nach ihrem Rauminhalt bemißt, als auch für Güter wie etwa Bleikabel, deren Fracht sich, weil sie Schwergüter sind, nach ihrem Gewicht berechnet.

Zur Bezeichnung dieser Grundsätze hat der Seeverkehr einige in den Tarifen immer wiederkehrende, sehr einfache Formeln entwickelt:

»Die Frachtsätze verstehen sich für Kubikmeter oder 1 000 kg nach Wahl des Schiffes«; oder ganz kurz: »für Kubikmeter oder 1 000 kg Schiffswahl«; oder auch: »sämtliche Frachten werden berechnet für Kubikmeter oder 1 000 kg, je nachdem, welche Berechnungsart für das Schiff besser auskommt«.

In den englischen Verkehren und, soweit darüber hinaus das englische Maß- und Gewichtssystem auch anderen Tarifen zugrunde liegt, ändert sich naturgemäß die Bezeichnung der Maße. Die entsprechenden englischen Formeln lauten daher:

»Rates of freight are calculated per ton measurement of 40 cubic feet or per ton gross weight of 2 240 lbs at steamers option«; oder auch kurz: »per ton of 40 cubic feet or 2 240 lbs et steamers option« oder auch: »All goods to be taken at per ton gross Weight or Measurement (i. e. 2 240 lbs or 1 015 kilos and 40 cubic feet English respectively) whichever pays most to the ship (wichever yields most freight)«.

In der Tat fassen diese Formeln die an sich ziemlich verwickelten Grundsätze der Frachtberechnung in überraschend einfacher Weise zusammen. Sie enthalten alles wesentliche, sowohl die Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwergut und die Abgrenzung beider gegeneinander als auch die Bestimmung, daß sich die Fracht bei Leichtgütern nach Maß, bei Schwergütern nach Gewicht berechnet. Das letztere findet seinen Ausdruck in den Klauseln: »je nachdem, welche Berechnungsart für das Schiff besser auskommt« oder auch ganz kurz: »nach Schiffswahl«. Beide Klauseln decken sich inhaltlich. Denn der Reeder wird naturgemäß immer die Berechnungsart wählen, die für ihn am besten auskommt; das aber ist bei Leichtgütern wegen ihrer verhältnismäßig stärkeren Raumverdrängung die Berechnung nach Raummaß, bei Schwergütern wegen ihrer verhältnismäßig stärkeren Beanspruchung der Tragfähigkeit die Berechnung nach Gewicht.

Noch erleichtert wird der praktische Gebrauch dieser Grundsätze durch die Einführung des wichtigen Begriffs »Frachttonne« (*freight ton*, auch *Bill of Lading ton*; *B/L ton*). Hierunter ist die Tonne — bald Raum- bald Gewichtstonne — zu verstehen, für die im Einzelfall die Fracht bezahlt werden muß. Man hat damit einen zusammenfassenden Begriff geschaffen für die wechselnden, der Frachtberechnung zugrunde liegenden Maßeinheiten, der vielfach von Nutzen ist. Frachtzuschläge werden z. B. vielfach »für die Frachttonne« festgesetzt, womit gesagt werden soll, daß sie erhoben werden sollen für die Tonneneinheit — Gewichts- oder Raumtonne —, nach der sich im Einzelfall die Fracht berechnet. Ebenso wird man diesen Begriff mit Nutzen heranziehen können, um die Beförderungsleistung auf eine Einheit zurückzuführen. So wird man, wie man bei der Eisenbahn als Leistungseinheit das Tonnenkilometer gewählt hat, bei der Seeschifffahrt die »Frachttonnen-Seemeile« als Leistungseinheit verwenden.

6. Berücksichtigung der Taraverschiedenheiten bei der Bemessung der Frachthöhe. Das dargestellte System findet nun noch in gewisser Hinsicht eine Ergänzung. Indem es die Schwergüter ausschließlich nach Gewicht behandelt, läßt es die zwischen den einzelnen Schwergütern bestehenden Unterschiede in der Raumbeanspruchung außer Betracht; und indem es umgekehrt die Fracht für Leichtgüter ausschließlich nach dem Rauminhalt berechnet, können die Unterschiede, wie sie im Gewicht zwischen den einzelnen Leichtgütern bestehen, nicht zur Geltung kommen. Diese Lücken werden nun in der Weise ausgefüllt, daß auch bei der Bemessung der Höhe der Frachtsätze auf die Raum- und Gewichtsverhältnisse der einzelnen Güter Rücksicht genommen wird. Soweit die Güter in Wertklassen eingeteilt werden, geschieht das genau wie bei den Eisenbahntarifen in der Weise, daß die Taraverschiedenheiten bei der Einordnung der Güter in die verschiedenen Klassen mitberücksichtigt werden. Mit der Wertklassifikation verbindet sich alsdann eine Taraklassifikation. Soweit aber, wie das vielfach im Seefrachttarifwesen der Fall, von der Bildung von Klassen abgesehen und für jede Warengattung eine besondere Fracht festgesetzt wird, werden bei der Bemessung der Höhe dieser Sätze auch

die Raum- und Gewichtsverhältnisse des Gutes mitberücksichtigt. Solche Schwergüter, deren Raumbedarf verhältnismäßig groß ist, werden also höher tarifiert als solche, die verhältnismäßig wenig Raum verlangen. Und andererseits erhalten solche Leichtgüter, die besonders sperrig sind und daher die Tragfähigkeit des Schiffes wenig beanspruchen, einen niedrigeren Satz als solche, die verhältnismäßig mehr wiegen. Das letztere kommt in den Tarifen oft sehr deutlich zum Ausdruck, indem die Fracht bei einzelnen Leichtgütern je nach den im Einzelfall vorliegenden Maßverhältnissen verschieden hoch bemessen wird. So werden z. B. in dem Tarif nach dem La Plata und Paraná aus dem Jahre 1914 bei Aluminium und Aluminiumwaren folgende Unterschiede gemacht:

	Frachtsatz für Montevideo und Buenos Aires
nicht weniger als das Sechsfache des Gewichts messend . .	15,00 <i>M</i> ,
nicht weniger als das Dreifache des Gewichts messend . .	17,50 «
weniger als das Dreifache des Gewichts messend	20,00 «

C. Ausnahmen von den allgemeinen Grundsätzen in der Berücksichtigung von Raum und Gewicht.

Die im vorhergehenden Abschnitt erörterten Grundsätze gelten nun aber nicht ausnahmslos. Einmal gibt es ganze Verkehre, für die abweichende Grundsätze gelten, und weiter stoßen wir auch dort, wo für einen Verkehr die vorher erörterten Grundsätze im allgemeinen Eingang gefunden haben, doch bei einzelnen Güterklassen oder Güterarten auf Durchbrechungen dieser Grundsätze.

I. Die für die deutschen überseeischen Interessen wichtigste Ausnahme der ersten Art finden wir im Levante-Verkehr. Hier werden im allgemeinen die Frachten nicht nach Raum oder Gewicht, sondern lediglich nach Gewicht berechnet. Im allgemeinen gilt also hier die gleiche Messungseinheit wie im Eisenbahntarifwesen. Ausnahmen gelten für eine größere Anzahl besonders sperriger Güter, z. B. für Kapok, Fahrräder, Demijohns, Confetti, Kartonnagen, Blasebälge, Holzmöbel usw., für die Maßsätze festgesetzt sind. Außerdem haben sich die Reedereien vorbehalten, für Stücke, die mehr als 2 cbm auf 1 000 kg messen, einen Maßsatz zu berechnen¹⁾.

Wenn sich danach also die Fracht auch bei Leichtgütern im allgemeinen nach Gewicht berechnet, so bedeutet das doch nicht, daß hierbei von der Rücksicht auf die Raumeinnahme völlig abgesehen wäre. Die Raumbedürfnisse der einzelnen Güter sind vielmehr bei Bemessung der Höhe der Gewichtssätze mitberücksichtigt. So erklären sich z. B. in dem Frachttarif der Deutschen Levante-Linie ab Hamburg und Bremen von 1914 die verhältnismäßig sehr hohen Sätze für Bimstein

¹⁾ Vgl. die Vorbemerkungen zu dem nicht veröffentlichten Frachttarif der Deutschen Levante-Linie ab Hamburg und Bremen von 1914, Seite 1.

(Maßverhältnis: etwa 1 000 kg = 3,88 cbm), für Holzdraht (Maßverhältnis: etwa 1 000 kg = 3 cbm) und für Korkholz (Maßverhältnis: etwa 1 000 kg = 7,13 cbm).

II. Soweit sich die Ausnahmen von den allgemeinen Grundsätzen nur auf einzelne Güterklassen oder Güterarten beschränken, können wir drei verschiedene Fälle unterscheiden:

1. Wie wir sahen, sieht das allgemeine System, indem es die Gewichtstonne der Raumtonne gleichstellt, einen einheitlichen Satz vor, der sowohl für die Berechnung nach Maß als auch für die nach Gewicht Anwendung findet. Dieser allgemeine Grundsatz wird nun in manchen Fällen in der Weise durchbrochen, daß der Tarif an Stelle eines einheitlichen zwei verschiedene Sätze festsetzt, von denen der eine bei der Berechnung nach Gewicht, der andere bei der Berechnung nach Raum angewandt wird.

Der Tarif der Westindien-Fahrt nach Santo Domingo aus dem Jahre 1912 bietet hierfür ein gutes Beispiel. Sein Tarifschema ist folgendes:

Nach	Für Güter der				
	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	
	f. 1 cbm oder 1000 kg, Schiffswahl,			Maßgut f. 1 cbm	Schwertgut f. 1000 kg
Santo Domingo					
Puerto Plata	M 65.— oder 1/0	M 55.—	M 45.—	M 32.50	M 35.—
Sanchez					
Samaná					
Monte Cristy					
San Pedro de Macoris					
Azua					
Domingo City					

Während also hier für Güter der Klasse I—III, den allgemeinen Grundsätzen entsprechend, einheitliche Frachtsätze für 1 cbm oder 1 000 kg festgesetzt sind, ist bei der Klasse IV für Maßgut ein anderer Satz als für Gewichtsgut festgelegt. Der Erfolg ist, daß in dieser Klasse das sonst bestehende Verhältnis zwischen Leichtgut und Schwergut verschoben wird, und zwar zu Ungunsten des Schwergutes, das einen verhältnismäßig höheren Frachtsatz zu zahlen hat. Naturgemäß ist auch das Umgekehrte möglich. Ein Beispiel dafür bietet der La Plata-Tarif vom 1. Februar 1914, wo für »Güter, die im Tarif nicht aufgeführt sind« — »articles not enumerated in this tariff« —, bei Berechnung nach Maß ein um $\frac{1}{3}$ höherer Satz festgesetzt ist als bei Berechnung nach Gewicht.

Derartige Abweichungen von den allgemeinen Grundsätzen erklären sich meist aus besonderen, mit der Art des Ladungsangebots zusammen-

hängenden Verhältnissen. Hat man in einem Verkehr regelmäßig Überfluß an Raum, so wird man geneigt sein, die Fracht für Leichtgüter verhältnismäßig niedriger zu bemessen als sonst; wird umgekehrt in einem Verkehr die Tragfähigkeit nur mangelhaft ausgenutzt, so wird man bereit sein, die Fracht für Schwergüter verhältnismäßig niedriger zu halten, um je nachdem das Leichtgut oder das Schwergut durch eine günstigere Preisstellung in größeren Mengen heranzuziehen.

2. Von größerer Bedeutung als diese Durchbrechung der allgemeinen Grundsätze ist eine andere: die ausnahmsweise Festsetzung von Gewichtssätzen für einzelne Güter, die nach dem dem Tarif zugrunde liegendem Messungsverhältnis Leichtgüter sind und daher an sich Maßsätze erhalten müßten.

Die Hauptursache dieser Erscheinung haben wir schon oben ¹⁾ kennen gelernt. Sie liegt in der großen Schwierigkeit, die eine zuverlässige Ermittlung des Rauminhalts bei vielen Gütern bietet, und in den Nachteilen, die mit der Raummessung für die Verkehrstreibenden verbunden sind, denen auf diese Weise in vielen Fällen eine sichere Vorausberechnung der Frachtkosten unmöglich gemacht wird. Diese Nachteile äußern sich naturgemäß bei den geringwertigen Gütern viel stärker als bei den hochwertigen, weil bei den geringwertigen Gütern die Fracht einen verhältnismäßig viel größeren Teil des Warenpreises darstellt, und infolgedessen Fehler in der Vorausberechnung der Fracht den Befrachter viel empfindlicher treffen als bei den hochwertigen Gütern. Daher finden wir denn auch die Ersetzung der Raumfrachten durch Gewichtsfrachten vor allem bei den geringwertigen Massengütern. Beispiele dafür lassen sich in den meisten Tarifen nachweisen. Hier seien einige aus dem bis Kriegsausbruch in Geltung gewesenen La Plata-Tarif wiedergegeben: Kieselguhr, Malz, Baumwollsaaten, Klee und Luzernesaaen haben, obwohl sie, da das Kubikmeter davon weniger als 1 000 kg faßt, zu den Leichtgütern gehören, einen Gewichtssatz erhalten.

Ebenso erklärt es sich auch, wenn bei gewissen Gütern, falls sie in Säcken (*in bags*) verpackt sind, die Fracht nach Gewicht festgesetzt wird, während sie bei anderer Verpackung nach Maß, oder auch »nach Gewicht oder Maß, je nachdem es für das Schiff besser auskommt«, berechnet wird. Denn gerade bei Sackgütern ist eine genaue und gleichmäßige Ermittlung des Rauminhalts besonders schwierig, ja meist unmöglich, weil die gefüllten Säcke infolge der Beweglichkeit ihres Inhalts ihre Form wechseln. So wird z. B. in dem gleichen La Plata-Tarif Getreide in Säcken nach Gewicht, in anderer Verpackung nach Maß berechnet. Ebenso Mehl in Säcken nach Gewicht, sonst nach Maß oder Gewicht, Reis in Säcken nach Gewicht, in Demijohns nach Maß.

Daneben spielen allerdings bei der Festsetzung von Gewichts- an Stelle von Raumsätzen noch andere Gründe eine Rolle. Vor allem kommen dabei in Frage alte Gewohnheiten des Frachtmarktes, die die Tarife bei ihrer Entstehung bereits vorfanden und übernehmen mußten. So erklärt es sich z. B., wenn in den einkommenden Verkehren die Be-

¹⁾ Vgl. oben S. 205 ff.

rechnung nach Gewicht anstatt nach Raum vielfach stark überwiegt. Dabei spricht manchmal auch mit, daß in den oft sehr primitiven überseeischen Häfen zuverlässige Personen für die Raummessung fehlen.

Auch bei diesen, an die Stelle von Raumsätzen tretenden Gewichtssätzen darf aber nicht angenommen werden, daß von jeder Berücksichtigung der Raumverdrängung abgesehen sei. Im Gegenteil beruhen alle diese Gewichtssätze auf der Annahme ganz bestimmter Maßverhältnisse. Gleichwohl werden sich die Reedereien, wo sie es in der Hand haben, nicht ohne zwingenden Grund zur Einführung von Gewichtssätzen an Stelle von Raumfrachten entschließen. Denn die Maßverhältnisse zeigen bei einer und derselben Güterart keineswegs immer völlige Gleichmäßigkeit, sondern wechseln je nach dem Dichtigkeitsgrade und der Verpackung des Gutes. Die Folge ist, daß der Reeder bei Einführung von Gewichtssätzen an Stelle von Raumfrachten Gefahr läuft, daß sich das Frachtertragnis ungünstiger, als angenommen ist, gestaltet. Um diese Gefahr einzuschränken, ist es nichts seltenes, daß der Tarif eine gewisse Raumgrenze festlegt, bis zu der der Gewichtssatz nur Anwendung finden darf. Ein Beispiel hierfür bietet der Tarif für den Reichspostdampferdienst des Norddeutschen Lloyds nach Australien. Hier wird für Stacheldraht, der an sich ein Raumgut ist, ein Gewichtssatz festgesetzt, der aber nur soweit Anwendung findet, als 1 000 kg nicht mehr als 1,5 cbm messen (»Stacheldraht bis 1,5 cbm für 1 000 kg messend, nach Gewicht«). Wo sich das nicht machen läßt, da wird man es dem Reeder nicht verdenken können, wenn er mit der Gewährung von Gewichtssätzen an Stelle von Raumfrachten zurückhaltend ist, da er sich sonst der Gefahr aussetzt, Ausfälle zu erleiden, und außerdem für den Befrachter der Ansporn, auf möglichst enge Verpackung Bedacht zu nehmen, wegfällt.

3. Eine weitere Durchbrechung der allgemeinen Grundsätze mag mehr der Vollständigkeit als der Wichtigkeit wegen noch kurz erwähnt werden. Es kommt vereinzelt auch vor, daß die Fracht für das einzelne Stück festgesetzt ist. Mittelbar müssen naturgemäß, soll der Reeder nicht die Gefahr erheblicher Frachtausfälle laufen, auch hier die Raum- und Gewichtsverhältnisse des Gutes mitberücksichtigt werden. Es kommen daher für die Festsetzung von »Stückfrachten« immer nur solche Güter in Frage, die in Stücken von annähernd gleichem Gewicht und gleichem Raum verfrachtet werden. Hierunter fallen vor allem gewisse in Fässern aufgelieferte Güter. So ist z. B. im Levante-Verkehr von Hamburg und Bremen die Fracht für Petroleumbarrels auf 3 sh für das Stück; für Weinfässer bis 250 l Inhalt auf 5 sh für das Stück + 1 sh für je weitere angefangene 100 l festgesetzt. Ebenso dient im La Plata-Verkehr als Grundlage der Frachtberechnung bei Pulversendungen die »Blechdose von 100 Pfund netto« und das »Faß von 100 Pfund netto«.

D. Berücksichtigung des Wertes der Güter bei der Tarifbildung.

1. Allgemeine Begründung der Werttarifierung. Neben dem Raumbedarf und dem Gewicht der Güter berücksichtigt das Tarifsysteem der Seeschifffahrt auch den Wert der Güter. Es bemißt also die Beförderungspreise verschieden hoch je nach dem Werte, den die Güter haben.

Die Gründe für die Berücksichtigung des Wertes sind im wesentlichen dieselben, die auch bei der Eisenbahn zur Werttarifierung geführt haben.

Die Berücksichtigung des Wertes entspricht einmal dem Streben nach möglichst hohem Gewinn, wie es die Geschäftsführung der Reederei mit ihren rein privatwirtschaftlichen Zielen naturgemäß beherrscht. Denn da die Fähigkeit der Güter, einen bestimmten Tarifsatz zu tragen, sich nach ihrem Werte abstuft, so wird ein Unternehmen, das auf einen möglichst hohen Gewinn ausgeht, notwendig dahin geführt, die Preise nach dem Werte der Güter verschieden hoch zu bemessen. Dazu kommt weiter, daß erst die Berücksichtigung des Wertes die Möglichkeit eröffnet, eine möglichst weitgehende Massennutzung herbeizuführen, auf die die Seeschifffahrt bei der Größe ihrer Beförderungsgefäße in noch höherem Maße als die Eisenbahn angewiesen ist. Denn da die Belastungsfähigkeit der geringwertigen Güter geringer ist als die der hochwertigen Güter, so würde die Bemessung der Preise ohne Rücksicht auf den Wert der Güter vielen geringwertigen Gütern, insbesondere solchen, die die Tragfähigkeit oder den Rauminhalt des Schiffes besonders stark in Anspruch nehmen, und die aus diesem Grunde bei ausschließlicher Berücksichtigung von Raum und Gewicht besonders hoch belastet würden, die Versandfähigkeit nehmen. Diese Güter würden, soweit nicht ihre Beförderung ganz unterbleiben würde, im wesentlichen der freien Schifffahrt zufallen, die infolge der geringeren Anlage- und Betriebskosten in der Lage ist, den geringwertigen Massengütern auch ohne Abstufung der Preise nach dem Werte ausreichend billige Sätze zur Verfügung zu stellen. Hier erlangt nun die Werttarifierung besondere Bedeutung, indem sie die Möglichkeit bietet, den geringwertigen Gütern zu Lasten der hochwertigen Güter niedrigere Tarifsätze zu gewähren.

2. Individuelle Durchbildung der Werttarifierung nach Verkehren. Während sich, wie wir sahen, bei der Berücksichtigung von Raum und Gewicht der Güter für den gesamten überseeischen Verkehr im großen und ganzen einheitliche Grundsätze durchgesetzt haben, hat die Berücksichtigung des Wertes eine durchaus individuelle Durchbildung erfahren. Jeder Verkehr hat seine besondere, von jedem anderen Verkehr verschiedene Werttarifierung; das Güterverzeichnis, die Klasseneinteilung und, soweit von der Bildung von Klassen abgesehen ist, die Ausstattung der einzelnen Güter mit besonderen Frachtsätzen sind in den einzelnen Verkehren durchaus verschiedenartig gestaltet. Und zwar ist die Durchbildung der Werttarifierung nicht nur zwischen den einzelnen Strecken, sondern auf der gleichen Strecke auch noch zwischen den verschiedenen Richtungen verschieden. So ist z. B. die Durchbildung des

Wertsystems in dem Verkehr von Hamburg und Bremen nach Ost-Asien völlig verschieden von der in der umgekehrten Richtung. Einmal decken sich die Güterverzeichnisse nicht: in den ausgehenden Tarif sind zum großen Teil ganz andere Güter aufgenommen als in den einkommenden Tarif; weiter sind ausgehend die Güter ihrem Werte nach in Klassen eingeordnet, während einkommend jeder Artikel seinen besonderen Frachtsatz erhalten hat; und endlich weicht auch die Höhe der einzelnen Frachtsätze in beiden Richtungen völlig voneinander ab.

Die Erklärung für diese durchaus individuelle Entwicklung der Werttarifierung liegt in den großen Verschiedenheiten der wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Verkehre, die eine Einheitlichkeit in der Werttarifierung nicht haben aufkommen lassen. Man muß sich dabei vergegenwärtigen, wie verschieden die Kulturstufe der Länder ist, die die Seeschifffahrt miteinander verbindet: was in dem einen Lande ein geringfügiges Massengut ist, kann in dem anderen Luxusgut sein. Die Folge ist, daß die Belastungsfähigkeit der Güter und die Möglichkeit, eine Massennutzung herbeizuführen, in den einzelnen Verkehren ganz verschieden liegen. Dabei wird allerdings die individuelle Durchbildung der Werttarifierung noch wesentlich durch die privatwirtschaftliche Geschäftspolitik der Seeschifffahrt gefördert, der eine möglichst individuelle Ausgestaltung der Werttarifierung, weil sie einen größeren Gewinn in Aussicht stellt, mehr entspricht, als eine Tarifgestaltung, die von den Verschiedenheiten zwischen den einzelnen Verkehren mehr oder weniger absieht.

3. Starke Ausprägung der Werttarifierung. Bei der Durchbildung des Wertsystems geht das Seetarifwesen noch wesentlich weiter, als wir das bei den nach freiesten, privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten verwalteten Eisenbahnen, etwa den nordamerikanischen Bahnen finden. Der Grund dafür liegt einmal darin, daß die Reedereien ihrem Streben, aus jedem Gute so viel wie möglich Fracht herauszuholen, bis zum Kriege völlig frei von jeder staatlichen Einschränkung und Aufsicht haben folgen können. Weiter aber hat auch die Geheimhaltung der Tarife, die bei den Eisenbahnen nirgends in solchem Umfange bestanden hat, die scharfe Ausprägung der Werttarifierung wesentlich gefördert, weil bei Geheimhaltung der Tarife Änderungen und damit ein immer stärkerer Ausbau der Werttarifierung wesentlich leichter als bei öffentlichen Tarifen möglich sind.

4. Teilweiser Verzicht auf Klasseneinteilung. Die starke Betonung der Werttarifierung äußert sich zunächst darin, daß die Seeschifffahrt vielfach von der Bildung von Klassen, in die Güter von annähernd gleichem Werte zusammengefaßt werden, absieht. Statt dessen wird in vielen Tarifen jeder einzelne Artikel mit einem besonderen Frachtsatz versehen, um so die Fracht noch genauer, als das bei einer Klasseneinteilung möglich ist, dem Werte des Gutes anpassen zu können. Solche Einzeltarife sind z. B. aus der Zeit vor dem Kriege der Tarif nach dem La Plata und Paraná, der Tarif nach Mittelbrasilien, der Levante-Tarif, sowohl der von Hamburg und Bremen als auch der von Antwerpen, der Tarif nach Bombay, Karachi, Colombo, Madras, Kalkutta und, soweit ich sehen kann, sämtliche einkommenden Tarife.

Dieser vollkommene Verzicht auf Klasseneinteilung ist etwas, was wir im Eisenbahntarifwesen nirgends finden. Ein solches Verfahren würde hier schon an der übergroßen Anzahl von Gütern, die zu einer völligen Unübersichtlichkeit und praktischen Unbrauchbarkeit des Tarifs führen würde, scheitern. Im Seetarifwesen tritt diese Gefahr weniger hervor, weil man grundsätzlich von einer Vollständigkeit des Güterverzeichnisses absieht. Man beschränkt statt dessen das Güterverzeichnis auf die Güter, denen für den betreffenden Verkehr eine erheblichere Bedeutung zukommt. Werden Güter zur Verschiffung angeboten, die wegen ihrer geringeren Bedeutung nicht in die Tarife aufgenommen sind, so trägt man keine Bedenken, den Frachtsatz besonders zu vereinbaren, falls nicht etwa ein besonderer Satz für solche »Güter, die in dem Tarif nicht aufgeführt sind« (*unenumerated goods*), vorgesehen ist und auch tatsächlich angewandt wird. Trotz des Verzichts auf Vollständigkeit ist aber der Umfang des Güterverzeichnisses oft recht groß, insbesondere da, wo Länder hoher Kulturstufen mit verfeinerten Bedürfnissen, wie etwa im Verkehr der nordwesteuropäischen Welthäfen mit Nord- und Südamerika, miteinander in Verbindung treten, während in anderen Verkehren, wo auf der einen Seite kulturarme Länder in Frage kommen, der Umfang des Güterverzeichnisses sich meist in recht engen Grenzen hält. So weist z. B. der bis Kriegsausbruch in Geltung gewesene Rücktarif von »Lagos innerhalb der Barre« nach Bremen und Hamburg nur 20 Artikel auf.

5. Große Anzahl von Klassen in den Klassentarifen. Wo nun aber die Güter ihrem Werte nach in Klassen eingeteilt werden, da ist die Zahl dieser Klassen oft recht groß und jedenfalls meist größer als bei der Eisenbahn. Auch das ist nichts anderes als ein Ausdruck des Strebens nach möglicher Anpassung der Tarifierung an die Wertabstufungen der Güter. Mehr als ein Dutzend Klassen, die man bei den Eisenbahntarifen als die äußerste zulässige Grenze wird ansehen müssen¹⁾, sind im Seetarifwesen durchaus nichts seltenes. So weist z. B. der bis Kriegsausbruch in Geltung gewesene Tarif des Norddeutschen Lloyd für Frachtdampfer nach Australien 21 Klassen, der gleiche Tarif für Postdampfer 20 Klassen auf. Eine so große Anzahl von Wertklassen würde sich bei den Eisenbahnen schon deshalb verbieten, weil der Tarif bei der großen Anzahl von Stationen zu verwickelt und seine Handhabung zu schwierig werden würde. Das Seetarifwesen findet sich dagegen verhältnismäßig leicht mit dieser großen Anzahl von Klassen ab, weil hier die Zahl der Stationen sehr gering ist.

6. Starke Zergliederung der Güterverzeichnisse. Mit der starken Betonung des Wertsystems hängt es auch zusammen, wenn das Tarifwesen die Güterverzeichnisse sehr stark zergliedert (detailliert). Das äußert sich vor allem darin, daß es im allgemeinen einen sehr geringen Gebrauch von Sammelbegriffen, in denen Güter ähnlichen Werts zum Zwecke einheitlicher Tarifierung zusammengefaßt werden, macht. Wo es Sammelnamen verwendet, da dienen sie meist nicht dazu, eine ein-

¹⁾ Vgl. Rank, Eisenbahn-Tarifwesen, a. a. O., Seite 604.

heitliche Tarifierung durchzuführen, sondern, wie z. B. die Bezeichnungen Drogen und Chemikalien, Farben, Gewebe, Säuren u. dgl. m. im Tarif nach dem La Plata und Paraná, lediglich dazu, die Auffindung der darunter fallenden, sehr zahlreichen und verschieden tarifierten Artikel zu erleichtern.

An dieser starken Zergliederung sind besonders die hochwertigen Güter beteiligt. Das erklärt sich daraus, daß gerade bei diesen die Wertunterschiede viel stärker als bei den geringwertigen Gütern hervortreten. Naturgemäß geht diese Zergliederung nicht überall gleich weit. Sie ist stärker ausgeprägt in den Einzeltarifen, bei denen eine ganz genaue Anpassung an den Wert jedes einzelnen Gutes möglich ist, als bei den Klassentarifen, die mit gewissen Durchschnittswerten rechnen. Auch von der Zergliederung der Güterverzeichnisse gilt im übrigen, daß sie um so stärker ausgeprägt ist, auf je höherer Kulturstufe die Länder stehen, die miteinander in Verbindung treten. Denn um so verfeinerter sind die Bedürfnisse und um so größer auch die Mannigfaltigkeit der Güter, die eine entsprechende Zergliederung verlangt. Die Zergliederung geht daher in Verkehren, wie etwa dem nordatlantischen, dem Verkehr nach dem La Plata und Paraná und dem nach Mittelbrasilien, sehr viel weiter als etwa in den afrikanischen Verkehren oder dem arabisch-persischen Verkehr. Wie weit die Zergliederung in jenen Verkehren geht, davon hier nur ein Beispiel: der vor dem Kriege in Geltung gewesene Frachttarif nach dem La Plata und Paraná unterscheidet 8 verschiedene Arten von Draht, 68 Arten von Drogen und Chemikalien, 17 verschiedene Arten von Farben, 6 verschiedene Arten von Fliesen; sogar Zigarren werden noch unterschieden in Habana- und Nichthabana-Zigarren.

7. Fehlen einer Normalklasse. Aus der starken Betonung des Wertsystems erklärt es sich auch, daß das Seetarifwesen eine Normalklasse, also eine Klasse, unter die alle nicht ausdrücklich genannten Güter fallen, nicht kennt. Denn die Einführung einer Normalklasse würde einen Verzicht auf die Genauigkeit der Einschätzung der hochwertigen Güter bedeuten, während das Seetarifwesen umgekehrt bestrebt ist, den Frachtsatz möglichst genau den Wertunterschieden anzupassen, um dadurch das Frachtertragnis zu erhöhen.

Allerdings finden wir etwas, was dieser Normalklasse äußerlich sehr ähnlich sieht. In den Einzeltarifen treffen wir nämlich vielfach auf einen besonderen Frachtsatz für solche »Güter, welche im Tarif nicht aufgeführt sind« (*unenumerated goods*) und zwar sowohl für »nicht aufgeführte« Maßgüter (*unenumerated measurement cargo*) als auch für »nicht aufgeführte« Gewichtsgüter (*unenumerated weight cargo*); so im Verkehr nach Mittelbrasilien, im Verkehr nach dem La Plata und Paraná, im Verkehr nach Indien und im einkommenden Verkehr von Shanghai, Jangtze und den Häfen Nordchinas. Indessen handelt es sich hier um etwas, was von der Normalklasse, wie wir sie z. B. im deutschen Eisenbahntarifwesen finden, durchaus verschieden ist. Die Normalklasse der Eisenbahn ist eine eigentliche Tarifklasse, unter die, ohne sie besonders zu nennen, die zahlreichen Güter eingereiht sind, die den höch-

sten Frachtsatz des Tarifs ohne Schwierigkeit tragen können. Die Einführung eines besonderen Frachtsatzes für »nicht aufgeführte Güter« im Seetarifwesen will dagegen nicht eine größere Anzahl Güter zu einer besonderen Gruppe zusammenschließen, sondern bildet lediglich einen Notbehelf, um Güter, deren Aufnahme in den Tarif sich bisher als nicht notwendig erwiesen hat, dennoch, wenn sie einmal vorkommen, tarifarisch erfassen zu können. Es ist bezeichnend für den Unterschied gegenüber der Normalklasse des Eisenbahntarifwesens, daß sich diese besondere Tarifierung »nicht aufgeführter Güter« gerade in den Tarifen findet, die keine Klasseneinteilung haben.

Im übrigen ist die praktische Bedeutung dieser Tarifierungsart noch geringer, als das nach ihrer Fassung erscheint. Denn dieser besondere Tarifsatz hat keineswegs die Bedeutung, daß nun tatsächlich alle nicht aufgeführten Güter stets zu dem vorgesehenen Satze berechnet werden. Vielmehr kommt es trotz dieser Bestimmung häufig vor, daß, wenn Güter zur Beförderung angeboten werden, die sich in dem Güterverzeichnis nicht finden, ein besonderer Frachtsatz vereinbart wird. Denn vielfach ist der für die nicht aufgeführten Güter vorgesehene Tarifsatz zu hoch, als daß ihn das nicht genannte Gut tragen könnte. In solchen Fällen wird trotz dieser Tarifbestimmung ein anderer, niedrigerer Frachtsatz besonders vereinbart.

8. Unterschiedliche Tarifierung eines und desselben Gutes. Das Streben, alle Wertunterschiede möglichst genau zu erfassen, bringt es mit sich, daß das Seetarifwesen vielfach ein und dasselbe Gut verschieden tarifiert, wenn bei ihm erheblichere Wertunterschiede vorkommen. Es handelt sich dabei zwar um keine besondere Eigentümlichkeit der Seetarife; denn auch bei den Eisenbahnen, z. B. in den deutschen Tarifen, finden wir nicht selten das gleiche Verfahren. Indessen ist diese verschiedene Tarifierung desselben Artikels in keinem Eisenbahntarif so stark ausgebildet, wie das in den Seetarifen der Fall ist.

Auch die Mittel, die das Seetarifwesen anwendet, um die Unterschiede im Werte desselben Gutes zu erfassen, sind die gleichen wie im Eisenbahntarifwesen. Nur ist bezeichnend, daß das Seetarifwesen keine Bedenken trägt, auch solche Unterscheidungsmerkmale in starkem Maße heranzuziehen, die weniger zuverlässig sind. Das alles andere überwiegende Interesse, die Beförderung möglichst gewinnbringend zu gestalten, läßt bei der Reederei die Bedenken gegen solche Mängel zurücktreten.

Als Mittel zur Erfassung der Wertunterschiede kommen im Seetarifwesen folgende in Frage:

a) Das Seetarifwesen benutzt einmal gewisse, leicht erkennbare äußere Merkmale zur Unterscheidung. So unterscheidet z. B. der vor Kriegsausbruch in Geltung gewesene Tarif nach dem La Plata und Paraná Eisen- und Stahldraht in glatten Draht und Stacheldraht, Schwefelnatron in trockenes und flüssiges, Porzellan danach, ob es versilbert oder vergoldet ist oder nicht, Glaswaren in geschliffene und andere.

b) Es macht die verschiedene Tarifierung der Güter abhängig von dem Grade ihrer Bearbeitung. So werden z. B. vor dem Kriege

im Verkehr nach Chile und Peru raffinierter Borax und raffinierter Salpeter höher tarifiert als unraffinierter, ebenso bekleidete Puppen höher als unbekleidete, Rohbaumwolle billiger als aufbereitete Baumwolle; und in dem Verkehr nach dem La Plata und Paraná bearbeiteter Kakao höher als rohe Kakaobohnen.

c) Es wählt die Art der Verpackung als Unterscheidungsmerkmal, indem es davon ausgeht, daß in sorgfältiger und teurer Verpackung verfrachtete Ware im allgemeinen wertvoller ist als schlechter und billiger oder gar nicht verpackte Ware, und daher eine höhere Fracht vertragen kann. So hat z. B. vor dem Kriege im nordatlantischen Verkehr Wein in ovalen Fässern oder in Kisten einen höheren Frachtsatz als Wein in »ordinären« Fässern. Indessen sprechen bei Unterscheidungen dieser Art, insbesondere bei der Verpackung in Kisten, Fässern und Ballen, wie wir sie sehr häufig finden, oft auch Rücksichten auf die verschiedene Ausnutzung von Raum und Tragfähigkeit mit.

d) Die Seetarife gebrauchen gelegentlich auch Unterscheidungszeichen, die eine technische Nachprüfung voraussetzen. So unterscheidet der vor Kriegsausbruch in Geltung gewesene Tarif nach dem La Plata und Paraná z. B. die Ameisensäure in solche mit einer Reinheit von nicht über 50 v. H. und solche von größerer Reinheit, und Spiritus in solchen bis 95 v. H. Gehalt und solchen über 95 v. H.

e) Besonders häufig bedient sich das Seetarifwesen als Wertmesser der Zweckbestimmung, obwohl die Nachprüfung hier sehr schwierig sein kann. So werden z. B. im Tarif nach dem La Plata und Paraná Bittersalz und Glaubersalz unterschieden in solches für medizinische und solches für technische Zwecke, ebenso hat Salz zu pharmazeutischen Zwecken einen höheren Satz als Salz zu anderen Zwecken. Auch werden z. B. im Tarif nach Chile und Peru Lokomobilen für landwirtschaftliche Zwecke anders tarifiert als solche für andere Zwecke und ebenso Eisen- und Stahldraht für Drahtseilbahnanlagen anders als Eisen- und Stahldraht für andere Zwecke.

f) Gelegentlich bedient sich das Seetarifwesen auch des Erzeugungslandes zur Unterscheidung. So unterscheidet z. B. der La Plata-Tarif Zigarren in Habana-Zigarren und Nichthabana-Zigarren, wobei der Frachtsatz für Habana-Zigarren naturgemäß erheblich höher ist.

g) Wo andere Kennzeichen versagen, da nimmt das Seetarifwesen auch wohl seine Zuflucht dazu, Waren derselben Gattung in feine und gewöhnliche zu unterscheiden. Es ist bezeichnend für die Stärke der Bestrebungen, die Wertunterschiede nach Möglichkeit zu erfassen, daß das Seetarifwesen auch von diesem höchst unsicheren Merkmal nicht selten Gebrauch macht. So werden z. B. vor dem Kriege im nordatlantischen Verkehr »feine Lampenteile« höher tarifiert als »ordinäre«, ebenso »feine Holzwaren« höher als »ordinäre«.

h) Endlich können wir gelegentlich beobachten, daß der Seefracht-tarif den Geldwert selbst zur Unterscheidung heranzieht. So werden z. B. vor dem Kriege im Verkehr nach Chile und Peru »feine Lampen, nicht Glühlampen« unterschieden in solche im Werte von über 400 *M*, in solche im Werte von 200—400 *M* und in solche im Werte unter 200 *M*

für die Frachttonne, Halbseidenwaren in solche im Werte bis 4 000 *M* und solche im Werte über 4 000 *M* für die Frachttonne. Ebenso ist im La Plata-Tarif die Fracht für Düngemittel verschieden bemessen, je nachdem der Wert 50 *M* für die Tonne übersteigt oder darunter bleibt.

9. Bemessung der Fracht auf einen Anteil vom Werte des Gutes.

Es bedeutet nur die letzte Folgerung dieses auf möglichste Anpassung an den Wert gerichteten Strebens, wenn das Seetarifwesen gelegentlich dazu übergeht, den Frachtsatz unmittelbar auf einen Anteil vom Werte der Waren zu bemessen. Dieses Verfahren findet allgemein Anwendung bei den sogenannten »wertvollen Gütern« (*valuable goods*), die deshalb auch »Wertgüter« (*ad valorem goods*) genannt werden. Hierzu gehören z. B. Gemälde und Kunstgegenstände, Gold- und Silberwaren, Edelsteine, Juwelierwaren u. dgl. m. Außerdem finden wir die gleiche Art der Berechnung auch in einzelnen Klassentarifen bei der Bemessung des Frachtsatzes für die teuerste Klasse. Hier wird alsdann der Frachtsatz in doppelter Weise festgelegt: einmal auf einen bestimmten Satz für die Frachttonne und daneben gleichzeitig auf einen bestimmten Anteil vom Werte, wobei der Reeder die Wahl zwischen beiden Berechnungsarten hat. So beträgt z. B. in dem vor dem Kriege in Geltung gewesenen Frachttarif nach Kuba die Fracht für Güter der Klasse I nach Habana und Mantanzas für das Kubikmeter oder 1 000 kg nach Schiffswahl 65 *M* oder 1 v. H. vom Werte.

10. Große Spannungen zwischen den höchsten und niedrigsten Wertstufen. Die scharfe Ausprägung der Werttarifierung im Seeverkehr führt dazu, daß wir hier Unterschiede in der Höhe der Frachtsätze finden, wie wir sie im Eisenbahnverkehr nicht annähernd kennen. In dem vor dem Kriege in Geltung gewesenen Tarife nach dem La Plata und Paraná finden sich z. B. für Buenos Aires Unterschiede in der Frachthöhe zwischen 10 *M* und 225 *M* für die Frachttonne. Der Tarif für die nordatlantische Fahrt aus der gleichen Zeit weist Unterschiede zwischen 8 *sh* und 60 *sh* auf. Ähnlich liegt es in den meisten anderen Verkehren. Dabei sind die Wertsätze, die die Spannung fast ins Ungemessene steigern, noch nicht mitberücksichtigt. Auch muß weiter beachtet werden, daß das Seetarifwesen die Fracht teilweise nach Gewicht und teilweise nach Raum festsetzt. Für die Beurteilung der Spannungen wird daher die Umrechnung auf ein einheitliches Maß notwendig, für das man zweckmäßig das Gewichtsmaß wählen wird. Bei dieser Umrechnung aber vergrößert sich die Spannung vielfach noch wesentlich; vor allem erhöhen sich die Sätze für die hochwertigen Raumbüter von besonderer Sperrigkeit sehr erheblich. Wenn z. B. im La Plata-Tarif für Kleider und Kleidungsstücke nach Montevideo und Buenos Aires ein Frachtsatz von 65 *M* festgesetzt ist, so bedeutet das, da diese Waren teilweise mehr als das Vierfache messen, bei der Umrechnung auf eine Gewichtsfracht einen Frachtsatz von 260 *M* und mehr, während der im Tarif sonst vorhandene Höchstsatz nur 220 *M* beträgt.

11. Fehlen einheitlicher Grundsätze für die Tarifabstufung. Einheitliche Grundsätze, nach denen sich die Tarifabstufung der Güter ihrem Werte nach vollzieht, wird man im Seetarifwesen vergeblich suchen.

Insbesondere kann keine Rede davon sein, daß die Einschätzung der Güter dem Hergange der Erzeugung entspricht, etwa in der Weise, daß die Rohstoffe niedriger als die Halbfabrikate, und diese wieder niedriger als die Fertigwaren tarifiert werden, wie das z. B. für das deutsche Eisenbahntarifwesen wenigstens in gewissem Umfange zutrifft. Gelegentlich können wir allerdings auch bei den Seetarifen derartiges beobachten; so, wenn in dem bis Kriegsausbruch in Geltung gewesenen Frachttarif für Frachtdampfer nach Australien z. B. nach Sydney Stahlknüppel und -blöcke nach Klasse II (16 *M*) und Stahlwaren nach Klasse II (35,50 *M*) tarifieren. Aber das sind doch vereinzelt Fälle. Das allgemeine Bild der Tarifabstufung kann sich schon deshalb mit dieser Unterscheidung nicht decken, weil das Seetarifwesen, als eine Einrichtung der Linienfahrt, sich vorzugsweise auf den hochwertigen Gütern und damit überwiegend auf den Ganzfabrikaten aufbaut, und daher Rohstoffe und Halbfabrikate hier nicht annähernd die Rolle spielen wie im Eisenbahnverkehr.

Mit mehr Recht schon könnte man sagen, daß die Maßgüter in die teureren Klassen, die Gewichtsgüter dagegen in die billigeren Klassen eingeordnet sind, oder, wo eine Klasseneinteilung fehlt, die Maßgüter höhere Einzelsätze als die Gewichtsgüter haben. In der Tat trifft das in großem Umfange zu. Es erklärt sich daraus, daß der Raumbedarf der wertvolleren Güter, zu denen vor allem die meisten Fabrikate gehören, im allgemeinen größer ist als der der geringerwertigen Güter. Es spricht dabei mit, daß, wie wir sahen, die billigeren Güter, auch wenn sie Leichtgüter sind, vielfach als Gewichtsgüter behandelt werden. Von einem einheitlichen Grundsatz kann aber auch hier keine Rede sein. So finden sich z. B. in dem bis Kriegsausbruch in Geltung gewesenen Frachttarif nach Ostasien in den beiden teuersten Klassen Ia und Ib Weißmetall und Nickel, obwohl sie Gewichtsgüter sind.

Im übrigen sahen wir bereits, daß die Preisabstufung der Güter nicht lediglich durch ihren Wert bestimmt wird, sondern daß Rücksichten auf die Raum- und Gewichtsverhältnisse der einzelnen Güter bei der Einschätzung wesentlich mitsprechen. Daneben kommen auch die Wettbewerbsverhältnisse in Betracht, die gleichfalls die Einordnung des Gutes mitbestimmen. Das letztere ist auch der Grund, warum die Tarife meist die Fracht für die sogenannten Füllgüter, z. B. in der ausgehenden Fahrt Kalisalze, Pflastersteine, Feld- und Flußspat u. dgl., ganz besonders niedrig bemessen; denn bei diesen Gütern macht sich der Wettbewerb der freien Schifffahrt am stärksten bemerkbar.

12. Rückblick und Ausblick auf die Entwicklung der Werttarifierung.

Werfen wir noch einen Blick rückwärts auf die Entwicklung der Werttarifierung, so ist ohne weiteres klar, daß diese so außerordentlich feingliederte und sorgfältig durchgebildete Tarifierung nicht von Anfang an vorhanden, sondern das Ergebnis längerer Entwicklung gewesen ist. In der Tat ist die Berücksichtigung des Wertes in den älteren Tarifen außerordentlich einfach. Wir finden hier einige wenige Klassen, in die die Güter, meist unter sehr allgemein gefaßten Sammelnamen, eingeordnet sind. Eine Normklasse faßt häufig alle nicht genannten

Stückgüter zusammen. Die Spannung zwischen den höchsten und niedrigsten Frachtsätzen ist verhältnismäßig gering. Denn noch sind die Bedürfnisse der meisten überseeischen Länder wenig entwickelt, und der überseeische Bedarf zeigt daher nur eine geringe Mannigfaltigkeit, vor allem auch an hochwertigen Gütern. Noch ist auch die Monopolstellung der Linienschiffahrt wenig gefestigt, was zur Folge hat, daß die Linienfahrt in der Ausnutzung der Belastungsfähigkeit der einzelnen Güter zurückhaltend ist, um nicht durch eine Überspannung Sendungen an die freie Fahrt zu verlieren. Und endlich beteiligt sich auch die Linienfahrt noch wenig an dem Wettbewerb um die minderwertigen Massengüter, da sie mit ihrem verhältnismäßig geringen Schiffsraum zunächst ausreichende Beschäftigung in der Beförderung der hochwertigen Güter findet.

Ein bezeichnendes Beispiel für einen dieser älteren Tarife bietet der Frachttarif des Norddeutschen Lloyd nach Brasilien und dem La Plata aus dem Jahre 1883, dessen Schema hier folgt:

	Klasse I	Klasse II	Klasse III
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Nach Bahia	40	35	30
» Rio de Janeiro	45	40	35
» Santos	70	65	60
» Montevideo und Buenos Aires . .	30	25	20

Die Frachtsätze verstehen sich für Kubikmeter oder 1 000 Kilo nach Wahl des Norddeutschen Lloyd.

Klasse I. Sammet-, Seiden- und Halbseidenwaren und andere feine Güter.

Klasse II. Woll-, Halbwooll-, Baumwollwaren und Maschinerien unter 1 000 Kilo.

Klasse III. Alle anderen Arten Stückgut.

Für Schwergut, Maschinenteile und Kolli über 1 000 Kilo bleibt die Fracht besonderer Übereinkunft vorbehalten.

Dieses Bild ändert sich allmählich. Je mehr sich die feineren Kulturbedürfnisse der überseeischen Länder regen, um so mannigfaltiger gestaltet sich der Güterverkehr, vor allem in den hochwertigen Gütern. Mit der fortschreitenden Erstarkung ihrer Monopolstellung wächst auch die Möglichkeit für die Linienfahrt, die Tragfähigkeit der einzelnen Stückgüter auszunutzen. Endlich werden auch die Schiffe und der Schiffspark der Linienreedereien immer größer, und die Linienreederei sieht sich genötigt, sich auch um die Heranziehung der geringwertigen Massengüter zu bemühen. Das ist aber wieder nur möglich, wenn sie auch nach unten die Werttarifizierung weiter ausbaut. An dieser Entwicklung sind naturgemäß auch die Verkehrstreibenden stark beteiligt, indem sie immer wieder die Ermäßigung einzelner Güter verlangen. Der Verlauf der Entwicklung ist, daß die Klassen immer zahlreicher werden, daß mehr und mehr Ausnahmefrachtsätze geschaffen werden, daß immer mehr Güter aus den Sammelbegriffen herausgenommen und besonders tarifiert werden, daß die Normalklasse verschwindet und daß die Spannung zwischen den höchsten und niedrigsten Klassen immer größer wird. Diese Entwicklung geht dann oft so weit, daß der Tarif

geradezu den Rahmen des Klassentarifs sprengt, und an seine Stelle der Einzeltarif, also der Tarif mit besonderen Frachtsätzen für jedes einzelne Gut, tritt.

In den Tarifen nach dem La Plata und Brasilien sehen wir diese Entwicklung abgeschlossen vor uns. Hier sind schon eine Reihe von Jahren vor dem Kriege an Stelle des oben dargestellten Klassentarifs zwei außerordentlich fein gegliederte Einzeltarife getreten, der eine für den Verkehr nach dem La Plata und Paraná, der andere für den Verkehr nach Mittelbrasilien, jeder mit weit über 1000 Einzelfrachtsätzen, mit einer außerordentlich weitgehenden Spezialisierung der einzelnen Güterarten, mit einer großen Mannigfaltigkeit der Frachtsätze und einer großen Spannung zwischen den höchst- und niedrigsttarifierten Gütern. Der folgende willkürlich gewählte kurze Ausschnitt aus dem Frachttarif nach dem La Plata und Paraná vom 1. Februar 1914 zeigt, wie sich die Werttarifierung nunmehr gestaltet hat:

Farben	Montevideo und	
	Buenos Aires	Rosario
	<i>M</i>	<i>M</i>
Alizarin-Farben	25	30
Anilin-Farben	25	30
Bierkulör	35	42 ¹ / ₂
Bronzefarben	25	30
Druckerfarben	25	30
Druckerschwärze	25	30
Erdfarben	25	30
Farbholzextrakt	25	30
Indigo	45	52 ¹ / ₂
Käse- und Butterfarbe	25	30
Malerfarben, auch Rostschutzfarben »Ferrigen«	25	30
Schiffsbodenfarben (<i>antifouling composition</i>)	45	52 ¹ / ₂
Ultramarin	40	47 ¹ / ₂
Waschfarben	40	47 ¹ / ₂
Waschblau, kein Ultramarin	30	35
Waschblau, kein Ultramarin, falls über 1500 kg per Kubikmeter wiegend	25	30
Zinkstaub	45	52 ¹ / ₂
Farbholz	25	30
Farbholzextrakt	siehe unter Farben	
Faßdauben und Schoben, Faßreifen	siehe Fässer, zerlegte	
Federn, Bett-	20	25
Federn, Schmuck-	45	52 ¹ / ₂
Federn, Wagen-	siehe Wagen und Wagenteile	
Federn, Sprung- (für Tapezierer)	siehe Klassifikation unter Eisenwaren	
Feldbahnwagen	siehe Wagen, Kipp- und Feldbahn-	
Feldschmieden	siehe Klassifikation unter Eisenwaren	
Felle, Schaf- und Ziegen-	45	52 ¹ / ₂
Felle, andere	siehe Häute	
Fender (Schiffsfender)	25	30
Fensterglas	siehe Glas, Fensterglas	
Fensterrahmen, eiserne	siehe unter Eisen- und Stahl- güter	
Ferrozone	siehe unter Drogen und Che- mikalien, Aluminferric	

	Montevideo und Buenos Aires	Rosario
	<i>M</i>	<i>M</i>
Fett, nicht anderweitig aufgeführt	35	42 ¹ / ₂
Fett, Mineralschmier-	siehe Öl, Mineralschmier-	
Fettlappen zu Putzzwecken	25	30
Feuerfeste Steine	siehe Steine, Mauersteine	
Feuerfester Ton	siehe Ton, feuerfester (<i>fire</i> , <i>Clay</i> und <i>meal</i>)	

Zweierlei ist für diese allgemeine Entwicklung der Werttarifierung besonders bezeichnend. Einmal die Schnelligkeit, mit der sich diese Entwicklung vollzieht, und die sich aus der leichten Beweglichkeit des überseeischen Frachtmarktes erklärt. Weiter aber, daß der Ausbau der Werttarifierung sich vorzugsweise nach oben vollzieht durch Anfügen teurerer Klassen oder höherer Einzelsätze, während z. B. im deutschen Eisenbahnwesen vor dem Kriege umgekehrt der Ausbau der Werttarifierung fast ausschließlich nach unten durch Herabsetzung der Frachtsätze (Detarifierung) vor sich gegangen ist.

Das Ergebnis dieser Entwicklung wird auch durch die Folgeerscheinungen des Krieges nicht beeinträchtigt werden. Im Gegenteil ist eher damit zu rechnen, daß die Werttarifierung eine noch stärkere Ausprägung als bisher erfährt. Denn die starke Nachfrage nach Schiffsraum, die zunächst nach dem Kriege bestehen wird, wird den Reedereien den Anreiz und die Möglichkeit geben, ihr Wertsystem noch stärker als bisher, vor allem nach oben durch Anfügung weiterer Klassen oder höherer Einzelsätze, zu entwickeln. Und von diesen Veränderungen wird zum mindesten ein Teil auch bei Eintritt regelmäßiger Verhältnisse nicht verschwinden, so daß wir also für absehbare Zukunft wahrscheinlich mit einer noch stärkeren Ausprägung des Wertsystems zu rechnen haben werden.

13. Volkswirtschaftliche Beurteilung dieser Entwicklung. Es bleibt die Frage, ob der Verlauf dieser Entwicklung vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus als günstig anzusehen ist, oder ob nicht vielleicht, zum Nachteil der gemeinwirtschaftlichen Interessen, die Werttarifierung wenigstens teilweise zu stark auf die Spitze getrieben ist.

In dieser Hinsicht erweckt zunächst die große Spannung Bedenken, die zwischen den höheren und niedrigeren Sätzen besteht, und legt die Frage nahe, ob nicht durch eine zu starke Belastung vieler Güter ihre Versandfähigkeit gefährdet ist. Indessen ist dieses Bedenken nicht begründet. Denn verursacht ist diese starke Spannung im wesentlichen durch eine starke Heranziehung der hochwertigen Güter, deren Belastungsfähigkeit verhältnismäßig viel größer als die der geringwertigen Güter ist, und bei denen daher die Gefahr, daß eine stärkere Belastung ihnen die Versandfähigkeit rauben könnte, nur gering ist.

Erheblicher erscheint das Bedenken, daß durch die große Anzahl der Klassen und noch mehr durch den teilweise völligen Verzicht auf Klasseneinteilung eine richtige Abstufung nach dem Werte sehr erschwert sein könnte. In der Tat läßt es sich bei so stark spezialisierten Tarifen, wie etwa dem nach dem La Plata und Paraná oder nach Mittel-

brasilien, von denen jeder über 1300 verschiedene Güter mit besonderen Frachtsätzen aufführt, auch bei vorsichtigster Prüfung nicht immer erreichen, daß die Wertabstufung den beabsichtigten Zwecken gemäß unbedingt richtig ist. Ohne eine gewisse Willkür geht es hier vielfach nicht ab. Dazu kommt als weiterer Nachteil, daß eine so stark gegliederte Werttarifierung in der Folgerichtigkeit ihres Aufbaues naturgemäß durch Schwankungen im Werte der Güter leicht gestört wird. Aber auch diese Nachteile werden nicht überschätzt werden dürfen. Denn gerade im Seetarifwesen sind kleinere Fehler und Mängel in der Abstufung nicht sehr bedenklich, weil das Seetarifwesen als eine Einrichtung der Linienschifffahrt sich vorwiegend auf den höherwertigen Gütern aufbaut, bei denen die Fracht nur einen verhältnismäßig geringen Teil der gesamten Erzeugungskosten ausmacht, und die daher für Frachtunterschiede nicht so empfindlich sind.

Ein weiteres Bedenken besteht darin, daß eine so verwickelte Tarifierung, wie sie in den meisten Seetarifen enthalten ist, die richtige Einschätzung der Güter im praktischen Gebrauch erschwert und die Möglichkeit zahlreicher Umgehungen schafft. In der Tat sind diese Schwierigkeiten teilweise nicht gering. Die richtige Tarifierung der einzelnen Güter setzt oft eine sehr weitgehende Warenkenntnis voraus; auch sind die Unterscheidungsmerkmale häufig nur schwer erkennbar. Indessen darf man auch diese Schwierigkeiten nicht überschätzen. Vor allem ist die Gefahr absichtlicher Umgehungen des Tarifs verhältnismäßig gering, da die Reedereien im allgemeinen zu den Befrachtern in einem engen Vertrauensverhältnis stehen, das sie gegen derartige betrügerische Handlungen sichert.

Am bedenklichsten erscheint, daß unter der weitgehenden Spezialisierung der Frachtsätze, wie sie in den Einzeltarifen ihren stärksten Ausdruck findet, die Beständigkeit des Tarifs leiden muß. Denn je mehr Frachtsätze ein Tarif hat, desto häufiger ergibt sich naturgemäß die Notwendigkeit von Änderungen.

Bei Abwägung aller dieser Bedenken wird man sagen können, daß die vielfach überaus starke Betonung der Werttarifierung, wenn sie auch bisher zu keinem wesentlichen Nachteil geführt hat, doch volkswirtschaftlich nicht unbedenklich ist, und daß ein weiterer Fortschritt dieser Entwicklung jedenfalls nicht zu wünschen ist.

Drittes Kapitel.

Berücksichtigung der Entfernung bei der Tarifbildung.

1. Fehlen fester Einheitssätze. Mit der Zunahme der Entfernung wachsen im allgemeinen die Kosten der Beförderung. Denn je größer die Wegelänge ist, um so mehr werden auch die der Beförderung dienenden Einrichtungen, z. B. der Raum und die Tragfähigkeit

des Fahrzeuges, die bewegende Kraft, das Personal u. dgl. m. in Anspruch genommen. Andererseits steigt auch der Gebrauchswert der Beförderungsleistung im allgemeinen mit der Wegelänge. Je weiter der Weg ist, um so höher wird im allgemeinen die Leistung von dem Benutzer bewertet. Das gilt grundsätzlich übereinstimmend für Schifffahrt und Eisenbahn. Es ist daher gerechtfertigt, wenn die zurückgelegte Entfernung von beiden Verkehrsmitteln bei der Preisbemessung berücksichtigt wird.

Bei der Eisenbahn geschieht das im allgemeinen in der Weise, daß in die Tarife ein mit der Beförderungslänge wechselnder Einheitsatz, der sogenannte Streckensatz, eingerechnet wird, durch dessen Vervielfältigung mit der Wegelänge und Beförderungsmenge unter Einrechnung einer festen Gebühr für die durch die Abfertigung selbst veranlaßten Kosten sich der Frachtsatz ergibt. Dieser Einheitssatz ist entweder für jede Entfernungseinheit (z. B. das Kilometer) gleich hoch oder verschieden hoch. Ist er gleich hoch, spricht man von einem reinen Entfernungstarif, im anderen Falle von einem Staffeltarif. Daneben finden sich zwar auch bei der Eisenbahn Tarife, bei denen von einem Einheitssatz und der vorliegenden Entfernung abgesehen ist, und deren Sätze lediglich nach einem bestimmten Bedürfnis bemessen, oder, wie man sagt, »gegriffen« sind. Indessen spielen diese Tarife im Eisenbahnwesen im allgemeinen nur eine untergeordnete Rolle. Nur in einigen Ländern rein privatwirtschaftlicher Tarifgestaltung, so vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika haben sie größere Bedeutung.

Ganz anders im Seetarifwesen. Hier gibt es nirgends Tarifsätze, die sich auf bestimmten Einheitssätzen für die Entfernung aufbauen. Daher finden wir hier weder reine Entfernungstarife noch Staffeltarife. Es fehlt hier überhaupt jeder einheitliche Grundsatz für die Berücksichtigung der Entfernung. Wenn man, wie das in den Anlagen XIV, XV und XVI versucht ist, die Tarifsätze nach einzelnen überseeischen Plätzen durch Teilung mit der Entfernung auf bestimmte Leistungseinheiten, etwa für die Frachttonnen-Seemeile, zurückführt, so erhält man für jeden Hafen einen besonderen Einheitssatz. Die Seefracht-tarife bilden so im Sinne der allgemeinen Tariflehre eine ungeheure Menge von »Differenzialtarifen«, also von Tarifen, welche für die gleiche Menge Gutes und die gleiche Entfernung ungleiche Frachtsätze haben. Und zwar gilt das nicht nur im Verhältnis des einen Tarifs zum anderen (Anlage XIV und XV), sondern ebenso auch für die Sätze innerhalb desselben Tarifs (Anlage XVI). In sehr großem Umfange handelt es sich dabei auch um »Fracht-Disparitäten«: vorgelegene Häfen haben also vielfach für die gleiche Menge Guts eine höhere Fracht zu zahlen als dahintergelegene Häfen. Die ausgehenden Frachtsätze für Shanghai sind z. B. für alle Güter höher als für die dahintergelegenen Häfen Kobe und Yokohama. Unterschiede in den Einheitssätzen um das Doppelte, ja Dreifache und mehr sind dabei nichts Seltenes (Anlage XVI).

2. Begründung dieser Tarifbildung. Scheinbar ist so der Einfluß der Entfernung auf die Tarifbildung völlig ausgeschaltet. Indessen

wäre eine solche Annahme nicht zutreffend. Die Seeschifffahrt kann, wenn sie nicht von den durch die Länge der Beförderungsstrecke bedingten Selbstkosten und dem Werte der Leistung für den Benutzer bei der Preisbemessung überhaupt absehen will, den Einfluß, den die Entfernung auf beides ausübt, nicht unberücksichtigt lassen. Denn erhebliche Teile der Selbstkosten, nämlich die, welche durch die Fortbewegung auf der Fahrbahn veranlaßt werden, also der Betriebsstoffverbrauch, die Verzinsung des Schiffswertes und die Abnutzung des Schiffes während der Fahrt, die Besoldung des bei der Fortbewegung beteiligten Personals usw. wachsen mit der Länge der Strecke. Und unter gleichen Verhältnissen wird auch die Beförderung nach entfernteren Gebieten von dem Benutzer höher bewertet werden als nach näher gelegenen. Daher muß auch im Seeverkehr die Entfernung auf den Preis einwirken¹⁾.

Nur bildet sie hier nicht, wie bei der Eisenbahn, die einzige Grundlage für die Bemessung der Preise. Neben ihr beeinflussen andere Umstände gleichfalls den Preis und zwar vielfach in ganz anderer Richtung als die Entfernung, so daß im Ergebnis der Einfluß der Entfernung auf die Preisbemessung oft nicht mehr erkennbar ist:

a) In erster Linie ist es der Wettbewerb, der die Preisbemessung mitbestimmt. Und zwar gilt das ebenso von dem Wettbewerb der Beförderungswege wie von dem der Erzeugungsgebiete. Trotz der teilweisen Monopolstellung der Linienfahrt ist der Einfluß des Wettbewerbs, wie wir oben gesehen haben²⁾, noch immer sehr groß, so daß sich ein Tarifsysteem mit festen Einheitssätzen für die Entfernung den durch den Wettbewerb geschaffenen Bedürfnissen nicht in ausreichendem Maße anpassen würde. Je nachdem der Wettbewerb in den einzelnen Verkehren oder Verkehrsverbindungen mehr oder weniger stark ist, werden die Frachtsätze in Abweichung von der vorliegenden Entfernung niedriger oder höher sein. Der Verkehr nach dem La Plata, in dem sich dauernd ein besonders starker Wettbewerb geltend macht, hat daher allgemein niedrigere Frachtsätze als der Verkehr nach Mittelbrasilien, in dem der Wettbewerb nicht so stark ist. Ebenso haben größere Plätze unter einigermäßen gleichen Verhältnissen niedrigere Sätze als die kleineren Plätze. So hat z. B. im ausgehenden indischen Verkehr Kalkutta niedrigere Frachtsätze als der näher gelegene Hafen Madras, dessen Verkehr vor dem Kriege nur etwa ein Viertel so groß wie der von Kalkutta war; so hat im ausgehenden australischen Verkehr Sydney niedrigere Frachtsätze als die näher gelegenen kleineren Häfen Adelaide und Fremantle³⁾.

¹⁾ Nur bei einer Beförderungsart trifft das nicht zu, bei der Paketbeförderung (»Parcel«-Beförderung). Hier werden die Unterschiede in der Entfernung bei der Preisbildung im allgemeinen völlig außer Acht gelassen. Innerhalb jeden Verkehrs gilt ein einheitlicher Tarifsatz für alle Entfernungen; und zwar war dieser Satz vor dem Kriege sogar für die meisten Weltverkehre der gleiche. Vgl. das Genauere darüber Seite 247.

²⁾ Vgl. oben Seite 122 f., 64 f.

³⁾ Vgl. Anlage XIV, wo sich noch andere Beispiele finden.

Der Wettbewerb ist auch die Ursache, daß im Seeverkehr vielfach ganze Gruppen von Häfen unter völliger Außerachtlassung der Entfernungsunterschiede gleichgestellt werden. Der Zweck dieser Maßnahme ist, den für die beteiligten Reedereien schädlichen Wettbewerb zwischen verschiedenen Häfen durch Herstellung gleichmäßiger und beständiger Frachtverhältnisse zwischen diesen Häfen möglichst abzuschwächen. Solche Gleichstellung finden wir sowohl in der ausgehenden wie in der einkommenden Fahrt. Wir finden sie ferner sowohl zwischen Ausgangshäfen wie zwischen Bestimmungshäfen, so daß sich vielfach ganze Gruppen von Häfen gegenüber stehen. Das wichtigste Beispiel solcher Gleichstellung bietet die Gleichhaltung der Frachten, wie sie vor dem Kriege zwischen den europäischen Welthäfen in fast sämtlichen Verkehren bestand und sich sicherlich nach dem Kriege früher oder später wieder durchsetzen wird. Hamburg, Bremen und Emden haben also im allgemeinen die gleichen Frachtsätze wie London, Liverpool, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Le Havre. Im ausgehenden nordatlantischen Verkehr finden wir die Empfangshäfen Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport-News und Norfolk zu einer Gruppe mit gleichen Frachtsätzen vereinigt. Ein besonders bezeichnendes Beispiel dafür, wie weit die Gleichstellung vielfach geht, bietet der vor dem Kriege in Geltung gewesene Frachttarif der Japan-Heimfrachten-Konferenz (*Japan-Homeward-Conference*). Hier bilden auf der einen Seite die gesamten für den Weltverkehr in Betracht kommenden japanischen Häfen eine Gruppe mit gleichen Frachtsätzen, der auf der europäischen Seite eine andere Gruppe gegenübersteht, die 20 der bedeutendsten europäischen Häfen umfaßt, deren Frachtsätze ebenfalls gleichgehalten sind. Die anderen europäischen Häfen von geringerer Bedeutung haben gewisse Zuschläge zu den Gruppenfrachtsätzen zu zahlen.

b) Weiter führt auch das Bestreben, den Verkehr durch Tarifiermäßigungen zu entwickeln, zu einer Außerachtlassung der Entfernung. Nur selten wird eine Tarifiermäßigung für alle durch den überseeischen Verkehr bedienten Märkte die gleich günstige Wirkung haben. Gerade im Überseeverkehr, der Länder mit den denkbar größten Unterschieden in bezug auf natürliche, kulturelle und wirtschaftliche Verhältnisse bedient, wird eine Tarifiermäßigung häufig nur in einer oder einzelnen Verkehrsbeziehungen zu einer Vermehrung des Verkehrs führen, während sie für den übrigen Verkehr ohne Wirkung bleiben wird. Die Folge ist, daß die Reedereien, um nicht zwecklos Tarifiermäßigungen vorzunehmen oder sogar Frachtausfälle zu erleiden, die Ermäßigung auf solche Verkehrsbeziehungen beschränken werden, für die sie sich eine günstige Wirkung versprechen.

c) Endlich aber sind es gewisse Bestandteile der Selbstkosten, die den Einfluß der Wegelänge auf die Tarifgestaltung stark zurückdrängen. Nur ein Teil der Selbstkosten entspricht genau der zurückgelegten Entfernung, während der übrige Teil entweder ganz von der Entfernung *unabhängig* ist, oder mehr oder weniger große Abweichungen gegenüber dem durch die Entfernung gegebenen Maßstabe zeigt. Zu

den von der Entfernung ganz unabhängigen Kosten gehören die in den Ausgangs-, Zwischen-, End- und Umladehäfen entstehenden Kosten, also insbesondere die Hafengebühren, die Lade-, Lösch- und Umladekosten, die Vermittlungsgebühren und sämtliche während der Hafentiegezeit auflaufenden Kosten, also die während dieser Zeit entstehenden Kosten der Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals, der Versicherung, der Unterhaltung und der Gehälter, Löhne und Verpflegung der Mannschaft. Besonders die durch die Liegezeit verursachten Kosten schlagen sehr stark zu Buch, weil die Liegezeit in vielen Verkehren einen großen Teil der gesamten Rundreisezeit beansprucht, z. B. in der Westküstenfahrt und der Mittelmeerfahrt fast die Hälfte dieser Zeit. Zu den Kosten aber, die zwar durch die Wegelänge beeinflußt werden, aber keineswegs gleichmäßig mit ihr zunehmen, gehören z. B. die Aufwendungen für Kohlen, die auf den einzelnen Strecken wesentliche Unterschiede aufweisen.

Nun kennt allerdings auch die Eisenbahn Selbstkostenteile, die die Gleichheit des Verhältnisses zwischen Selbstkosten und Wegelänge stark beeinträchtigen. So sind z. B. die Anlagekosten einer Bahn verschieden hoch, je nachdem die Bahn durch gebirgiges oder ebenes Gelände geführt ist, je nachdem der Grund und Boden und der Bettungsstoff teurer oder billiger gewesen ist, je nachdem die Arbeitslöhne hoch oder niedrig gewesen sind; und ebenso sind auch die Betriebskosten nicht überall gleich, sondern beispielsweise davon abhängig, wie die Steigungsverhältnisse sind. Und doch haben die Unterschiede hier den Aufbau eines Entfernungstarifs nicht verhindern können.

Dieser verschiedene Verlauf der Entwicklung hat zwei Gründe. Zunächst einmal ist der Anteil der Selbstkosten, die nicht der Entfernung entsprechen, bei der Seeschifffahrt besonders groß. Man wird annehmen dürfen, daß mindestens die Hälfte der Selbstkosten, oft aber noch wesentlich mehr, nicht im gleichen Verhältnis zur Entfernung stehen. Weit wichtiger aber noch ist, daß sich bei der Seeschifffahrt diese der Wegelänge nicht entsprechenden Selbstkostenteile leicht für jede einzelne Verkehrsbeziehung aussondern und bei der Bemessung des Preises berücksichtigen lassen.

Damit haben wir die Voraussetzung berührt, durch die überhaupt erst eine Berücksichtigung der verschiedenen Umstände, die den Einfluß der Entfernung teilweise aufheben, bei der Seeschifffahrt möglich geworden ist. Bei der Eisenbahn würde ein Versuch, die Tarifsätze für jede einzelne Verkehrsbeziehung nach den vorliegenden besonderen Verhältnissen zu bemessen, schon daran scheitern, daß die Zahl der Verkehrsbeziehungen viel zu groß ist. Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, daß allein bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen es sich dabei um über 6000 Güterverkehrsstationen handelt, von denen jede mit jeder anderen ihre besonderen, nach den Verhältnissen des Einzelfalls bemessenen Frachtsätze erhalten müßte. Selbst wenn so etwas möglich wäre, wäre doch das Ergebnis ein unübersehbares, völlig unbrauchbares Wirrwarr. Ganz anders bei der überseeischen Schifffahrt. Die Zahl der Häfen, die für die überseeische Schifffahrt in Frage kommen,

ist sehr klein. In jedem Verkehr steht sich in der Regel nur eine kleine Anzahl Häfen gegenüber. In Deutschland kommen z. B. nur Hamburg, Bremen und teilweise auch Emden in Frage, die zudem noch in ihren Frachtsätzen in allen Verkehren gleichgehalten werden. Und das Gleiche, wenn auch nicht ganz in dem Maße, gilt für die überseeischen Gebiete. Die Folge ist, daß es im Seetarifwesen verhältnismäßig leicht ist, die einzelnen Preisbemessungsgründe für jede Verkehrsbeziehung festzustellen und, ohne daß die Gefahr der Verworrenheit entsteht, bei der Tarifbildung zu berücksichtigen.

Waltet so im allgemeinen im Seetarifwesen das Bestreben ob, die Preise für jeden Verkehr und jede Verkehrsverbindung unter Berücksichtigung der vorliegenden Verhältnisse, soweit wie möglich, unterschiedlich (individuell) zu behandeln, so findet dieses Bestreben doch eine gewisse Grenze. Diese Grenze liegt dort, wo die rückhaltlose Durchführung der unterschiedlichen Behandlung die Einnahmen ungünstig beeinflussen würde. Derartige Fälle sind nicht selten. Fehlt es z. B. in einer der beiden Fahrtrichtungen oder in einer bestimmten Verkehrsverbindung regelmäßig an ausreichender Ladung, so daß der Schiffsraum nur teilweise gefüllt ist, so wird es nicht immer angängig sein, diese Richtung oder diese einzelne Verbindung mit sämtlichen durch den Mangel an Ladung verursachten Mehrkosten zu belasten, weil die Tarifsätze für diese Richtung oder diese Verbindung alsdann so hoch werden würden, daß der Verkehr sie nicht tragen könnte. Hier greift alsdann innerhalb der ganzen Linie oder doch einer Verkehrsrichtung eine teilweise Ausgleichung und Übertragung der Kosten Platz. Die Hinreise muß z. B. die Kosten der unter schlechter Ausnutzung ihres Laderaums leidenden Rückreise teilweise mitdecken, wie das etwa im südafrikanischen Verkehr der Fall ist. Und in gleicher Weise müssen, wenn eine einzelne Verbindung mit ganz besonders hohen Selbstkosten zu rechnen hat, weil z. B. die Hafengebühren hier besonders hoch sind, und die Liegezeit besonders lang ist, die Ladung aber gering ist, die anderen Verbindungen gelegentlich die Kostendeckung mitübernehmen, um überhaupt die Aufrechterhaltung jener Verbindung zu ermöglichen. Ähnliches gilt auch, wenn in einer Fahrtrichtung oder in einer Verkehrsbeziehung die Preise infolge des Wettbewerbs so gedrückt sind, daß sie zur Deckung der Selbstkosten nicht mehr ausreichen. Auch da müssen die andere Richtung oder die anderen Verbindungen einen Teil der Selbstkosten mitübernehmen, um nicht auf den Wettbewerb überhaupt verzichten zu müssen¹⁾. Bei großen Linienreedereien mit ausgedehntem Liniennetz kommt dieser Grundsatz der Ausgleichung und Übertragung der Kosten gelegentlich sogar im Verhältnis ganzer Linien zueinander zur Anwendung. Um nämlich die Aufrechterhaltung eines mit Ausfällen arbeitenden Verkehrs zu ermöglichen, müssen die

¹⁾ Auch das englische Blaubuch, *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, Band I, Seite 41, Nr. 126, weist auf diese Erscheinung hin: *»Again, as in the case of the tramp, rates are fixed with reference to the round voyage. A lack of freight or excessive competition in the homeward trade may, therefore, result in a higher rate being charged for goods outward.«*

übrigen Verkehre einen Teil der Kosten mitübernehmen, ähnlich wie das bei den Eisenbahnen vielfach im Verhältnis des Personen- zum Güterverkehr der Fall ist. So hat z. B. die Hamburg-Amerika-Linie ihre im Jahre 1871 eingerichtete Linie nach Westindien fast 10 Jahre lang nur mit Opfern aufrecht erhalten können, die dadurch möglich wurden, daß andere, besser arbeitende Linien zur Kostendeckung mitherangezogen wurden. Wenn auch die Berechtigung einer derartigen Übertragung sich immer nur auf Grund genauer Untersuchung der Verhältnisse des Einzelfalls wird beantworten lassen, so wird doch grundsätzlich gegen solche Übertragung nichts einzuwenden sein. Im Gegenteil wird sie in vielen Fällen wirtschaftlich erwünscht sein; denn sie schafft die Möglichkeit, Verkehre und Verbindungen einzurichten und aufrecht zu halten, die bei strenger Durchführung des Grundsatzes der unterschiedlichen Behandlung nicht lebensfähig wären. Im allgemeinen wird aber das volkswirtschaftliche Bedürfnis vielmehr dahin gehen, möglichst vielseitige überseeische Beziehungen, wenn auch mit etwas höheren Tarifen, zu haben, als dahin, eine geringere Anzahl überseeischer Verbindungen, aber mit niedrigeren Frachtsätzen zu besitzen.

3. Einfluß der Unterschiede in der Höhe der Selbstkostenteile auf die Tarifbildung im einzelnen. Im vorhergehenden haben wir als eine der wichtigsten Ursachen für die der Entfernung nicht entsprechende Tarifbildung des Seeverkehrs die Abweichungen kennen gelernt, die einzelne Selbstkostenteile gegenüber dem durch die Entfernung gegebenen Maßstabe zeigen. Dieser Zusammenhang zwischen der verschiedenen Höhe der Selbstkostenteile und der Tarifbildung bedarf im einzelnen näherer Klarlegung.

Grundsätzlich gilt zunächst für die Seeschifffahrt ebenso wie für die Eisenbahn, daß die Selbstkosten der einzelnen Beförderungsleistung mit der Zunahme der Entfernung abnehmen. Denn ein beträchtlicher Teil der Selbstkosten entsteht bei jeder Beförderung ohne Rücksicht auf ihre Länge und wird mit wachsender Entfernung nicht größer. Das gilt z. B. von den Kosten der eigentlichen Abfertigung, den Lade- und Löschkosten, den Hafengebühren und sonstigen Abgaben und überhaupt allen während der Liegezeit entstehenden Kosten. Andere Teile der Selbstkosten stellen sich zwar bei weiterer Entfernung höher als bei kürzerer, aber doch nicht entsprechend höher. Das gilt z. B. von den Kosten der Unterhaltung der Schiffe und ihrer Ausrüstung. Denn wenn eine überseeische Reise überhaupt unternommen wird, so wird dadurch ein gewisser Aufwand an Unterhaltung, z. B. ein »Überholen«, also ein Nachsehen und In-Ordnung-bringen des Schiffes notwendig, mag die Entfernung größer oder kleiner sein. Und ähnliches gilt z. B. auch für die Kosten der Schiffsmannschaft, weil die Heuerkosten von der Länge der durchfahrenen Strecke unabhängig sind. Hieraus ergibt sich, daß die Seeschifffahrt bei sonst gleichen Verhältnissen in der Lage ist, die Fracht auf größere Entfernungen verhältnismäßig niedriger zu bemessen als auf kürzere. Die Abstufung der Preise zwischen den einzelnen Verkehren und Verkehrsbeziehungen entspricht denn auch, wie ein Blick auf die Anlage XIV zeigt, vielfach diesen Grundsätzen.

So z. B., wenn der Verkehr nach Australien bei Zurückführung der Tarifsätze auf die Frachttonnen-Seemeile niedrigere Einheiten zeigt als der Verkehr nach Ostasien, und beide wiederum niedrigere Einheiten haben als die meisten Verkehre mit kürzeren Entfernungen. Und ebenso stimmt es z. B. mit diesen Grundsätzen überein, wenn im nordatlantischen Verkehr die Einheitsätze für die Frachttonnen-Seemeile deutlich eine fallende Staffel zeigen.

Indessen zeigt die Tarifbildung keineswegs überall das gleiche Bild. Nicht selten sind umgekehrt die Tarife für längere Entfernungen verhältnismäßig höher als für kürzere Entfernungen. Wie Anlage XIV zeigt, hat z. B. die Westküstenfahrt wesentlich höhere Einheiten als die weit kürzere indische Fahrt. Im La Plata-Verkehr hat Rosario höhere Einheitsätze als das näher gelegene Buenos Aires; im westafrikanischen Verkehr hat Freetown wesentlich höhere Einheiten als das näher gelegene Dakar. Und wenn in die Anlage auch die kleineren Häfen mitaufgenommen worden wären, würden sich noch sehr viel mehr Abweichungen von dem Grundsatz, daß weitere Entfernungen verhältnismäßig niedrigere Frachten rechtfertigen, zeigen.

Der Grund für diese Abweichungen liegt darin, daß hier andere Rücksichten den Einfluß, den die mit der Entfernung fallenden Selbstkostenteile auf die Preisbildung ausüben, ausschalten oder doch in seiner Wirksamkeit beeinträchtigen. Einmal spielen dabei die Rücksichten auf den Wettbewerb und die Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs, wie wir sie bereits oben kennen gelernt hatten, eine Rolle. Weiter aber kommt der Einfluß gewisser Selbstkostenteile in Betracht, die in ihrer Höhe zwischen den einzelnen Verkehren oder den einzelnen Verkehrsbeziehungen sehr starke Unterschiede aufweisen und dadurch gleichfalls jede Einheitlichkeit in der Berücksichtigung der Entfernung verhindern.

Diese Selbstkostenteile, oder doch wenigstens die wichtigsten davon, bedürfen ihrer Art und Wirksamkeit nach näherer Betrachtung. Es gehören dazu zum Teil solche, die in den Abgangs-, Umlade- und Bestimmungshäfen entstehen (im folgenden unter a bis d), und zum Teil solche, die auf der Strecke selbst entstehen (unter e bis h).

a) Zunächst kommen hier die Lade-, Lösch- und Umladekosten in Betracht. Ihre Höhe ist in den einzelnen Häfen sehr verschieden. Diese Unterschiede haben eine doppelte Ursache.

Einmal spielen hier die Lade- und Löschverhältnisse des Hafens eine wesentliche Rolle. Je nach den natürlichen Verhältnissen des Hafens und der menschlichen Kunst, die auf die Verbesserung dieser natürlichen Verhältnisse gewandt ist, bestehen sehr große Unterschiede in der Güte der einzelnen Häfen. Finden wir auf der einen Seite von der Natur begünstigte Häfen, die gleichzeitig mit den vollendetsten technischen Einrichtungen zur Erleichterung der Ladung und Löschung ausgestattet sind, so gibt es andererseits Häfen, deren Benutzung schon durch die Natur außerordentlich erschwert ist, und für deren Verbesserung auch wenig oder nichts getan ist. Es ist dabei z. B. an Häfen zu denken, die von überseeischen Dampfern wegen mangelnder Tiefe oder vorgelagerter Barren überhaupt nicht unmittelbar angelaufen werden

können, sondern wo die Schiffe, ungeschützt auf der Reede liegend, die Ladung von Leichtern oder sonstigen kleineren Fahrzeugen übernehmen oder in diese überladen müssen, und wo auch sonst nur die dürftigsten Einrichtungen zur Erleichterung der Ladung und Löschung vorhanden sind. Es ist nicht selten, daß in solchen Fällen die Reedereien, um einen geregelten Linienbetrieb aufrecht erhalten zu können, sich selbst eine kostspielige Flotte von Leichtern oder ähnlichen Fahrzeugen vorhalten müssen, wie das z. B. im westafrikanischen Verkehr in Lagos der Fall ist, wo die Linienreedereien kleinere Dampfer haben einstellen müssen, die den Verkehr zwischen dem Liegeplatz der Schiffe auf der Reede und dem Hafen vermitteln, und wie wir das auch weiter in den südbrasilianischen Häfen beobachten können, wo vor dem Kriege die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika-Linie einen Leichterdienst hatte einrichten müssen. Derartige Verhältnisse finden naturgemäß in den Frachtsätzen ihren Ausdruck. So erklärt es sich z. B., wenn die Frachten nach Lagos, obwohl es zu den Haupthandelsplätzen Westafrikas gehört und daher mit besonders günstigem Ladungsangebot dorthin zu rechnen ist, verhältnismäßig hoch sind (vgl. Anlage XIV); und wenn weiter die Tarifsätze im südbrasilianischen Verkehr nach Häfen wie etwa Paranagua, San Francisco, Desterro, Pelotas, Porto Alegre im allgemeinen wesentlich höher sind als die Frachtsätze nach den sonstigen Häfen der südbrasilianischen Ostküste.

Außer durch die Verhältnisse des Hafens wird aber die Höhe der Lade- und Löschkosten auch beeinflußt durch die in den einzelnen Häfen bestehenden Lohnverhältnisse. Der Umstand, daß am überseeischen Verkehr Länder jeder Kultur und mit den verschiedensten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen beteiligt sind, bringt es mit sich, daß sich zwischen den einzelnen Häfen sehr große Unterschiede in der Höhe der Löhne, und damit auch in der Höhe der Lade- und Löschkosten zeigen. Besonders niedrig sind z. B. die Arbeitslöhne in den indischen Häfen, während sie in den Häfen der Vereinigten Staaten und vor allem in den Häfen von Australien und Neuseeland außerordentlich hoch sind. Auch diese Unterschiede beeinflussen naturgemäß die Tarifbildung.

Besonders hohe Unterschiede in der Höhe der Selbstkosten werden durch die Notwendigkeit einer Umladung bedingt. Wo sie erforderlich wird, wo also das Gut nicht in direkter Fahrt bis zum Bestimmungshafen gebracht werden kann, sondern in einem Zwischenhafen (*transhipment port*) auf ein anderes Schiff umgeladen werden muß, damit es von diesem nach dem Bestimmungshafen gebracht wird, treten erhebliche Erhöhungen der Selbstkosten ein. Es hängt das vor allem damit zusammen, daß aus Gründen der Sicherheit es fast niemals möglich ist, von einem Seeschiff unmittelbar auf das andere überzuladen, sondern daß das Gut fast stets erst über Leichter oder über den Kai gehen muß, und daß außerdem meist eine Zwischenlagerung notwendig wird. Wird die Umladung noch durch Unvollkommenheiten der Hafeneinrichtungen erschwert und sind auch die Löhne besonders hoch, so treten diese Unterschiede besonders stark hervor. So kommt es, daß

die Durchtarife im allgemeinen wesentlich höhere Sätze haben als die inneren (Lokal-) Tarife, und daß gerade bei den Durchtarifen der durch die Entfernung gegebene Maßstab oft geradezu auf den Kopf gestellt erscheint.

b) Zu den Umständen, welche die unregelmäßige Tarifbildung mitbestimmen, gehört weiter auch die verschiedene Höhe der Hafengebühren. Ihre Höhe ist abhängig einmal von den Anlagekosten, die der Hafen erfordert hat, und weiter von den Grundsätzen, nach denen er verwaltet wird. Leider zeigen die Formen, in denen die Hafengebühren erhoben werden, die denkbar größte Mannigfaltigkeit, so daß eine Vergleichung sehr erschwert ist. Will man sich ein ungefähres Bild von der verschiedenen Höhe der Hafengebühren machen, so hält man sich am besten an tatsächlich ausgeführte Reisen¹⁾.

Danach hatten z. B. zu zahlen an reinen Hafengebühren²⁾

α) in der Levantefahrt ein Dampfer von 3576 Brutto- und 2298 Nettoregistertonnen auf einer Rundreise von Hamburg nach Hamburg:

in Hamburg	122,50	ℳ
Antwerpen	2323,90	»
Malta	110,92	»
Piräus	706,29	»
Syra	26,01	»
Saloniki	198,98	»
Dedeagatsch	129,03	»
Konstantinopel	565,79	»
Samsun	107,35	»
Trapezunt	107,35	»
Marinpol (als erster russischer Hafen)	1215,17	»
Taganrog	53,35	»
Berdiansk	199,30	»
Marinpol	225,05	»
Novorossisk	82,16	»
Konstantinopel	606,12	»
Hamburg	2314,74	»

β) In der Ostasienfahrt ein Dampfer von 6586 Brutto- und 4258 Nettoregistertonnen auf einer Rundreise von Hamburg nach Japan und zurück:

in Hamburg	477,65	ℳ
Rotterdam	2936,35	»
Antwerpen	1898,63	»
Port Said	874,17	»
Penang	433,77	»
Singapore	252,55	»
Hongkong	633,24	»
Shanghai	6062,47	»

¹⁾ So verfährt auch das Reedereigeschäft. Sein hauptsächlichstes Hilfsmittel ist ein regelmäßig im Verlage von George Philip & Son Ltd. in London erscheinendes Werk, ursprünglich herausgegeben von G. D. Urquhart mit der Bezeichnung: »*Dues and Charges on Shipping in Foreign Ports*«, das auf Grund ausgeführter Fahrten für mehrere 1000 Häfen Angaben über die Höhe der jeweiligen Hafengebühren bringt.

²⁾ Vgl. H. Herner, Hafengebühren und Schiffsvermessung, ein kritischer Beitrag zur Würdigung ihrer technischen, wirtschaftlichen und statistischen Bedeutung, Seite 46 ff. Jena 1912.

Yokohama	615,19	„
Kobe	1270,49	>
Moje	447,09	>
Shanghai	904,83	>
Hongkong	242,65	>
Singapore	396,19	>
Colombo	523,49	>
Port Said	947,83	>
Havre	4530,91	>
Bremen	5807,45	>
Hamburg	1770,04	>

Man sieht aus diesen wenigen Beispielen, wie groß die Unterschiede in der Höhe der Hafengebühren sind, und daß eine Preisbildung, wenn sie die Selbstkosten nur einigermaßen berücksichtigen will, diese Unterschiede nicht unbeachtet lassen kann. Verkehre, die mit hohen Hafengebühren zu rechnen haben, werden daher unter sonst einigermaßen gleichen Verhältnissen höhere Tarifsätze haben als solche mit niedrigen Hafengebühren. Und ebenso haben innerhalb jedes Verkehrs die Verbindungen, welche mit hohen Hafengebühren belastet sind, höhere Tarifsätze als die mit niedrigen Hafengebühren.

c) Weiter führt auch die verschiedene Länge der Liegezeit zu einer unterschiedlichen Preisbildung. Denn je länger die Liegezeit, um so höher steigen alle während dieser Zeit auflaufenden, von der Wegelänge unabhängigen Kosten, also die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals und der Abschreibung, der Unterhaltung und Versicherung und die Aufwendungen für Gehälter, Löhne und Verpflegung der Mannschaft. Die Dauer der Liegezeit ist aber einmal abhängig von der Güte der Hafeneinrichtungen, vor allem der Lösch- und Ladeeinrichtungen: je vollkommener diese sind, um so schneller wird das Schiff den Hafen verlassen können. Noch größeren Einfluß auf die Dauer der Liegezeit aber hat, ob der Hafen ausreichenden Liegeplatz bietet, so daß das Schiff nicht auf Abfertigung zu warten braucht. Versagt der Hafen in der einen oder anderen Hinsicht, so tritt eine wesentliche Erhöhung der Selbstkosten ein, die sich auch in der Preisbemessung geltend macht. So ist z. B. die Unzulänglichkeit der meisten Häfen an der südamerikanischen Ostküste ein Hauptgrund, weshalb die Tarife in diesen Verkehren verhältnismäßig hoch sind.

d) Weiter aber ist, wenigstens im Verhältnis der einzelnen Fahrten zueinander, eine unregelmäßige Preisbildung dadurch bedingt, daß die Zahl der angelaufenen Häfen zwischen den einzelnen Fahrten sehr schwankt. Während es Fahrten gibt, die sich lediglich zwischen dem Ausgangs- und Bestimmungshafen bewegen, wie etwa vor dem Kriege im Verkehr Bremen—Galveston, finden wir andererseits Fahrten, wo die Linien, wenn sie ihren Schiffsraum füllen oder den Bedürfnissen des überseeischen Verkehrs genügen wollen, genötigt sind, eine sehr große Anzahl von Häfen anzulaufen. In besonderem Maße gilt das von dem Verkehr nach Westafrika, wo mehr als 100 Häfen in Frage kommen. Nicht so groß, aber ebenfalls noch recht erheblich, ist die Zahl der überseeischen Anlaufhäfen in der Westküstenfahrt. Da aber jedes Anlaufen

eines Hafens die Kosten der Fahrt wesentlich erhöht, weil in jedem Hafen neue Abgaben entstehen, und sich die Zahl der Liegetage des Schiffes vergrößert, so müssen notwendig die Fahrten, bei denen die Schiffe zum Anlaufen einer größeren Anzahl von Häfen genötigt sind, höhere Frachtsätze haben als die, bei denen das nicht in gleicher Weise der Fall ist. Hier haben wir einen der Hauptgründe, weshalb unter den in der Anlage XIV dargestellten Verkehren der westafrikanische Verkehr bei weitem der teuerste ist; und auch die Westküstenfahrt verhältnismäßig hohe Frachtsätze hat.

e) Die unterschiedliche Tarifbildung beruht teilweise auch auf Verschiedenheiten in den Schiffstypen, wie sie zwischen den einzelnen Fahrten bestehen. Ihren besonderen Bedingungen gemäß hat jede einzelne Linienfahrt ihren eigenen Schiffstyp ausgebildet. Es hängt das einmal zusammen mit den verschiedenen Verkehrsbedürfnissen der einzelnen Fahrten, denen sich die Linienreederei im Interesse der Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes möglichst anzupassen sucht. Die Unterschiede in der Größe des Ladungsangebots, im Verhältnis von Leicht- und Schwergut, in dem Umfange und in den Bedürfnissen des Personenverkehrs, der gleichzeitig mitbewältigt werden muß, u. dgl. m. führen zu wesentlichen Verschiedenheiten in den Schiffstypen. Weiter aber bedingen auch die besonderen Verhältnisse der angelaufenen Häfen und der durchfahrenen Kanäle vielfach besondere Schiffstypen. Vor allem nötigen die Verhältnisse mancher Häfen und Kanäle zu gewissen Beschränkungen in der Länge und im Tiefgang der Schiffe. So können z. B. manche wichtige Mittelmeerhäfen nur von Schiffen mit einer Länge bis zu 95 m und einem Tiefgang bis zu 6,65 m angelaufen werden, was zur Folge hat, daß in der Mittelmeerfahrt überhaupt nur Schiffe von verhältnismäßig geringen Abmessungen verwandt werden können. Ebenso gestatten auch die indischen Häfen im allgemeinen keinen größeren Tiefgang als 8,4 m. Auch die auf dem Suezkanal angewiesenen Schiffe unterliegen Tiefgangsbeschränkungen; Schiffe, die ihn benutzen wollen, dürfen keinen größeren Tiefgang als 9,14 m haben.

Je nach den verschiedenen Schiffstypen sind die auf die Leistungseinheit entfallenden Selbstkosten verschieden hoch. So können z. B. die Fahrten billiger arbeiten, bei denen man in der Lage ist, Schiffe von größeren Abmessungen einzustellen, weil sich mit zunehmender Schiffsgröße die Anlagekosten und auch wesentliche Teile der Betriebskosten verringern. Schon die Herstellungskosten sind bei größeren Schiffen verhältnismäßig niedriger als bei kleineren, so daß also bei größeren Schiffen ein verhältnismäßig geringeres Anlagekapital zu verzinsen, abzuschreiben und zu versichern ist. Wichtiger noch ist, daß der Materialverbrauch, vor allem der Kohlenverbrauch bei größeren Schiffen wesentlich geringer ist als bei kleineren. Denn ein im Kubus erhöhtes Tauchgewicht (Displacement) verlangt nur etwa eine im Quadrat erhöhte Maschinenkraft. Und endlich nehmen auch die übrigen Betriebskosten, vor allem die Kosten der Schiffsbesatzung, nicht im Verhältnis mit der Schiffsgröße, sondern langsamer als diese zu. Die Folge dieser Erscheinung ist, daß Fahrten, in denen die Einstellung großer Schiffe

möglich ist, bei sonst gleichen Verhältnissen niedrigere Frachtsätze haben als solche, wo das nicht der Fall ist. Das zeigt sich besonders deutlich bei der Mittelmeerfahrt, deren besonders hohe Frachtsätze sich zu einem großen Teil aus den bei dieser Fahrt bestehenden Beschränkungen in der Abmessung der Schiffe erklären.

Ähnliche Rückwirkungen der Schiffstypen auf die Frachthöhe können wir weiter auch da beobachten, wo neben dem Güterverkehr ein erheblicher Personenverkehr bewältigt werden muß, der zur Ausbildung besonders hochwertiger Schiffstypen mit besonderen Vorzügen in bezug auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit der Beförderung geführt hat. Das Hauptbeispiel hierfür bietet der nordatlantische Verkehr, wie er sich vor dem Kriege gestaltet hatte, in dem die reine Frachtfahrt fast ganz fehlte, und wo in der gemischten Fahrt ganz besonders hochwertige Schiffe verwandt wurden. Es ist verständlich, daß die dadurch bedingten erhöhten Anlage- und Betriebskosten sich in einer höheren Bemessung der Tarifsätze geltend machen.

f) Für die Tarifbildung wichtige Unterschiede in der Höhe der Selbstkosten zwischen den einzelnen Fahrten werden auch durch die Kohlenverhältnisse bedingt. In doppelter Hinsicht beeinflussen sie die Höhe der Selbstkosten: einmal dadurch, daß sie einen Teil des Schiffsraums und der Tragfähigkeit des Schiffes für sich in Anspruch nehmen und so die Ladefähigkeit des Schiffes vermindern, und weiter durch den Preis, den ihre Anschaffung erfordert.

In beiden Beziehungen bestehen nun aber zwischen den einzelnen Fahrten wesentliche Unterschiede. Das Schiff hat nicht wie die Eisenbahn die Möglichkeit, seine Kohlenvorräte in verhältnismäßig kurzen Zwischenräumen und zu im wesentlichen gleichmäßigen Preisen zu ergänzen. Es muß mindestens so viel Kohle mitnehmen, als zur Erreichung des nächsten Bunkerhafens notwendig ist. Andererseits wird es aber auch im allgemeinen nicht über dieses Maß hinausgehen, um nicht den für die Ladung verfügbaren Raum übermäßig einzuschränken und so die Frachteinahmen zu verringern. Es wird daher seine Bunkerräume auf die Entfernung zwischen den am weitesten voneinander gelegenen Bunkerhäfen einrichten. Je größer diese Entfernung ist, um so größer werden die Bunkerräume sein müssen, und um so mehr steigen infolge der Einengung der Ladefähigkeit die Selbstkosten der einzelnen Beförderungsleistung. Da aber die Entfernungen zwischen den am weitest gelegenen Bunkerhäfen bei den einzelnen Fahrten sehr verschieden groß sind, so ist auch der Anteil der Selbstkosten, der auf die Kohlenvorhaltung entfällt, bei den einzelnen Fahrten sehr verschieden hoch. Er ist z. B. bei der Westküstenfahrt, die mit einer weitesten Bunkerhafentfernung von 6640 Seemeilen (San Vincent—Valparaiso) zu rechnen hat, unter der Annahme sonst gleicher Verhältnisse, etwa doppelt so groß wie bei der Mittelmeerfahrt, wo die weiteste Bunkerhafentfernung nur 3360 Seemeilen (Hamburg—Palermo) beträgt.

Ähnliche Unterschiede in den Selbstkosten der einzelnen Fahrt werden aber auch durch die Verschiedenheiten im Anschaffungspreise der Kohle bedingt. Dieser Preis hängt im wesentlichen von der Lage

des Hafens zu den Kohlegewinnungsstätten ab: je weiter entfernt ein Hafen von der nächsten Kohlegewinnungsstätte liegt, um so höher stellt sich der Preis der Kohle. Besonders hoch ist daher der Preis der Kohle in den Häfen, in deren Hinterland überhaupt keine Kohle gewonnen wird, so vor allem in den Häfen Südamerikas. Diese Häfen müssen ihre Kohle über See aus England beziehen, so daß der Preis sich zum mindesten um die Fracht, die von England nach dem betreffenden südamerikanischen Hafen besteht, erhöht. Wie groß die Unterschiede in dem Preise der Kohle zwischen einzelnen Hauptbunkerhäfen bereits vor dem Kriege gewesen sind, und wie diese einzelnen Häfen an der Versorgung beteiligt sind, erhellt aus nachstehender Übersicht ¹⁾, die die Verhältnisse in der Mittelmeer-, Indien- und Westküstenfahrt darstellt:

Bunkerhäfen	Preis für die Tonne <i>M</i>	Kohlenversorgung in den einzelnen Bunkerhäfen in Hundertstel vom Gesamtverbrauch		
		Mittelmeerfahrt	Indische Fahrt	Westküstenfahrt
Hamburg	14	55	5	5
Antwerpen	13	—	40	45
Palermo	22	45	—	—
Colombo	30	—	35	—
Port Said	26	—	20	—
Valparaiso	36	—	—	37
St. Vincent	29	—	—	13

Nach dem Kriege werden sich diese Unterschiede wahrscheinlich infolge der wesentlich gestiegenen Seefrachten noch vergrößern.

Am ungünstigsten stehen hiernach diejenigen Fahrten, wo die Entfernung zwischen den am weitesten voneinander gelegenen Bunkerhäfen besonders groß ist, und die außerdem mit besonders hohen Kohlenpreisen zu rechnen haben. Bei dem großen Anteile, den die durch die Kohlenversorgung verursachten Kosten an den gesamten Selbstkosten haben, ist es verständlich, daß die Unterschiede zwischen den einzelnen Fahrten auch bei der Frachtbemessung zur Geltung kommen. Auf diese Umstände sind z. B. die verhältnismäßig hohen Frachtsätze der südamerikanischen Verkehre teilweise mit zurückzuführen.

g) Die Selbstkosten und damit auch die Preisbemessung gestalten sich weiter sehr verschieden je nach der Möglichkeit, regelmäßig ausreichende Ladung zu erhalten. Wo in einzelnen Verkehren oder Verkehrsbeziehungen Teile des Schiffsraums in der Regel leer bleiben, erhöhen sich die Selbstkosten für die einzelne Beförderungsleistung, da der auf diese Leistung entfallende Anteil an den festen Selbstkosten sich höher stellt als bei voller Ausnutzung der Ladefähigkeit.

¹⁾ Vgl. Commentz, Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik, Seite 33, Charlottenburg 1912.

Nun muß aber gerade die Linienfahrt mehr als jedes andere Verkehrsmittel mit einer großen Unregelmäßigkeit in der Ausnutzung der Betriebsmittel rechnen. Das hängt einmal mit den natürlichen Grundlagen der Linienfahrt und teilweise mit denen der Seeschifffahrt überhaupt zusammen. Die Linienfahrt ist nicht in der Lage, sich den Unregelmäßigkeiten des Verkehrs in nennenswertem Maße anzupassen, wie das bei der Eisenbahn möglich ist. Die Eisenbahngüterzüge können dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis gemäß ihre Bestandteile verändern, können geteilt und aufgelöst werden. Innerhalb großer Gebiete, z. B. des Deutschen Staatsbahn-Wagenverbandes, entfällt auch die Notwendigkeit, die leeren Wagen wieder zur Heimat zurückzusenden. Dagegen enthält der überseeische Frachtdampfer, der in seiner Ladefähigkeit dem einzelnen Güterzuge um ein Vielfaches überlegen ist, eine fest begrenzte Menge von Gewichts- und Raumeinheiten, die weder entsprechend den jeweiligen Anforderungen des Verkehrs vergrößert noch verringert werden kann, sondern unverändert zum Ausgangshafen zurückkehren muß. Während also die Eisenbahn sich den Unregelmäßigkeiten des Verkehrs mit Hilfe des Wagenausgleichs anpassen kann, entfällt eine entsprechende Möglichkeit bei der Linienschifffahrt. Selbst die an sich gegebene Möglichkeit, einzelne Fahrten bei geringerem Verkehr ausfallen zu lassen, kommt für die gewöhnlichen Zeiten kaum in Betracht, weil darunter die Regelmäßigkeit des Betriebes und damit die Güte der Leistungen, und dadurch weiter auch die Stellung der Reederei gegenüber ihren Mitbewerbern leiden würde.

Besonders ungünstig gestaltet sich die Ausnutzung der Betriebsmittel bei der Linienfahrt noch dadurch, daß die Linienreederei grundsätzlich die Größe ihres in eine Fahrt eingestellten Schiffsparks auf das Höchstmaß der Stückgutmenge einrichten muß, die sich ihr in der betreffenden Fahrt bei gewöhnlicher Verkehrslage darbietet. Es hängt das damit zusammen, daß die Linienreederei, um nicht Gefahr zu laufen, regelmäßige Ablader an ihre Mitbewerber zu verlieren, grundsätzlich kein Stückgutangebot zurückweisen darf.

Während so auf der einen Seite die Linienreederei außerstande ist, ihre Betriebsmittel den Unregelmäßigkeiten des Verkehrs anzupassen, sind auf der anderen Seite diese Unregelmäßigkeiten gerade bei der Linienreederei größer als bei jedem anderen Verkehrsmittel. Der Grund dafür liegt in den großen, durch die Natur gegebenen kulturellen und wirtschaftlichen Verschiedenheiten der durch die überseeische Linienfahrt verbundenen Gebiete: Länder der verschiedensten wirtschaftlichen Bedingungen, jeder Stufe menschlicher Kultur und Technik, jeder Art der Wirtschaftsverfassung treten mit Hilfe der überseeischen Linienfahrt in Güteraustausch. Die Folge ist, daß nicht nur zwischen den einzelnen Fahrten, sondern vor allem auch zwischen den einzelnen Richtungen und den einzelnen Hafenverbindungen der Verkehr in seiner Stärke und Art die denkbar größten Verschiedenheiten aufweist. Das hat dann zur weiteren Folge, daß auch in der Ausnutzung des Schiffsraums zwischen den einzelnen Fahrten, den einzelnen Richtungen und den einzelnen Hafenverbindungen sehr große Abweichungen bestehen.

So haben z. B. die an der südafrikanischen Fahrt beteiligten Reedereien, während sie in der ausgehenden Fahrt in der Regel ihren Schiffsraum gut ausnutzen, bei der Heimfahrt mit erheblichem Leerraum zu rechnen. Denn hier bieten sich als regelmäßige Ladung im wesentlichen nur einige hochwertige Güter, wie Gold, Diamanten, Straußenfedern, die den Schiffsraum nur unwesentlich füllen, und daneben zeitweise landwirtschaftliche Erzeugnisse, vor allem Wolle, die den dem Verkehrsbedürfnis der ausgehenden Fahrt angepaßten Schiffsraum gleichfalls nicht immer voll füllen können. Noch stärkere Unterschiede bestehen innerhalb der einzelnen Fahrt zwischen den verschiedenen Hafenverbindungen. Während für manche Verbindungen das Ladungsangebot ausreicht, um fast regelmäßig den größten Teil des Schiffsraums zu füllen, kann in anderen Verbindungen in der Regel nur mit einer sehr geringen Beförderungsmenge gerechnet werden.

Daß derartige Unterschiede sich in der Frachtstellung bemerkbar machen müssen, ist klar. Infolgedessen haben Verkehre, in denen verhältnismäßig geringe Beförderungsmengen zur Verfügung stehen, bei sonst einigermaßen gleichen Verhältnissen höhere Frachtsätze als solche, die mit einem größeren Ladungsangebot rechnen können. So erklärt es sich auch, daß zwischen bedeutenden Hafenplätzen meist wesentlich niedrigere Frachtsätze bestehen als zwischen Plätzen geringerer Bedeutung.

h) Von wesentlichem Einfluß auf die Tarifbemessung sind endlich die Kosten, die durch Benutzung der großen, ganze Meere verbindenden Kanäle entstehen, vor allem des Suez- und des Panamakanals. Durch diese Kanäle werden zwar die Entfernungen nach manchen überseeischen Gebieten bedeutend abgekürzt, aber andererseits werden auch durch ihre Benutzung die Selbstkosten für die Entfernungseinheit sehr stark erhöht, da die Abgaben sehr hohe sind. Ein Dampfer, wie der früher vom Norddeutschen Lloyd in der Australienfahrt verwandte »Große Kurfürst« (13 102,06 Brutto-Registertonnen, 7 880,56 Netto-Registertonnen, 12 350 Tonnen Tragfähigkeit einschließlich der Kohle, des Proviantes usw., 13 387 cbm Rauminhalt und 9 368,99 Netto-Registertonnen der Suezkanal-Messung) hatte vor dem Kriege allein für die Hinfahrt an Suezkanal-Abgaben zu zahlen 63 240,68 Fr., für die Rundreise also das Doppelte. Die Höhe dieser Abgaben, die inzwischen noch erhöht worden sind, hat zur Folge, daß sich im Verkehr nach dem Osten bei solchen Fahrten, bei denen weniger Wert auf Schnelligkeit gelegt wird, vielfach noch der Umweg über das Kap der guten Hoffnung lohnt, obwohl es sich dabei um erhebliche Entfernungsunterschiede handelt. Die Höhe der Suezkanal-Gebühren ist auch mit ein Grund, weshalb die australischen Frachtdampferlinien des Norddeutschen Lloyd, die den Umweg über das Kap machten, trotz des wesentlich weiteren Weges einen niedrigeren Tarif hatten als die Reichspostdampferlinien, die den Suezkanal benutzten.

4. Volkswirtschaftliche Beurteilung. Wenn man dieser Tarifbildung, die von der Entfernung als Maßstab für die Bemessung der Beförderungspreise zu einem großen Teil absieht, gerecht werden will, so wird man

sich davor hüten müssen, Gesichtspunkte, die nicht im Seetarifwesen selbst begründet sind, vor allem aus dem Eisenbahntarifwesen entnommene Anschauungen, für die Beurteilung heranzuziehen. Man wird eine Tarifbildung, die von bestimmten Einheitssätzen und zu einem großen Teil auch von der vorliegenden Entfernung absieht, nicht schon deshalb verurteilen dürfen, weil bei den Eisenbahnen die Preisbemessung nach der Entfernung als wesentlicher Bestandteil eines geordneten Tarifwesens erscheint. Und ebensowenig wird man Frachtdisparitäten schon deshalb ablehnen dürfen, weil nach den im Eisenbahnverkehr herrschenden Grundsätzen die Erhebung einer Fracht, die für die kürzere Strecke höher ist als für die längere, gegen die Grundsätze gerechter Preisbemessung verstößt. Das muß besonders hervorgehoben werden, weil eine solche Beurteilung des Seetarifwesens tatsächlich nahe liegt, und es nicht ganz leicht ist, sich gerade in dieser Frage von den allgemein geläufigen Anschauungen des Eisenbahntarifwesens frei zu halten.

Aus solchen eisenbahntarifarischen Anschauungen sind auch wohl gewisse absprechende Urteile über einzelne Tarifgestaltungen des Seeverkehrs zu erklären, auf die man gelegentlich in der Literatur stößt. So findet z. B. H. Meyer¹⁾ einen ausreichenden Beweis für die unrichtige Preisbildung der deutschen Ostafrika-Linie in der bloßen Tatsache, daß im Verkehr nach Ostafrika für die »Tonne Güter II. Klasse ein Frachtsatz von 40 *M.* berechnet sei, während der Norddeutsche Lloyd für die doppelt so große Entfernung nach Neuguinea nur 65 *M.* berechne«. Und ähnlich sieht Wirth²⁾ eine falsche Tarifbildung allein in dem Umstande, »daß die deutsche Ostafrika-Linie für Güter, die nach den kleinen Plätzen Deutsch-Ostafrikas gehen, höhere Preise fordere als für Güter derselben Klasse nach dem entfernteren Beira«, und kommt daraus ohne weiteres zu dem Schlusse, daß »die Linie die Portugiesen auf Kosten des deutschen Steuerzahlers fördere«. Wer so verfährt, muß fast die gesamte Tarifbildung der Linienfahrt, soweit es sich um die Berücksichtigung des Einflusses der Entfernung handelt, ablehnen. Denn es gibt im Seeverkehr nur wenig Tarifsätze, die nicht aus dem gleichen Grunde anfechtbar wären.

Wollen wir dem Seetarifwesen gerecht werden, so werden wir uns vergegenwärtigen müssen, daß im Verkehrswesen nicht die Entfernung an sich und unter allen Umständen den richtigen Maßstab für die Bewertung der Beförderungsleistung abgibt, sondern nur insoweit, als aus der zurückgelegten Wegelänge einigermaßen zutreffend auf die Selbstkosten der Leistung und die Höhe des Gebrauchswertes der Leistung für den Benutzer geschlossen werden kann.

Für das Eisenbahnwesen trifft beides im wesentlichen zu. Im großen ganzen, wenn auch mit einigen Einschränkungen, stehen hier die gesamten Selbstkosten in einem festen Verhältnis zur Länge des Be-

¹⁾ H. Meyer, Das deutsche Kolonialreich, Bd. I, Ostafrika und Kamerun, Seite 405 ff.

²⁾ Wirth, Deutschlands wirtschaftliche Expansion, im Handbuch der Politik, herausgegeben von Laband usw., Bd. II, die Aufgaben der Politik, Berlin—Leipzig 1912/13, Seite 708 f.

förderungsweges. Und ebenso entspricht es bei den Eisenbahnen durchaus den allgemeinen Verkehrsanschauungen, daß die Beförderung auf die weitere Strecke entsprechend höher zu bewerten ist als auf die kürzere.

Beides aber ist beim Seeverkehr nicht, oder wenigstens lange nicht in dem Maße der Fall, wie im Eisenbahnverkehr. Sehr wichtige Teile der Selbstkosten zeigen, wie wir sahen, beim Linienverkehr sehr starke Abweichungen gegenüber der zunehmenden Wegestrecke, so daß daneben der Einfluß der Entfernung oft völlig zurücktritt, und es durchaus gerechtfertigt sein kann, für die längere Strecke einen geringeren Tarifsatz festzusetzen als für die kürzere. Und auch die Wertschätzung der Verkehrsleistung durch den Beansprucher entspricht, wenn sie auch durch die Entfernung mitbestimmt wird, durchaus nicht immer der zurückzulegenden Entfernung. Die am überseeischen Verkehr beteiligten Kreise sind sich sehr wohl bewußt, daß die Gestaltung der Selbstkosten zwischen den einzelnen Linien und Verbindungen sehr große Unterschiede aufweist, und tragen dem bei der Abschätzung des Gebrauchswertes der einzelnen Beförderungsleistung Rechnung. Man ist z. B. ohne weiteres bereit, Beförderungen nach abgelegenen, kleineren oder nur in Umladung erreichbaren Plätzen oder nach solchen mit besonders schwierigen Hafenverhältnissen höher zu bewerten als nach den großen, von der Natur begünstigten und mit vollkommenen Einrichtungen ausgestatteten, unmittelbar erreichbaren Welthäfen, auch wenn die Entfernung nach den zuerst genannten Plätzen geringer ist. Damit aber entfallen für die Seeschifffahrt die Gründe, die bei der Eisenbahn es als gerechtfertigt erscheinen lassen, die Preise entsprechend der zurückgelegten Entfernung zu bemessen.

Andererseits aber erfordern die geschäftlichen Rücksichten der Reedereien geradezu eine unterschiedliche Tarifbildung. Denn nur mit deren Hilfe ist es der Reederei möglich, den gerade im Seeverkehr so außerordentlich mannigfaltigen Bedürfnissen des Wettbewerbes und den Rücksichten auf möglichste Entwicklung des Verkehrs gerecht zu werden. Wer daher nicht will, daß den Linienreedereien der Wettbewerb, vor allem auch der mit der freien Fahrt, unterbunden wird, der doch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus durchaus erwünscht ist; und wer weiter den Reedereien nicht die Möglichkeit nehmen will, durch Tarifiermäßigungen ihren Verkehr, soweit wie möglich, zu steigern, was doch ebenfalls durchaus dem volkswirtschaftlichen Interesse entspricht, wird die unregelmäßige Tarifbildung bei der Seeschifffahrt mit in Kauf nehmen müssen.

Damit geht allerdings ein wichtiger, dem Entfernungstarif wesentlicher Vorzug verloren: an Stelle eines rein sachlichen und leicht zu handhabenden Maßstabes, wie ihn die Entfernung darbietet, treten im Seetarifwesen zahlreiche, schwer abwägbare, neben- und gegeneinander wirkende Maßstäbe, die dem persönlichen Ermessen der Reedereileiter weiten Spielraum lassen. Das hat zur Folge, daß diese Art der Preisbildung nicht nur leicht zu einer gewissen Willkür führt, sondern daß, selbst wo die verschiedenen Preisbestimmungsgründe durchaus gerecht

angewandt sind, die Preisbemessung leicht willkürlich oder gar unbillig erscheint, weil es für die Allgemeinheit überaus schwer, ja vielfach unmöglich ist, die richtige und gerechte Anwendung der verschiedenen Preisbestimmungsgründe nachzuprüfen. Daraus ergeben sich dann leicht Beschwerden einzelner Häfen oder auch ganzer Verkehre, die sich gegenüber anderen zurückgesetzt fühlen. Derartige Beschwerden sind z. B. in den Jahren 1904—1907 in einzelnen Häfen der südafrikanischen Union sehr lebhaft hervorgetreten, so daß der zur Untersuchung über die Schifffahrtsverbände und das Rabattsystem im Jahre 1906 eingesetzte englische Ausschuß sich damit hat befassen müssen¹⁾.

Gänzlich werden sich diese Nachteile einer Preisbildung, die auf die Entfernung als Maßstab für die Preisbemessung verzichtet, nicht beseitigen lassen. Die Möglichkeit einer teilweisen Wegräumung der Nachteile und Beschwerden bietet sich indessen durch eine weitere Ausdehnung des Grundsatzes der Gleichstellung auf die miteinander in Wettbewerb stehenden Häfen. Denn damit entfällt die Möglichkeit einseitiger Begünstigung, und gleichzeitig wird auch den beteiligten Häfen und ihren Verkehrsgebieten die Möglichkeit von Berufungen genommen.

Viertes Kapitel.

Berücksichtigung der besonderen Art der Beförderung bei der Tarifbildung.

A. Berücksichtigung der Schnelligkeit.

Bei Bemessung der Beförderungspreise muß auch die Schnelligkeit der Beförderung mit in Berücksichtigung gezogen werden. Das gilt für die Seeschifffahrt grundsätzlich genau so, wie für die Eisenbahn.

Eine größere Geschwindigkeit in der Beförderung läßt sich im Seefrachtverkehr in zweierlei Weise erzielen: einmal durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und weiter durch Abkürzung der Zeit, die in dem Ausgangs- und dem Löschungshafen für die Abfertigung erforderlich ist. Diesen beiden Möglichkeiten entsprechen die beiden Beförderungsarten, die wir bei der Seeschifffahrt antreffen: die Beförderung mit schnellfahrenden Schiffen und die Paket- (*Parcel*-) Beförderung.

I. Die Beförderung mit schnellfahrenden Schiffen.

1. Das Eigentümliche dieser Art der Beförderung gegenüber der gewöhnlichen Beförderung liegt darin, daß das Gut zu einem schneller fahrenden Schiff aufgegeben wird. Diese Art der Beförderung unter-

¹⁾ Vgl. darüber vor allem den Bericht der Handelskammer von *East London* — *Report of the Royal Commission on Shipping Rings* a. a. O., Bd. II, Seite 160 — und weiter den Bericht des englischen Untersuchungsausschusses selbst in Band V a. a. O.

scheidet sich also grundsätzlich von der Eilgutbeförderung der deutschen Eisenbahnen, deren wesentliches Unterscheidungsmerkmal gegenüber der Frachtbeförderung nicht die Aufgabe zu einem bestimmten, schneller fahrenden Zuge, sondern die Einhaltung einer kürzeren Lieferfrist ist. Der Grund für diesen Unterschied liegt darin, daß die Betriebssicherheit bei der Seeschifffahrt trotz aller technischen Fortschritte noch nicht weit genug vorgeschritten ist, daß der Reeder die Innehaltung bestimmter Lieferfristen übernehmen könnte. Dazu kommt, daß die Schiffsverbindungen ihrer Zahl nach so leicht übersehbar und so gut geregelt sind, daß die Auflieferung zu einem bestimmten Schiffe keinerlei Schwierigkeiten bietet.

2. Die Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit bei der Preisbildung ist aus zweierlei Gründen berechtigt. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit steigert einmal den Wert der Verkehrsleistung für den Leistungsempfänger, der infolgedessen bereit ist, für die schnellere Beförderung einen höheren Beförderungspreis zu zahlen. Diese Steigerung des Wertes der Beförderungsleistung infolge der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ist bei der Seeschifffahrt sogar größer als bei der Eisenbahn. Denn einmal ist bei der größeren Länge der Seeverkehrsstraßen gegenüber den Eisenbahnwegen der durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit erzielte absolute Zeitgewinn bei der überseeischen Schifffahrt wesentlich größer als bei der Eisenbahn. Und außerdem beeinflußt die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit die Schnelligkeit der Güterbeförderung bei der Seeschifffahrt in vielen Verkehren stärker als bei der Eisenbahn, weil die Aufenthalte gegenüber der Fahrzeit verhältnismäßig kürzer sind als bei der Eisenbahn, wo insbesondere die durch den Verschiebedienst verursachten Aufenthalte stark ins Gewicht fallen.

Mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit steigen aber weiter auch, ebenso wie im Eisenbahnverkehr, die Selbstkosten, und zwar außerordentlich stark. Das gilt einmal von den Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals. Denn bei den schnelleren Schiffen müssen die Maschinenanlagen wesentlich stärker sein, da die Maschinenleistung mit dem Kubus der Geschwindigkeit wächst. Auch bedingt die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit eine Verringerung in dem Völligkeitsgrade der Schiffsformen: während es nämlich bei Geschwindigkeitsgraden unter 12 Knoten möglich ist, die Schiffe bis zu 82 v. H. Völligkeit zu bauen, zeigen bei Zunahme der Geschwindigkeit die volleren Formen einen so schnellen Anstieg der Maschinenkraft, daß man zur Verwendung schlanker Formen genötigt wird, wodurch die Baukosten entsprechend erhöht werden. Ebenso nehmen auch die Betriebskosten mit der wachsenden Fahrgeschwindigkeit sehr stark zu. Die schwereren Maschinen erfordern höhere Unterhaltungskosten und ein größeres Bedienungspersonal. Sie beanspruchen auch den Laderaum und die Tragfähigkeit stärker. Vor allem aber steigt der Kohlenverbrauch mit der Zunahme der Geschwindigkeit sehr stark, und zwar im Quadrat der Geschwindigkeit. Das aber hat nicht nur eine Erhöhung der Ausgaben für die Kohlenbeschaffung, sondern auch eine Verminderung der Ladefähigkeit

zur Folge, da die Kohlen den für die Ladung zur Verfügung stehenden Raum einengen.

Diesen mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit verbundenen Mehrkosten stehen allerdings auch gewisse Ersparnisse gegenüber. Vor allem kommt hier in Betracht, daß die schnelleren Dampfer ihr Ziel früher als die langsamen Dampfer erreichen und daher eine größere Anzahl von Reisen im Jahre machen können. Die Mehrkosten, die durch die Zunahme der Geschwindigkeit erwachsen, sind aber doch so groß, daß sie durch diese Ersparnisse nicht nennenswert ausgeglichen werden.

3. Bei der Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit hat sich das Seetarifwesen im großen und ganzen den Schiffstypen angepaßt, wie sie sich in bezug auf die Geschwindigkeit im Seeverkehr entwickelt haben. Die drei Typen, die hier in Frage kommen, sind:

- a) der reine Frachtdampfer und der nur gelegentlich zur Personenbeförderung dienende Frachtdampfer mit einer Geschwindigkeit von etwa $8-11\frac{1}{2}$ Knoten;
- b) der Dampfer mit vereinigttem Fracht- und Passagierdienst (Postdampfer), mit einer Geschwindigkeit von etwa $11\frac{1}{2}$ bis 20 Knoten;
- c) der Passagierdampfer mit nur geringem Laderaum für kleine Mengen besonders eiliger Güter (Schnelldampfer), mit einer Geschwindigkeit von über 20 Knoten.

Wie diese Unterscheidung erkennen läßt, verdankt der Seeverkehr die Ausbildung dieser drei Typen im wesentlichen der Rücksicht auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs und in etwas auch des Postverkehrs, nicht aber des Güterverkehrs. Das erklärt sich daraus, daß der Personen- und der Postverkehr im allgemeinen die Vorteile einer schnelleren Fahrt wesentlich höher bewerten als der Güterverkehr, der in seinem überwiegenden Teile auf die Erzielung größerer Geschwindigkeiten als der üblichen keinen wesentlichen Wert legt. Daraus erklärt es sich auch, daß wir nicht in allen Verkehren diese drei Schiffsformen nebeneinander finden. Denn nur dort, wo der Personenverkehr so stark entwickelt ist, daß sich das Bedürfnis nach einer so weitgehenden Spezialisierung herausgestellt hat, kann es zur Ausbildung aller drei Schiffsformen kommen. Das galt vor dem Kriege lediglich für den Verkehr nach New York, wo wir in der deutschen Schifffahrt alle drei Formen nebeneinander vorfanden: auf der untersten Stufe die Sloman-Union-Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, auf der mittleren Stufe die Postdampfer der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd und als schnellste Beförderungsgelegenheit die Schnelldampfer beider Gesellschaften. Andere Verkehre hatten wenigstens zwei von diesen drei Typen ausgebildet; so z. B. der Verkehr nach Australien den Frachtdampfer- und den Postdampferverkehr. In den meisten Verkehren fanden wir dagegen nur eine dieser drei Schiffsformen, so verkehrten z. B. in der Westküstenfahrt nur Frachtdampfer.

Der größeren Geschwindigkeit trägt das Seetarifwesen im allgemeinen durch eine Erhöhung der Frachtsätze Rechnung. Jedoch entspricht die Frachterhöhung keineswegs überall, vor allem nicht im Schnelldampfer-

verkehr, der durch die erhöhte Schnelligkeit verursachten Steigerung der Selbstkosten, sondern bleibt vielfach dahinter zurück, weil andernfalls die Frachtsätze so hoch werden würden, daß davon kein Gebrauch gemacht würde. Aus diesem Grunde wird auch gelegentlich bei einzelnen Güterklassen von einer Erhöhung der Frachtsätze bei schnellerer Beförderung ganz abgesehen. In welcher Weise der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit z. B. im Verkehr nach New York vor dem Kriege Rechnung getragen worden ist, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung der Frachtsätze für 1 cbm oder 1000 kg in Schiffswahl (in Dollar):

Schiffsgattung	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4	Klasse 5	Klasse 6
Sloman - Uniondampfer der Hamburg-Amerika-Linie . . .	2,75	3,25	3,75	6,00	7,50	10,00
Postdampfer der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd	3,00	3,50	4,00	6,00	7,50	10,00
Schnelldampfer der Hamburg - Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd . .	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	10,00

Wie diese Zusammenstellung zeigt, hat man bei den am höchsten tarifierten Gütern von einer Abstufung nach der Art der Beförderung abgesehen, und zwar deshalb, weil schon für die langsameren Beförderungsarten die Frachtsätze so hoch gehalten sind, daß sie bei schnellerer Beförderung der Güter keine Erhöhung mehr vertragen.

II. Die Paket-(Parcel-)Beförderung.

1. Im Gegensatz zu der im vorhergehenden besprochenen Beförderung wird bei der Paketbeförderung die Beschleunigung nicht durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit des Schiffes, sondern durch Beschleunigung des Abfertigungsgeschäfts einschließlich des Lade- und Löschgeschäfts erzielt. Während nämlich für gewöhnliche Güter ein verhältnismäßig früher Ladeschluß gilt, werden die Pakete bis unmittelbar vor Abfahrt des Schiffes angenommen. Und während sonst das ausgestellte Konnossement eine gewisse Zeit vor Abgang des Schiffes, z. B. bei der Hamburg-Amerika-Linie »bis Mittag vor dem Expeditionstermine«, von dem Ablader bei der Reederei eingereicht werden muß, fällt die Einreichung eines Konnossements bei der Paketbeförderung überhaupt weg. An Stelle des Konnossements wird hier gegen Einlieferung des Pakets vom Reeder ein sehr einfach gehaltener Empfangs-

schein, der »Paketschein« (*parcel-receipt*)¹⁾, ausgestellt und dem Ablader ausgehändigt. Daher finden sich auch häufig statt des Ausdrucks Paket oder *parcel* die Bezeichnungen »Collo auf Paketschein« oder »Collo auf *parcel-receipt*«. An Bord werden die Pakete getrennt von der übrigen Ladung verstaut, meist in einem besonderen Raum, der Paket- oder *Parcel*-Kammer, um sie bei Ankunft im Löschungshafen sofort ausgabebereit zu haben. Dort werden die Pakete vor allen anderen Gütern, deren Löschung sich tage-, oft sogar wochenlang hinzieht, sofort nach der Ankunft ausgeliefert.

Die Paketbeförderung ist in die Seeschifffahrt wahrscheinlich aus dem englischen Eisenbahnwesen, wo sie eine große Rolle spielt, mit den durch die besonderen Verhältnisse der Seeschifffahrt bedingten Änderungen übernommen worden und hat hier in vielen Verkehren eine erhebliche Bedeutung gewonnen.

Wie die Parcelbeförderung der englischen Eisenbahnen, kennt auch die Seepaketbeförderung keine Lieferfristen. Die Pakete werden vielmehr zur Beförderung mit bestimmten Schiffen angenommen, ohne daß sich der Reeder zur Innehaltung einer Lieferfrist verpflichtet. Die Ursache für den Mangel einer Lieferfrist liegt auch hier in der starken Abhängigkeit der Seebeförderung von den Zufälligkeiten der Seereise und in der leichten Übersichtlichkeit der Schiffsverbindungen.

Wie die Parcelbeförderung der englischen Eisenbahnen hat auch die Paketbeförderung zur See überwiegend das Gepräge eines Verkehrs in kleineren Stückgütern. In den Tarifen und Beförderungsbedingungen kommt dies zwar im allgemeinen nicht zum Ausdruck; denn die meisten Tarife und Beförderungsbedingungen kennen keine Beschränkung der Pakete auf ein bestimmtes Raummaß oder Gewicht. Indessen wirkt der meist sehr hohe Tarifsatz dahin, daß überwiegend nur kleinere Stücke aufgeliefert werden und Stücke von mehr als 1 cbm Umfang nur selten vorkommen. Den wichtigsten Gegenstand der Paketbeförderung bilden kaufmännische Proben und Muster, so daß manche Tarife, wie z. B. der vor dem Krieg in Geltung gewesene Tarif der Roland-Linie für den Verkehr nach Chile und Peru geradezu von »Probenpaketen« spricht. In der Beförderung dieser Proben und Muster liegt auch hauptsächlich die volkswirtschaftliche Bedeutung der Paketbeförderung, die dadurch ein wichtiges Mittel für die Belegung der Ausfuhr wird.

2. Die besondere Berücksichtigung der Paketbeförderung im Tarifwesen ist sowohl durch den höheren Wert der Beförderungsleistung als auch durch die gesteigerten Selbstkosten begründet. Vor allem erhöhen sich die Selbstkosten bei dieser Beförderungsart sehr stark. Denn einmal erfordert die Paketbeförderung, wenigstens bei stärkerem Verkehr, in den Ausgangs- und Bestimmungshäfen besondere Abfertigungseinrichtungen und vermehrtes Personal. Da es sich aber im Paketverkehr überwiegend um kleinere Stücke handelt, so ist die auf die einzelne Leistungseinheit entfallende Abfertigungsleistung verhältnismäßig groß. Und weiter bedingt diese Beförderung auch eine getrennte Verstaung,

¹⁾ Vgl. das Muster in Anlage XVII.

meist in einem besonders dafür frei gehaltenen Raum, womit ein erheblicher Stauverlust verbunden ist.

Die Frachtsätze für Pakete (*parcel rates*) sind fast ausschließlich Maßsätze, nicht Gewichtssätze. Eine Ausnahme bilden die Paketsätze des Levante-Verkehrs.

Eine Unterscheidung der Paketgüter nach ihrem Werte findet fast niemals statt. Denn einmal fallen die Wertunterschiede bei der Kleinheit der Gewichtsmengen der Gesamtfracht nach nicht sehr ins Gewicht, und weiter überwiegt bei diesen Sendungen für den Befrachter das Interesse an schneller Beförderung so stark, daß daneben die Beziehungen zwischen dem Verkehrswerte des Gutes und den Frachtkosten für den Befrachter zurücktreten.

Die Sätze sind innerhalb eines Verkehrs zum mindesten für alle Anlaufhäfen (*direct ports*) gleich; nur nach den Nebenhäfen (*transshipment ports*), die lediglich durch Umladung im Durchfrachtverkehr erreicht werden können, ist, soweit hier eine Paketbeförderung überhaupt zugelassen ist, der Frachtsatz vielfach ein anderer, und zwar entsprechend den wesentlich gesteigerten Selbstkosten höher. So wurde z. B. im Verkehr des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien für Nebenplätze ein Zuschlag von 50 v. H. berechnet. Entsprechend der besonderen Art dieses Verkehrs, der gerade auf schnelle Beförderung kleiner Güter eingerichtet ist, ist die Mindestfracht im allgemeinen erheblich herabgesetzt. Während z. B. im gewöhnlichen Verkehr nach New York vor dem Kriege kein Konnossement unter 3 § gezeichnet wurde, betrug der Mindestsatz im Paketverkehr nur 2 *M.* Die Fracht wird nicht nach dem Gesamtrauminhalt der Sendung, sondern für jedes Stück besonders berechnet. Die Paketfrachtsätze sind verhältnismäßig sehr hoch, wie sich aus nachstehendem Vergleich zwischen den Sätzen der teuersten Klasse des gewöhnlichen Verkehrs und den Sätzen des Paketverkehrs ergibt:

	Australischer Frachtdampferver- kehr nach Sydney	Ostasiatischer Postdampferver- kehr nach Sanghai	Westküsten- fahrt nach Punta Arenas	Nordatlantischer Verkehr nach New York
Teuerste Klasse des gewöhnli- chen Verkehrs	46,00 <i>M.</i>	47,50 <i>M.</i>	72,50 <i>M.</i>	10 § (vor dem Kriege etwa = 42,00 <i>M.</i>)
Paketverkehr .	200,00 <i>M.</i>	200,00 <i>M.</i>	195,00 <i>M.</i>	200 <i>M.</i>

B. Berücksichtigung der Gewährung besonderer Schutzeinrichtungen.

Für einzelne Güter stellt die Linienschiffahrt besondere Schutzeinrichtungen zur Verfügung. Der Hauptfall ist die Bereithaltung von Kühlräumen für wärmeempfindliche Güter, z. B. für Bier.

Die Gewährung derartiger Einrichtungen rechtfertigt höhere Frachtsätze. Einmal werden dadurch die Selbstkosten erhöht: die Vorhaltung von Kühlräumen z. B. bedingt nicht nur an sich erhöhte Anlage- und Betriebskosten, sondern beeinträchtigt auch die wirtschaftliche Ausnutzung des Schiffsraums. Weiter aber erhöht diese Art der Beförderung auch den Wert der Verkehrsleistung in den Augen der Beansprucher und macht sie willig, eine höhere Fracht zu zahlen als für die nicht geschützte Leistung.

Dieser letzte Umstand erklärt es, daß die eintretende Frachterhöhung in der Regel die verursachten Mehrkosten noch übersteigt. Auch hängt hiermit zusammen, daß im allgemeinen bei der Tarifierung dieser besonderen Beförderungsart von der Berücksichtigung des Wertes der Güter ganz abgesehen wird, und ein einheitlicher Satz für alle oder doch die meisten Güter, die diese besondere Vergünstigung beanspruchen, festgesetzt wird. Denn gegenüber der starken Erhöhung des Wertes der Leistung erscheinen die Unterschiede im Werte der Güter bedeutungslos, so daß der Beansprucher auch bei Gütern geringeren Wertes gewillt ist, eine verhältnismäßig hohe Fracht zu zahlen. So setzt z. B. der Frachttarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach Mittelbrasilien vom März 1914 einen einheitlichen Satz für »alle Verladungen im Eisraum« fest. Die Sätze betragen:

von \ nach	Bahia	Rio de Janeiro	Santos	Pernambuco
Hamburg, Bremen und Antwerpen	232 ¹ / ₂ M	215 M	220 M	220 M

und entsprechen etwa den im Tarif vorhandenen höchsten, für einzelne besonders gefährliche Güter festgesetzten Sätzen.

Fünftes Kapitel.

Berücksichtigung des Wahlrechts zwischen mehreren Löschungshäfen bei der Tarifbildung.

Nicht immer ist im überseeischen Frachtgeschäft der Löschungshafen von vornherein genau bestimmt, sondern vielfach behält sich der Befrachter die Wahl zwischen mehreren Löschungshäfen vor. Den endgültigen Löschungshafen erfährt dann der Schiffer erst in dem sogenannten Order-Hafen, einem für diesen Zweck besonders vorgesehenen Anlaufhafen.

Diese Übung hängt eng mit der Ausbildung des Konossements zum Traditionspapier zusammen. Dadurch, daß an die Stelle der Übergabe der Ware die Übergabe des Konossements tritt, wird die Möglichkeit

geschaffen, auch während der Seebeförderung über die Ware zu verfügen: der Verkäufer kann unverkaufte Ware über See verschiffen und die Überfahrtszeit zu ihrer Unterbringung benutzen; der Käufer kann die gekaufte Ware inzwischen weiter verkaufen, so daß sie sich bei ihrer Ankunft im Löschungshafen möglicherweise schon in der dritten oder in einer weiteren Hand befindet. Diese durch die Natur des Konnossements geschaffenen Möglichkeiten der Verfügung über schwimmende Ware lassen sich aber naturgemäß mehr ausnutzen, wenn der Löschungshafen im Konnossement noch nicht endgültig festgelegt, sondern eine gewisse Auswahl zwischen mehreren Löschungshäfen (*optional delivery*) vorbehalten ist.

Der Vorbehalt der Option findet regelmäßig auch bei Bemessung der Beförderungspreise Berücksichtigung, und zwar führt die Option allgemein zu einer Erhöhung der Frachtsätze. Das rechtfertigt sich aus einem doppelten Grunde: Einmal wird der Wert der Beförderungsleistung für den Ladungsbeteiligten erhöht; denn die Option verlängert ihm die Frist für die Ausnutzung der Marktlage. Andererseits erwachsen aber auch aus dem Vorbehalt der Option dem Reeder höhere Selbstkosten. Denn die Notwendigkeit, das Optionsgut (*optional cargo*) für mehrere Wahlhäfen ausgabebereit zu halten, erhöht die Verstaueungskosten, verursacht vielfach besondere Aufwendungen für die Umstauung und engt den Reeder in der zweckmäßigen Ausnutzung des Schiffsraums ein.

Die Option wird bei der Tarifbildung im allgemeinen in der Weise berücksichtigt, daß ein Frachtzuschlag (*extra charge; extra freight*) zu dem Frachtsatze, der für den teuersten Wahlhafen gilt, erhoben wird; z. B. im Verkehr nach Ostasien vor dem Kriege $2\frac{1}{2} \text{ M}$ für 1 cbm oder 1000 kg. Gelegentlich werden auch die für die Option in Frage kommenden Häfen nach ihrer geographischen Lage zu verschiedenen Gruppen vereinigt und für jede dieser Gruppen besondere Frachtzuschläge festgesetzt, so z. B. im einkommenden Verkehr von China.

Sechstes Kapitel.

Berücksichtigung besonderer Eigenschaften des Gutes bei der Tarifbildung.

1. Allgemeines. Gewisse Güter weisen Eigenschaften auf, die eine besondere Preisgestaltung bedingen. In erster Linie kommt hier die Rücksicht auf die Selbstkosten in Frage, deren Höhe durch diese Eigenschaften beeinflußt wird. Auch spricht in manchen Fällen der Wert der Beförderung mit, der gleichfalls durch diese Eigenschaften berührt wird.

Als solche besonderen Eigenschaften eines Gutes kommen bei der Seeschiffahrt in Betracht: die außergewöhnliche Schwere und die außergewöhnliche Länge einzelner Stücke, die besondere Gefährlichkeit und die besondere Kostbarkeit des Gutes. Es sind das Umstände, die auch

das Eisenbahntarifwesen bei der Preisbildung mitberücksichtigt; indessen spielen sie bei der Seeschifffahrt infolge der besonderen Verhältnisse der Seebeförderung eine wesentlich größere Rolle als bei der Eisenbahn und bedürfen daher hier einer eingehenderen Betrachtung.

2. Besonders schwere Stücke (*heavy lifts*). Darunter fallen z. B. größere Maschinenkessel, Leichter, Eisenbahnwagen, Lokomotiven und Lokomobilen, Brücken und größere Brückenteile, Krane u. dgl. m. Die untere Grenze, von der ab das einzelne Stück als besonders schwer anzusehen ist, ist in jedem Tarif besonders festgelegt, und zwar liegt die Grenze bei 1000 kg, 2000 kg oder 3000 kg. Es kommen auch Maßgüter als besonders schwere Stücke in Frage, ja es ist nichts Seltenes, daß das Maß solcher Stücke das Dreifache und noch mehr ihres Gewichts beträgt.

Dem hohen Stückgewicht wird im Seetarifwesen eine große Bedeutung beigemessen. Es hängt das damit zusammen, daß bei besonderer Schwere der einzelnen Stücke die Selbstkosten sehr stark steigen. Dabei kommen einmal die Selbstkosten für das Laden, Verstauen und Löschen und die Auslieferung in Frage, die sich mit steigendem Stückgewicht wesentlich erhöhen. Die Übernahme und das Löschen schwerer Stücke erfordert die Vorhaltung eines kostspieligen Ladegeschrirs oder die mit hohen Kosten verbundene Inanspruchnahme öffentlicher Lade- und Löscheinrichtungen. Auch macht das Laden, Verstauen und Löschen schwerer Stücke die Mehreinstellung von Stauern notwendig und erfordert verhältnismäßig lange Zeit. Weiter bringt auch die Behandlung solcher Stücke eine Gefährdung des Schiffes und der Ladung mit sich. Und endlich beeinflußt die Verladung schwerer Stücke auch die Raumausnutzung ungünstig, so daß bei ihnen mit einem erheblichen Stauverlust zu rechnen ist.

Diese Umstände sind der Grund, daß die Reedereien in vielen Verkehren für besonders schwere Stücke überhaupt keine festen Sätze zur Verfügung stellen, sondern die Festsetzung der Beförderungspreise der Einzelabrede überlassen; so z. B. die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd im nordatlantischen Verkehr und im Verkehr nach Ostasien. Oft sind die Reedereien auch gar nicht in der Lage anders zu verfahren, weil die besonderen Verhältnisse des Einzelfalles, vor allem die Einrichtung und Ausstattung des in Frage kommenden Schiffes und die Art der sonstigen Ladung bei der Frage der Übernahme derartiger schwerer Stücke wesentlich mitsprechen.

In der überwiegenden Mehrzahl der Verkehre aber ist es auch hier zur Tarifbildung gekommen. Dabei wird der mit dem außergewöhnlichen Stückgewicht verbundenen Erhöhung der Selbstkosten auf verschiedene Art Rechnung getragen:

a) Entweder werden für die schweren Stücke besonders stark erhöhte Frachtsätze festgesetzt; und zwar wird dabei die Fracht für schwere Gewichtsgüter höher als für schwere Maßgüter bemessen, weil bei schweren Gewichtsgütern die Ausnutzung des Schiffes seiner Tragfähigkeit nach besonders ungünstig ist. Mit zunehmender Schwere der Güter steigt im übrigen der Tarifsatz für die Gewichts- oder Raum-

einheit sehr stark, so daß die Frachtsätze bei besonders schweren Stücken oft das Dreifache und mehr des gewöhnlichen Satzes betragen. Von einer Unterscheidung der einzelnen Güter nach ihrem Werte wird dabei meist abgesehen; es werden also für die schwereren Stücke innerhalb gewisser Gewichtsgrenzen einheitliche Sätze festgesetzt. Denn einmal handelt es sich hier meist um Gegenstände von ähnlichem Werte, und außerdem wirkt die Rücksicht auf die besondere Schwere des einzelnen Stückes hier so stark auf die Preishöhe ein, daß die Unterschiede im Werte der einzelnen Güter daneben unberücksichtigt bleiben können. Als Beispiel diene der Tarif für schwere Stücke nach Bahia und Rio de Janeiro aus dem Tarif für Mittelbrasilien:

		Maßgüter	Gewichtsgüter
		<i>M</i>	<i>M</i>
Stücke bis	2000 kg	45,—	50,—
>	> 3000 >	50,—	55,—
>	> 4000 >	55,—	60,—
>	> 5000 >	60,—	65,—
>	> 6000 >	65,—	75,—
>	> 7000 >	75,—	85,—
>	> 8000 >	85,—	95,—
>	> 9000 >	85,—	105,—
>	> 10000 >	95,—	115,—

Für je 1000 kg oder einen Bruchteil davon über 10000 kg erhöhen sich obige Sätze um 10,— *M* für die Frachttonne (sowohl bei Maßgut wie Gewichtsgut), mit Ausnahme für Kessel, wofür sich obige Sätze um 5,— *M*, bei vorstehenden Bedingungen, erhöhen.

b) Vielfach wird aber auch für schwerere Stücke ein besonderer Frachtzuschlag erhoben. Das hat zur Folge, daß auch die Wertunterschiede bei den einzelnen Gütern zur Geltung kommen. Entsprechend dem Vorhergesagten ist auch hier der Zuschlag bei den Gewichtsgütern höher als bei den Maßgütern gehalten. Der Zuschlag steigt mit zunehmendem Stückgewicht sehr stark. Als Beispiel derartig gestaffelter Zuschlagsätze mag die nachstehende Staffel der Zuschläge nach Vera Cruz, Tampico, Progreso und Puerto Mexico dienen:

Gewicht	für das cbm oder 1000 kg nach Schiffswahl	
	<i>M</i>	<i>M</i>
2001—3000	5,—	7,50
3001—4000	10,—	15,—
4001—5000	15,—	22,50
5001—6000	20,—	30,—
6001—7000	25,—	37,50
7001—8000	30,—	45,—
8001—9000	35,—	52,50
9001—10000	40,—	60,—
10001—11000	45,—	67,50
11001—12000	50,—	75,—
12001—13000	55,—	82,50
13001—14000	60,—	90,—
14001—15000	65,—	97,50
15001—16000	70,—	105,—
16001—17000	75,—	112,50
17001—18000	80,—	120,—
18001—19000	85,—	127,50
19001—20000	90,—	135,—

3. Außergewöhnlich lange Stücke. Auch die außergewöhnliche Länge einzelner Stücke erhöht die Selbstkosten, und zwar aus ganz ähnlichen Gründen, wie wir sie bei der außergewöhnlichen Schwere kennen gelernt hatten; vor allem bietet die Verstauung außergewöhnlich langer Gegenstände viel Schwierigkeiten und erhöht daher die Staukosten.

Der Begriff der langen Stücke wird im Tarif genau umschrieben. Maße von 6 m und 10 m findet man besonders häufig als Grenze, über die hinaus ein Gut als außergewöhnlich lang angesehen wird.

Auch hier ist in manchem Tarif von der Festsetzung von Tarifsätzen abgesehen, und die Festsetzung der Beförderungspreise der Einzelabrede überlassen, so z. B. vor dem Kriege im Durchfrachtverkehr über australische Häfen für Güter von über 6 m Länge. Wo umgekehrt Frachtsätze für Güter von außergewöhnlicher Länge erstellt werden, geschieht das durch Einrechnung besonderer Zuschläge. So sieht z. B. der bis Kriegsausbruch in Geltung gewesene Tarif der Roland-Linie nach Chile und Peru vor, daß »Längen über 10 m für das Übermaß einen Frachtzuschlag von 1 \mathcal{M} für jedes Drittel Meter oder einen Teil davon zu zahlen haben«.

4. Gefährliche Güter (*dangerous goods*). Hierbei kommen hauptsächlich in Frage: explosionsgefährliche, feuergefährliche und ätzende Stoffe.

Auch die Eisenbahn berücksichtigt diese Eigenschaften durch eine Erhöhung der Fracht; indessen liegt es in der Natur der Seeschifffahrt begründet, daß hier die Gefährlichkeit noch stärkere Berücksichtigung findet. Die dem Beförderungsunternehmer drohende Gefahr kann bei der Seeschifffahrt besonders verhängnisvoll werden; die Größe der Gefahr bedingt daher eine stark erhöhte Versicherungsprämie. Auch verursacht das Laden, Verstauen und Löschen erhöhte Kosten; denn es erfordert verhältnismäßig längere Zeit, da dabei mit besonderer Vorsicht vorgegangen werden muß¹⁾; und meist erhalten auch die Stauer wegen der größeren Gefahr höhere Löhne. Weiter verlangen die gefährlichen Güter in der Regel eine besondere Garnierung, d. h. geeignete Unter- und Zwischenlagen, die sie von den Schiffsseiten und anderen Gütern trennen. Vor allem aber beengen sie den Verfrachter bei der zweckmäßigen Ausnutzung seines Schiffsraums. Die meisten von ihnen dürfen z. B. nicht übereinander geschichtet werden; Sprengstoffe und feuergefährliche Güter dürfen niemals über dem Kesselraum verstaut werden, dürfen auch mit gewissen anderen Gütern nicht zusammen in demselben Raum gelagert werden u. dgl. m. Die Folge dieser Verstauungsgrundsätze ist ein reichlicher Stauverlust, der in den Frachtsätzen zum Ausdruck kommen muß.

Die Sätze für gefährliche Güter sind daher sehr hoch; meist höher als die höchsten Sätze für ungefährliche Güter. Im Verkehr nach Chile und Peru betrug z. B. vor dem Kriege die Fracht für die I. Klasse der

¹⁾ Besondere Verordnungen schreiben das meist noch ausdrücklich vor; z. B. für Hamburg die Senatsverordnung betreffend die Beförderung gefährlicher Gegenstände mit Kauffahrteischiffen vom 24. Mai 1912, für die Bremischen Häfen die Senatsverordnung betreffend die Beförderung gefährlicher Gegenstände mit Kauffahrteischiffen vom 7. Mai 1912.

gefährlichen Güter (Klasse GG) nach sämtlichen Häfen: 200 *M* für 1 cbm oder 1000 kg mit 10 v. H. Primage, falls die Fracht nach Gewicht berechnet wird, während die teuerste Klasse I der sonstigen Güter nach dem teuersten Hafen nur einen Frachtsatz von 80 *M* für die gleiche Einheit hatte.

Im einzelnen wird die Gefährlichkeit der Güter verschieden behandelt, je nachdem es sich um einen Einzel- oder einen Klassentarif handelt. Im Einzeltarif erhält jedes gefährliche Gut ebenso wie alle anderen Güter seinen besonderen Frachtsatz, bei dem neben den Verschiedenheiten in bezug auf Raum, Gewicht und Wert auch der Grad der Gefährlichkeit mitberücksichtigt ist. Kommen für einen Verkehr sehr viel gefährliche Güter in Betracht, so werden diese Güter wohl auch in einem besonderen Tarif (*dangerous tariff*) zusammengestellt. Ein solcher, stark ins einzelne gehender Tarif findet sich z. B. in dem Verkehr nach Bombay, Karachi, Colombo, Madras und Kalkutta.

In den Klassentariifen wird für gefährliche Güter meist eine besondere Klasse: »Klasse G« (gefährlich) oder »Klasse D« (*dangerous*) gebildet; so z. B. in dem Verkehr nach Mexiko, nach Kuba und anderen. Nicht selten wird diese besondere Klasse noch in zwei Unterklassen geteilt: eine Klasse für besonders gefährliche Güter, »Klasse GG« oder »Klasse DD« (*extra dangerous*), und eine Klasse für gefährliche Güter, »Klasse G« oder »Klasse D« (*dangerous*).

5. Wertvolle Güter (*valuable goods*). Der Begriff der wertvollen Güter ist entweder durch eine erläuternde Aufzählung der wichtigsten dieser Güter umschrieben oder in der Weise festgelegt, daß für eine bestimmte Raum- oder Gewichtseinheit eine untere Wertgrenze, von der ab die Güter als »wertvoll« anzusehen sind, festgelegt ist.

So finden wir z. B. im nordatlantischen Verkehr die wertvollen Güter folgendermaßen umschrieben: »Gemälde und Kunstgegenstände, Gold- und Silberwaren, Edelsteine, Elfenbein, Juwelierwaren, Edelmetalle, Konstanten und sonstige Wertgegenstände«. Im Frachttarif der Reichspostdampferlinie des Norddeutschen Lloyd dagegen werden als wertvolle Güter solche bezeichnet, »deren Wert 4 *M* oder 4 *sh* für das Kubikdezimeter übersteigt«. Im Verkehr nach Chile und Peru werden alle die Güter als wertvoll behandelt, deren Wert 6000 *M* für die Frachttonne übersteigt, und weiter solche, die als Wertsachen ausdrücklich klassifiziert sind.

Diese Beispiele lassen erkennen, daß der Begriff der wertvollen Güter verhältnismäßig weit gezogen ist. Die Folge ist, daß die Bestimmungen über die Tarifierung wertvoller Güter im Seefrachttarifwesen eine weit größere Bedeutung haben, als die entsprechenden Bestimmungen im Eisenbahntarifwesen.

Der besonderen Kostbarkeit wird, ebenso wie im Eisenbahntarifwesen, durch Erhebung einer höheren Fracht Rechnung getragen. Dabei geht jedoch das Seetarifwesen wesentlich weiter als das Eisenbahntarifwesen. Der im Seetarifwesen aufs schärfste durchgebildete Grundsatz, die Frachtsätze möglichst genau dem Werte der Güter anzupassen, führt bei den wertvollen Gütern dazu, daß das Seetarifwesen von dem Grade der Schiffsausnutzung vollkommen absieht und den Beförderungspreis

lediglich nach dem Werte des Gutes bemißt, wie er sich aus der Rechnung (in der Regel der sogenannten »Konsulatsfaktura«), die der Befrachter beifügen muß, ergibt. So erklärt sich auch die Bezeichnung dieser Güter als »Wertgüter«, »wertfrachtzahlende Güter« (*ad valorem goods*). In der Regel wird die Fracht für die wertvollen Güter für alle Anlaufhäfen (*direct ports*) gleich hoch, und nur für Nebenplätze, »Durchhäfen« (*transhipment ports*), also für Häfen, die nur im Durchverkehr mit Umladung zu erreichen sind, höher als für die Anlaufhäfen bemessen, weil hier die Beförderungsfahr durch die Umladung und die oft auch notwendige Zwischenlagerung wesentlich vermehrt wird. Die Fracht für wertvolle Güter betrug vor dem Kriege selten weniger als 1 v. H., häufig $1\frac{1}{2}$, 2, auch $2\frac{1}{2}$ v. H. vom Werte, ist also gegenüber den Sätzen, wie sie die Eisenbahn im allgemeinen für wertvolle Güter festsetzt, sehr hoch.

Siebentes Kapitel.

Unterscheidung der Tarife nach ihrem Geltungsbereich.

Nach ihrem Geltungsbereich scheiden sich die Seetarife in folgende Arten:

- A. Ausgehende und einkommende Tarife (*outward tariffs — homeward tariffs*);
- B. Tarife für den Orts- und den Übergangsverkehr (*local rates — interior rates*);
- C. Innere und Durchtarife (*local tariffs — through tariffs*).

A. Ausgehende und einkommende Tarife.

Alle Seefrachttarife sind, wie wir gesehen haben, Richtungstarife. Dem entspricht ihre Unterscheidung in Tarife für die ausgehende und in solche für die einkommende Fahrt oder, wie sie meist abgekürzt genannt werden, ausgehende und einkommende Tarife (*outward tariffs — homeward tariffs*). Für die einkommenden Tarife findet sich auch der Ausdruck Rücktarif. Dabei ist also vom Standpunkt des europäischen Verkehrs aus unter ausgehendem Tarif ein Tarif zu verstehen, der von europäischen Häfen nach überseeischen Häfen gilt, unter einkommendem Tarif ein solcher, der in umgekehrter Richtung Anwendung findet.

Die Unterscheidung in ausgehende und einkommende Tarife ist von größter Bedeutung, weil die Tarifgestaltung aufs stärkste durch die Richtung, in der sich die Fahrt bewegt, beeinflußt wird. Die Grundsätze, welche bezüglich der gleichmäßigen Anwendung, der Öffentlichkeit und Stetigkeit gelten, die Bildung des Tarifs und seine formelle Einrichtung — alles ist durchaus bedingt durch die Richtung, in der der Tarif gilt. Hierfür ein Beispiel: im Verkehr zwischen Deutschland

und Shanghai, Jangtze und den nordchinesischen Häfen ist der ausgehende Tarif öffentlich, der einkommende Tarif geheim; die gleichmäßige Anwendung reicht im ausgehenden Verkehr wesentlich weiter als im einkommenden; ausgehend beruht das Verhältnis zwischen Raum und Gewicht auf den deutschen Maßeinheiten (1 cbm = 1000 kg), einkommend liegt dem Tarif das englische Raum- und Gewichtssystem (40 cft = 20 cwt) zugrunde; ausgehend ist der Tarif ein Klassentarif, einkommend ein Einzeltarif, bei dem also jedes einzelne Gut seinen besonderen Frachtsatz erhalten hat; endlich ist auch die äußere Darstellung des Tarifs in beiden Richtungen völlig verschieden.

B. Tarife für den Orts- und den Übergangsverkehr.

Das Eisenbahntarifwesen kennt Tarifsätze, sogenannte Übergangs- (*Transit*-) Sätze, welche nicht für den Verkehr nach den Stationen, bis zu denen der Satz gilt, sondern nur für solche Sendungen gelten, die über diese Stationen hinausgehen und dort umbehandelt werden. Das Hauptbeispiel dafür sind die Seehafenausnahmetarife.

Eine ganz ähnliche Einrichtung, die fast genau das Gegenstück der Seehafenausnahmetarife der Eisenbahn bildet, kennt auch das Seetarifwesen, allerdings, soweit ich habe feststellen können, nur in einem einzigen Verkehr, dem nordatlantischen. Hier werden nämlich nach gewissen Häfen, und zwar nach den Häfen Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport-News und Norfolk für den auf die Eisenbahn übergehenden Verkehr besondere von den Ortssätzen — *local rates* — abweichende Sätze, sogenannte *interior rates* erstellt.

Der Zweck dieser Sätze ist es, den Umschlag auf die Eisenbahn über die genannten Hafenplätze, der verhältnismäßig gering ist, zu fördern. Sie sind deshalb nicht nur im allgemeinen niedriger gehalten als die Sätze für solche Sendungen, die in den Umschlagshäfen verbleiben, sondern sind auch weiter in amerikanischer Währung (in Dollar und Cents) erstellt, während die Ortssätze nur teilweise, nämlich nur für die Maßsätze, in amerikanischer, im übrigen aber in englischer Währung gegeben sind. Indem sich die Übergangssätze so völlig der für die amerikanischen Eisenbahntarife geltenden Währung anpassen, wird dem Ablader eine schnelle und bequeme Vorausberechnung der Frachtkosten bis zu dem überseeischen Binnenplatz ohne Umrechnung ermöglicht.

Die Sätze sind auf den Umschlagsverkehr beschränkt, weil die für den Ortsverbrauch der genannten Häfen bestimmten Güter ohnehin diesem Verkehr zufallen, während das Hinterland auch über andere Häfen bedient werden kann.

Der Verkehr nach New York hat derartige Übergangssätze nicht erhalten, weil hier der Umschlagsverkehr einer besonderen Belebung nicht bedarf.

C. Innere und Durchtarife.

1. Begriffliches. Nach ihrem Geltungsbereich unterscheidet man die Seefrachttarife weiter in solche, die nur den eigenen Verkehr einer Schifffahrtlinie umfassen, und solche, die über den Bereich der einzelnen Schifffahrtlinie hinaus gelten; sei es, daß sie gelten für den Verkehr zwischen mehreren Seeschifffahrtlinien, oder zwischen einer Seeschifffahrtlinie und der Eisenbahn, oder zwischen einer Seeschifffahrtlinie und der Binnenschifffahrt. Die Tarife der ersten Art bezeichnen wir als innere Tarife (*local tariffs*), die der zweiten werden Durchtarife (*through tariffs*) genannt. Der Verkehr selbst wird als Durchverkehr (*through trade*), Durchgangsverkehr oder Durchfuhrverkehr bezeichnet; die verfrachteten Güter werden Durchgüter (*through goods*), auch Durchgangsgüter oder Durchfuhrgüter genannt.

Da die Einbeziehung einer zweiten Schifffahrtlinie oder eines festländischen Verkehrsmittels nur durch Umladung möglich ist, so bildet die Umladung das eigentliche Merkmal des Durchtarifs: ohne Umladung kein Durchtarif. Es ist daher durchaus folgerichtig, wenn der englische Verkehr die Durchtarife vielfach geradezu als *transhipment tariffs* (Umladungstarife) bezeichnet.

Der Begriff des Durchtarifs entspricht danach nicht genau dem des direkten Eisenbahntarifs. Denn von direkten Tarifen spricht man bei der Eisenbahn nur dann, wenn es sich um einen Verkehr zwischen mehreren, in verschiedenem Besitz befindlichen Bahnen handelt, während unter den Begriff des Durchverkehrs auch der eigene Verkehr einer Reederei fällt, vorausgesetzt, daß er von einer Linie auf die andere übergeht. Der bis zum Kriegeausbruch in Geltung gewesene Tarif nach Labuan und Nord-Borneo war z. B. für den Norddeutschen Lloyd ein Durchtarif, obwohl dieser Verkehr von ihm mit seinen eigenen Schiffen bedient wurde, und zwar deshalb, weil die Güter in Singapore auf eine zweite Linie des Norddeutschen Lloyd umgeladen werden mußten. Diese Abgrenzung des Begriffs ist von erheblicher praktischer Bedeutung, weil dadurch der Durchtarif ein wesentlich größeres Anwendungsgebiet erhält, als das sonst der Fall wäre, da die großen Weltreedereien meist eine größere Anzahl verschiedener überseeischer Dampferlinien in sich vereinigen, zwischen denen Güter übergehen. Auch unterhalten die großen Reedereien in den von ihnen angelaufenen Welthäfen vielfach einen eigenen Küstenschifffahrtssdienst, der die angebrachten Güter von diesen Welthäfen aus im Durchverkehr auf die kleineren Küstenplätze verteilt.

Die Durchtarife können wir vom Standpunkte des Seefrachttarifwesens aus in reine und gemischte Durchtarife unterscheiden, je nachdem der Durchtarif nur für die Seeschifffahrt gilt oder auch andere Verkehrsmittel einbezieht. Im letzteren Falle sind die Durchtarife entweder durchgehende Eisenbahn- und Seefrachttarife oder durchgehende Binnenschifffahrts- und Seefrachttarife. Beispiele für durchgehende Eisenbahn- und Seefrachttarife sind die beiden deutschen Levante-

Verkehre über Hamburg seewärts und über Bremen seewärts und der Deutsch-Ostafrika-Verkehr über Hamburg. Ein bemerkenswertes Beispiel für einen durchgehenden See- und Binnenschiffahrtsfrachttarif bietet aus der Zeit vor dem Kriege der arabisch-persische Dienst der Hamburg-Amerika-Linie, in dem besondere Durchtarifsätze nach Ahwaz mit Umladung auf die Flußdampfer in Mohammerah bestanden.

In der vorliegenden Arbeit beschränken wir uns auf eine Darstellung der für alle Durchtarife gemeinsamen Grundsätze und der reinen Seedurchtarife, die wissenschaftlich noch nicht behandelt sind. Von einer Darstellung der durchgehenden Eisenbahn- und Seefrachttarife konnte abgesehen werden, da wir hierüber von dem früheren preußischen Minister v. Breitenbach eine grundlegende Darstellung besitzen¹⁾. Für eine Darstellung der durchgehenden See- und Binnenschiffahrtsfrachttarife erscheint dagegen die Zeit noch nicht gekommen; sie würde voraussetzen, daß erst die Preisbildung der Binnenschiffahrt selbst genauer erforscht würde, was bisher nicht geschehen ist.

2. Entstehung der Durchtarife. Die Entstehung des Durchtarifs ist aufs engste verknüpft mit der Entstehung des Durchkonnossements (*through bill of lading*), auch Durchfrachtkonnossement, Durchfuhrkonnossement, durchgehendes Konnossement genannt. Für beide wurden die Voraussetzungen erst durch die Entstehung der Linienschiffahrt geschaffen. Die freie Schiffahrt bedarf des Durchkonnossements und der Durchfrachtsätze nicht; denn hier chartert der einzelne Befrachter das Schiff ausschließlich für seine Zwecke und kann ihm daher auch seinen Ausgangs- und seinen endgültigen Bestimmungshafen vorschreiben. Dem Linienverkehr ist dagegen ein bestimmter Fahrweg eigentümlich, bei dem verhältnismäßig wenig Häfen angelaufen werden. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit, für die Weiterbeförderung nach den nicht angelaufenen Plätzen zu sorgen.

Anfänglich überließen die Linieneedereien dem Befrachter selbst die Sorge für diese Weiterbeförderung. Denn der Verkehr nach den Nebenplätzen war noch zu gering, als daß es für die Reedereien lohnend gewesen wäre, sich darum zu bemühen. Dem Befrachter blieb unter diesen Umständen nichts anderes übrig, als für den Umschlagshafen eine Mittelperson, meist einen Spediteur, zu bestellen, der die Güter auf Grund des ihm zugesandten Konnossements in Empfang nahm, sie nach Abschluß eines neuen Frachtvertrages mit der zweiten Linie weiter sandte und das darüber ausgefertigte neue Konnossement dem Empfänger des Gutes zuschickte, damit dieser daraufhin das Gut im Endhafen in Empfang nehmen konnte.

Dieses Verfahren war umständlich, zeitraubend und kostspielig. Als daher mit der Zunahme des überseeischen Verkehrs auch das Ladungsangebot nach den Nebenplätzen mehr und mehr anwuchs, konnte dieses Verfahren nicht mehr genügen. Das eigene Interesse der Reede-

¹⁾ Breitenbach, v., Über Voraussetzungen und Zweck durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife, im Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, Jahrgang 1893, Seite 813 ff.

reien, und zwar der Hauptreedereien ebenso wie der Zweigreedereien, drängte dazu, Vereinfachungen, Erleichterungen und Verbilligungen zu schaffen, um diesen Verkehr sich zu sichern und weiterzuentwickeln. Infolgedessen gingen die Reedereien allmählich dazu über, selbst die Weiterbeförderung in die Hand zu nehmen. Auch das geschah zunächst noch nicht in der Form des Durchkonnossements und des Durchtarifs. Der Reeder übernahm vielmehr zunächst nur die Aufgaben, die bisher die Mittelsperson des Befrachters im Umladehafen wahrgenommen hatte. Statt des Mittelmannes schloß nunmehr der erste Reeder den Frachtvertrag mit der anschließenden Reederei ab, sorgte für die Umladung, ließ sich von dem Weiterverfrachter ein Konnossement über die Anschlußbeförderung ausstellen und übersandte dieses dem Empfänger. Weder Durchkonnossement noch Durchtarif kamen also hierbei schon in Frage, und doch war hiermit der wichtigste Schritt auf dem Wege zur Entstehung beider getan. Denn nachdem einmal der Reeder die Sorge für die Weiterbeförderung selbst in die Hand genommen hatte, lag es nahe, daß er die mehreren Konnossemente durch ein einheitliches Konnossement ersetzte und für die Gesamtstrecke von vornherein eine einheitliche Fracht berechnete. Dieser Schritt ist bereits in weitestem Umfange getan, so daß selbst Häfen von sehr geringer Bedeutung in den Durchverkehr einbezogen sind. Dabei machte aber die Entwicklung noch nicht halt. Sie bezog, wenn auch vorläufig nur vereinzelt, auch den Eisenbahn- und Binnenschiffverkehrsverkehr in den Durchverkehr ein, so daß es möglich wurde, auf Grund eines einheitlichen Frachtpapiers und eines durchgehenden Frachtsatzes von Eisenbahnstationen des Binnenlandes oder Binnenschiffahrtshäfen bis zum überseeischen Hafenplatz oder umgekehrt abzufertigen.

Für diese Entwicklung ist bezeichnend, daß, soweit ich sehen kann, die Entstehung des Durchkonnossements überall mit der des Durchtarifs zusammenfällt, also die Entwicklung hier wesentlich anders verläuft als im Eisenbahnverkehr, wo im allgemeinen die Entstehung des direkten Frachtbriefes der des direkten Tarifs vorausgeht. Durchkonnossement und Durchtarif sind überall so eng verbunden, daß nirgends eine Abfertigung auf Grund eines Durchkonnossements vorkommt, ohne daß nicht ein Durchfrachtsatz zur Anwendung käme. So kommt es, daß die Rechtswissenschaft hier geradezu ein einheitliches Rechtsgebilde, den Durchfrachtvertrag, als vorliegend ansieht, für den beides — Durchkonnossement und Durchtarif — wesentlich ist¹⁾.

3. Wirtschaftliche Vorteile des Durchkonnossements und des Durchtarifs. Trotz der engen Verbindung von Durchkonnossement und Durchtarif werden bei der Betrachtung ihrer wirtschaftlichen Bedeutung beide scharf auseinandergehalten werden müssen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Durchkonnossements liegt im wesentlichen in folgendem: Mit der Einführung des Durchkonnosse-

¹⁾ So ausdrücklich Boyens, Das deutsche Seerecht a. a. O., Bd. II, Seite 90 unter c. — Schilling, Der Durchfrachtvertrag und das Durchkonnossement im Stückgüterverkehr a. a. O., Seite 21/22. — Ebenso offenbar auch Wüstendörfer a. a. O., Seite 82.

ments fällt die kostspielige und umständliche Inanspruchnahme einer Mittelsperson weg, die in dem Umladehafen für die Weitersendung des Gutes und des Konnossements zu sorgen hat. Weiter treten alle Vorteile, die mit dem Konnossement in seiner Eigenschaft als Traditionspapier verbunden sind, für die Beteiligten schon mit dem Empfang des Durchkonnossements, nicht aber erst, wie früher, mit dem des Schlußkonnossements ein. Der Empfänger ist also schon mit dem Empfang des Durchkonnossements in der Lage, über die Ware weiterzuverfügen, während ihm das sonst erst mit der Übersendung des Schlußkonnossements möglich ist. Gleichzeitig erhält der Empfänger bei Ausstellung eines Durchkonnossements eine viel größere Sicherheit als bei Ausstellung mehrerer Konnossemente, da die Begebung des Durchkonnossements jede weitere Verfügung des Verfrachters über die Ware während der Beförderung ausschließt. Die Einführung des Durchkonnossements führt endlich auch zu einer schnelleren und sichereren Beförderung: denn nun passen sich Haupt- und Zweiglinie planmäßig ineinander und beide bemühen sich gleichmäßig viel mehr um eine schnelle und gute Beförderung, als das die nur gelegentlich, von Fall zu Fall beauftragte Mittelsperson tut und tun kann. Die Folge ist, daß es nun dem Verkäufer auch bei Beförderung nach Nebenplätzen möglich ist, Lieferfristen zu gewähren.

Mit der Einführung des Durchtarifs sind dagegen folgende Vorteile verbunden:

I. Vorteile für den Befrachter. a) Die Durchfrachtsätze zeigen eine größere Stetigkeit als die Sätze des gebrochenen Verkehrs. Das liegt einmal darin, daß nunmehr die Vermittlerkosten, die sich sonst von Fall zu Fall verschieden hoch stellen, ein Bestandteil des Tarifs und damit den dauernden Schwankungen entzogen werden. Weiter kommt hinzu, daß nicht selten kleinere Anschlußlinien, die vor Einrichtung des Durchverkehrs einen wenig geordneten Schiffahrtsdienst geführt und daher auch ihre Preise von Fall zu Fall besonders vereinbart haben, jetzt dazu übergehen, sich allgemein oder doch für den Umschlagsverkehr an feste Tarifsätze zu binden. Endlich kommt hier der eigenartige Fall in Betracht, wo die Hauptreederei, ohne ein Übereinkommen mit der Anschlußreederei zu treffen, Durchtarife gewährt, während die Anschlußreederei selbst überhaupt noch kein Tarifwesen angenommen hat, sondern ihre Preise von Fall zu Fall besonders vereinbart.

Infolge der größeren Stetigkeit der Sätze wird es nunmehr dem Händler, der Geschäfte mit einem überseeischen Platz machen will, der nicht von einer direkten Linie angelaufen wird, möglich, die äußersten Verkaufspreise viel sicherer im voraus zu berechnen als früher, wo die gesamten, aus zahlreichen Einzelposten sich zusammensetzenden Weiterabfertigungskosten und vielfach auch die Kosten für die Weiterbeförderung selbst unsicher blieben. So vermindert der Durchtarif die Gefahr überseeischer Unternehmungen; erleichtert den Abschluß von Verträgen auf längere Dauer, was vor allem für die Ausfuhrindustrie, die auf eine regelmäßige Beschäftigung Bedacht nehmen muß, von höchstem

Werte ist; kommt gleichzeitig den Gewohnheiten des überseeischen Ausfuhrgeschäfts entgegen, das die Preise möglichst »cif Einfuhrhafen« zu stellen sucht; und gibt endlich die Möglichkeit, ohne große Gefahr Frankoofferten zu machen.

b) Der Durchtarif erleichtert dem Verkehrsbeteiligten die Ermittlung und Nachprüfung der Frachtkosten. Denn er bietet den Beteiligten die Gesamtfachtkosten in einfachster Form dar, während die Beteiligten bei gebrochener Abfertigung über die entstehenden Vermittlerkosten und die Kosten der Anschlußbeförderung erst Ermittlungen anstellen müssen, die Zeit und Kosten erfordern.

c) Erst der Durchtarif schafft die Möglichkeit einer gleichmäßigen Behandlung der Verkehrsbeteiligten, indem er auch diejenigen Bestandteile der Frachtkosten festlegt, die bei gebrochenem Verkehr von Fall zu Fall der Vereinbarung unterliegen und daher je nach Angebot und Nachfrage, nach der Menge des Gutes und der Bedeutung der Befrachter verschieden hoch ausfallen. So wirkt der Durchtarif gleichzeitig sozial ausgleichend, indem er eine gleiche Behandlung des kleinen Versenders, des »small man«, mit dem großen Befrachter, dem »merchant large«, sicherstellt.

d) Der Durchtarif bringt endlich auch in den meisten Fällen eine Verbilligung. Das erklärt sich einmal daraus, daß der Durchtarif den Kreis der Mitbewerber erweitert und so den Wettbewerb vermehrt. Denn der Durchtarif bietet den Reedereien ein Mittel, den Wettbewerb gegen andere Linien auch nach Häfen aufzunehmen, die bisher außerhalb ihres Verkehrsgebiets lagen. Mit Hilfe der Durchtarife können z. B. Hamburger und Bremer Reedereien für nordische Häfen bestimmte oder von dort ausgehende Sendungen über ihre Häfen ziehen, ohne selbst die nordischen Häfen anzulaufen. Außerdem aber hat die Verbilligung der Frachtkosten, wie sie vielfach mit dem Durchtarif verbunden ist, noch einen zweiten Grund: an die Stelle eines von Fall zu Fall mit der Weiterabfertigung und Umladung beauftragten Spediteurs oder einer sonstigen Mittelsperson tritt nunmehr eine größere, ständige Organisation, die naturgemäß billiger arbeiten kann; denn entweder nehmen nunmehr die großen Reedereien den Umschlag selbst in die Hand, oder sie betrauen damit ständig bestimmte, größere Speditionsbetriebe oder Schiffsmakler.

II. Vorteile für die Reedereien. a) In Verbindung mit dem Durchkonnossement bringt der Durchtarif den beteiligten Reedereien meist eine wesentliche Belebung ihres Verkehrs. Denn er schließt an die Hauptlinien Gebiete an, deren Güteraustausch durch die Verbesserungen, wie sie der Durchverkehr gegenüber dem gebrochenen Verkehr mit sich bringt, wesentlich angeregt wird. Das gilt nicht nur für die Hauptlinien, sondern auch für die Zweiglinien, die auf diese Weise gleichfalls Anlaß haben, die Ausbildung des Durchverkehrs zu fördern.

b) Dazu kommt ein schon vorher in anderem Zusammenhangörterter Gesichtspunkt: in dem Durchtarif zusammen mit dem Durchkonnossement bietet sich den Reedereien ein Mittel dar, den Wett-

bewerb gegen andere Linien auch in Gebieten aufzunehmen, wo ohne Hilfe des Durchverkehrs ein Wettbewerb nicht möglich wäre. Wenn z. B. die deutschen Reedereien im Verkehr nach dem La Plata und Paraná Durchfrachtsätze von englischen Plätzen aus erstellen, so können sie dadurch ihren Wettbewerb auch auf diese englischen Plätze ausdehnen, ohne diese Plätze selbst anzulaufen. Voraussetzung ist dabei naturgemäß, daß sie die Durchfrachtsätze den Wettbewerbsverhältnissen jener anderen Plätze anpassen.

c) Eine gewisse Anregung zur Ausbildung des Durchverkehrs ist endlich in der Betriebsorganisation der großen Reedereien selbst gegeben. Hier finden sich vielfach innerhalb derselben Reederei Haupt- und Zweiglinien nebeneinander vor, so daß es naheliegt, den Verkehr zwischen ihnen durch Einrichtung eines Durchverkehrs zu erleichtern.

4. Bedeutung der Durchtarife innerhalb des Seefrachttarifwesens.

Trotz der großen, mit der Einrichtung des Durchverkehrs für beide Teile verbundenen Vorteile haben die Durchtarife im Seeverkehr nicht annähernd die Bedeutung erlangt, wie die ihnen entsprechenden direkten Tarife im Eisenbahnverkehr. Das erklärt sich aus der Eigenart des offenen Meeres, das eine jedermann und überall ohne staatliche und sonstige Beschränkung bis an seine äußersten Grenzen unentgeltlich zugängliche Fahrstraße darbietet. Die Folge ist, daß der Seeverkehr bestrebt ist, die direkten Linien, soweit wie irgend möglich, vorzuziehen. Dabei spricht vor allem mit, daß die Beförderungskosten auf den großen überseeischen Dampfern fast immer geringer sind als auf jedem anderen Verkehrsmittel.

Diese Verhältnisse bestimmen das Bild des überseeischen Verkehrsnetzes. Wir finden hier gewaltig ausgedehnte Linien von vielen Tausenden von Seemeilen, die die großen Welthafenplätze verbinden und an die sich verhältnismäßig kurze Zweiglinien nach unbedeutenderen Nachbarhäfen angliedern — also ein Bild, das völlig verschieden ist von dem, das das internationale Eisenbahnnetz darbietet, wo wir statt gewaltig langer, einheitlicher Linien mit anschließenden kleinen Zweiglinien viele einzelne, verhältnismäßig kleine, selbständige, häufig auch territorial begrenzte Netze vorfinden, die miteinander durch direkte Tarife in Verbindung gebracht werden müssen.

Diese Gliederung des überseeischen Verkehrsnetzes bestimmt die Bedeutung der Durchtarife für den Seeverkehr. Da zwischen den großen Häfen im allgemeinen direkte Linien bestehen, so beschränkt sich die Bedeutung der Durchtarife auf den Verkehr zwischen diesen großen Anlaufhäfen (*major ports, direct ports*) und den benachbarten kleineren Nichtanlaufhäfen (*minor ports, transhipment ports*), die das Gut nur im Wege der Umladung erreichen kann. Und selbst innerhalb dieses begrenzten Geltungsbereichs arbeitet die Entwicklung der weiteren Ausdehnung der Durchtarife in gewissem Umfange entgegen, indem sie allmählich, mit zunehmendem Verkehr, auch die Hafenplätze zweiten und dritten Ranges mit direkten Linien versieht und damit dem Durchtarif Boden entzieht.

5. Bildung der reinen Durchtarife. Die direkten Eisenbahntarife beruhen stets auf einem vorausgehenden allgemeinen Übereinkommen zwischen zwei oder mehreren Bahnverwaltungen, sei es in der Form eines Verbandes oder in einer loseren Form. Bei den Seedurchtarifen ist das nicht überall der Fall. Einmal können vertragliche Abmachungen naturgemäß in dem Falle nicht in Frage kommen, wo es sich um einen Durchverkehr innerhalb derselben Reederei von einer Linie auf die andere handelt. Aber auch abgesehen hiervon finden wir nicht selten Durchtarife, denen keine Verständigung (*arrangement*) mit der Anschlußreederei zugrunde liegt. So gewährte z. B. vor dem Kriege die Bremer Roland-Linie nach den nördlichen Häfen Chiles Durchfracht, ohne daß eine Vereinbarung mit den beteiligten Anschlußlinien erfolgt wäre. Die Hauptlinie fertigt in solchen Fällen auf Grund des zur Zeit geltenden Tarifsatzes der Anschlußlinie weiter ab.

Diese höchst auffallende Erscheinung kann verschiedene Ursachen haben. Nicht selten liegt es so, daß die Hauptreederei von einem Abkommen mit einer bestimmten Anschlußreederei absieht, um sich die Freiheit zu wahren, in jedem Falle unter mehreren Gelegenheiten zur Weiterbeförderung die ihr am günstigsten erscheinende auszusuchen. Manchmal liegt auch der Grund für diese Erscheinung darin, daß die Zweiglinie zu keiner Bindung zu bewegen ist, während die Hauptreederei sich im Interesse ihrer regelmäßigen Kunden der Erstellung eines Durchtarifs nicht entziehen kann. Oder auch der Durchverkehr ist so gering, daß sich der Abschluß eines besonderen Abkommens, das ja dauernd fortgebildet werden muß, nicht lohnt.

Hiernach werden also die Durchtarife ihrer Bildung nach zu unterscheiden sein in solche, die auf vertraglicher Grundlage beruhen, und solche, denen eine solche Grundlage fehlt. Wir begnügen uns hier mit der Darstellung der vertragmäßigen Durchtarife als der bei weitem überwiegenden Gruppe. Die hierfür gewonnenen Grundsätze gelten mit geringfügigen, sich aus der Natur der Sache ergebenden Abweichungen auch für die nichtvertragmäßigen Durchtarife.

A. Formelle Bildung. Bei der Bildung des Durchtarifs handelt es sich genau wie beim direkten Eisenbahntarif zunächst darum, eine einheitliche formelle Grundlage für den Durchtarif zu finden, insbesondere Einheitlichkeit in bezug auf Währung, Gewichts- und Raumverhältnisse und Tarifschema zu schaffen, soweit sie nicht bei den am Durchverkehr beteiligten Reedereien bereits besteht.

Dabei gilt als Grundsatz, daß die Einrichtung des »inneren« Tarifs (Lokaltarifs) der Hauptlinie, also der Linie, die den Verkehr zwischen den großen direkten Anlaufhäfen (*major ports*) in der Hand hat, auch die Einrichtung des Durchtarifs in erheblichem Maße bestimmt. Der Durchtarif übernimmt regelmäßig die Währung der beteiligten Hauptlinie; der Durchtarif des Norddeutschen Lloyd nach den Nebenplätzen des fernen Ostens im Anschluß an die Ostasienfahrt ist z. B., ebenso wie der Lokaltarif dieser Fahrt, in Markwährung erstellt. Ebenso liegt es mit der Schaffung eines einheitlichen Raum- und Gewichtsverhältnisses: soweit hier Abweichungen zwischen den beteiligten

Reedereien bestehen, gilt auch hier der Grundsatz, daß dem Durchtarif das für den Lokaltarif der Hauptlinie geltende Raum- und Gewichtsverhältnis zugrunde gelegt wird.

Nicht ganz so einfach gestaltet sich die Schaffung des Tarifschemas für den Durchverkehr. Hier können wir zwei verschiedene Verfahren beobachten:

a) Entweder es wird ein einheitliches Tarifschema für die gesamte Durchfuhrstrecke vereinbart. Der Durchtarif unterscheidet sich alsdann in seiner äußeren Erscheinung in nichts von dem inneren (Lokal-) Tarif. Wie dieser, enthält er die Frachten für die gesamte Strecke einschließlich der Zwischenkosten in einer Summe. Dieses Verfahren wird indessen nur verhältnismäßig selten angewandt. Beispiele dafür bieten der Durchverkehr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa von nordischen Nebenplätzen nach den Hauptplätzen Indiens und der Durchverkehr der Roland-Linie und des Kosmos nach patagonischen Nebenplätzen wie Puerto Deseado, San Julian usw. über Punta Arenas.

Die Aufstellung des Tarifschemas für den Durchverkehr gestaltet sich in diesem Falle dadurch sehr einfach, daß man im allgemeinen von einer Unterscheidung der Güter nach ihrem Werte absieht, oder sich doch mit verhältnismäßig wenig Wertstufen begnügt. So hat z. B. der genannte Durchtarif der Roland-Linie und des Kosmos nach Patagonien einen einheitlichen Durchschnittssatz für sämtliche Güter. Diese Erscheinung kann verschiedene Ursachen haben. Oft liegt es so, daß der Befrachter die mit dem Durchverkehr verbundenen Vorteile so hoch einschätzt, daß er bereit ist, ohne Rücksicht auf den Wert der Güter einen verhältnismäßig hohen Durchschnittssatz zu zahlen. Oder auch der Durchverkehr erscheint den beteiligten Reedereien so wenig entwicklungsfähig, daß für sie kein Grund vorliegt, Wertunterschiede zu machen.

b) Oder man sieht, und zwar ist das die Regel, von der Schaffung eines einheitlichen Tarifschemas für die gesamte Durchfuhrstrecke ab und stellt für die Anschlußstrecke ein besonderes Tarifschema auf. Der Durchfrachtsatz wird in diesem Falle durch Zusammenstoß zweier Teile gewonnen: des zwischen dem Hauptplatze und dem Umladehafen gültigen Lokalsatzes, der sogenannten »Stamm- oder Grundrate« (*basis rate*), und einem zweiten Satz, der sogenannten »Zuschlagsrate« (*additional rate*), die in einer Summe die Fracht für die Nebenstrecke und die Zwischenkosten enthält. Gelegentlich wird auch für die Umladekosten (*transshipment expenses*) noch ein besonderer Satz gebildet; in diesem Falle gewinnt man also den Durchfrachtsatz durch Zusammenstoß dreier Teile: der Stammrate, der Umladekosten und der Zuschlagsrate. So enthielt z. B. der vor dem Kriege in Geltung gewesene Durchtarif der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa von Bremen, Hamburg und Antwerpen über Suez nach den Häfen des Roten Meeres für Maschinen eine besondere Tariftafel mit den Umladekosten.

Die Zuschlagsraten zeigen, ebenso wie wir das vorher bei den einheitlichen Durchfrachtsätzen gesehen haben, in den meisten Fällen keine

Wertabstufung. Wo wir sie ausnahmsweise finden, ist sie äußerst einfach gehalten. So wurden z. B. in dem Durchverkehr der Australfahrt des Norddeutschen Lloyd nach Queensland mit Umladung in Brisbane die Güter bei der Bildung der Zuschlagsraten nur in zwei Klassen geteilt: eine Klasse für »gewöhnliche Güter« und eine teure Klasse für »Weine, Spirituosen, Zigarren, Zigaretten und Tabak«.

B. Die materielle Bildung der Durchtarife unterscheidet sich dadurch wesentlich von der materiellen Bildung der direkten Eisenbahntarife, daß hier außer den Lokalsätzen für die einzelnen Linien auch noch die Zwischenkosten, insbesondere die Umladekosten eine wesentliche Rolle spielen. Sie fallen in manchen Häfen, wo, wie in den La Plata-Häfen, die Arbeiterlöhne, die Leichterkosten, die Hafengebühren u. dgl. m. sehr hoch sind, neben den Lokalsätzen sehr stark ins Gewicht. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es aus Gründen der Sicherheit fast niemals möglich ist, von einem Seeschiff unmittelbar auf das andere überzuladen, das Gut vielmehr bei der Umladung fast immer erst in Leichter geladen oder über den Kai gehen muß. Oft ist auch infolge des unvollkommenen Schutzes, den die überseeischen Häfen bieten, die Umladung, zumal bei stürmischem Wetter, sehr schwierig und gefährlich, wodurch die Umladung wesentlich verzögert und verteuert wird. Endlich schließt sich auch die Anschlußbeförderung nicht immer unmittelbar an die Hauptbeförderung an, so daß eine Zwischenlagerung notwendig wird, die dann gleichfalls die Zwischenkosten erheblich steigert.

Bei der materiellen Prüfung der Durchtarife ist nun zu unterscheiden, ob gegenüber dem Wege, über den der Durchtarif gelten soll, ein Wettbewerb mittels direkten oder Durchverkehrs besteht oder nicht.

a) Besteht ein solcher Wettbewerb, so wird der Durchfrachtsatz sich unter Berücksichtigung des Wettbewerbes dieses anderen Weges bilden müssen. Handelt es sich dabei um den Wettbewerb gegen eine direkte Linie, so wird es meistens nicht genügen, den Satz dieser direkten Linie zu übernehmen. Der Durchfrachtsatz wird vielmehr niedriger gehalten werden müssen, um die mit dem Durchverkehr gegenüber dem direkten Verkehr verbundenen Nachteile, insbesondere die geringere Schnelligkeit, die Gefahr der Beschädigung u. dgl. m. auszugleichen. So haben z. B. die europäischen Linien, die von den Vereinigten Staaten einen Durchverkehr nach Australien betreiben, ihre Frachten dorthin etwas niedriger gehalten als die Linien, die in direkter Fahrt von den Vereinigten Staaten nach Australien verkehren. Der Umfang der Ermäßigung wird nach der Art der Güter verschieden hoch bemessen werden müssen, je nachdem die mit dem Durchverkehr gegenüber dem direkten Verkehr verbundenen Nachteile mehr oder weniger stark hervortreten. Bei Gütern, die, wie z. B. Glaswaren, in besonderem Maße der Bruchgefahr ausgesetzt sind, wird die Ermäßigung größer sein müssen als bei anderen Gütern.

Handelt es sich dagegen um den Wettbewerb gegen einen gleichfalls im Durchverkehr hergestellten Weg, so wird es vielfach genügen, den auf dem anderen Durchfrachtwege bestehenden Satz zu übernehmen. So hat z. B. die Roland-Linie in dem vor dem Kriege in

Geltung gewesenen Durchtarif nach Patagonien, mit Umladung in Puerto Madryn, die Frachtsätze der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die den gleichen Verkehr mit Umladung in Buenos Aires bedient hat, einfach übernommen. Das wird ganz besonders dann genügen, wenn die den Wettbewerb im Durchverkehr übernehmende Reederei der anderen in ihren Leistungen, z. B. der sorgfältigen Behandlung der Güter, der Schnelligkeit der Beförderung u. dgl. m. überlegen ist.

Bei der Bildung der Durchfrachtsätze spielen im übrigen auch die zur Ausschaltung des Wettbewerbes getroffenen Verbandsabreden eine wichtige Rolle. Wenn also z. B., wie in den meisten Verkehren vor dem Kriege, die Gleichhaltung der Frachten für sämtliche großen nordwesteuropäischen Seehäfen durch Abkommen zwischen den beteiligten Reedereien festgelegt ist, so bindet diese Vereinbarung auch die beteiligte deutsche Reederei, die etwa einen Durchtarif über Hamburg oder Bremen nach London schaffen will. Das hat zur Folge, daß nicht selten als Durchfrachtsatz überhaupt nur der Lokalsatz der Hauptstrecke berechnet wird, für die Zwischenkosten und die Anschlußstrecke also nichts in den Durchfrachtsatz eingerechnet wird. Ja der Wettbewerb oder die den Wettbewerb regelnden Vereinbarungen können es gelegentlich mit sich bringen, daß der Durchfrachtsatz niedriger ist als der Lokalsatz nach dem Umladehafen.

b) Ist dagegen der Durchverkehr keinem Wettbewerb durch einen direkten Verkehr oder einen anderen Durchverkehr ausgesetzt, so bildet sich der Durchtarif im allgemeinen durch Einrechnung der Lokalsätze und der Selbstkosten für die Zwischenbehandlung. Gelegentlich halten die beteiligten Reedereien ihre Durchfrachten sogar noch etwas höher, weil der Durchverkehr gegenüber dem gebrochenen Verkehr so erhebliche Vorteile hat, daß der Durchverkehr auch bei einer Erhöhung der Frachtsätze gegenüber dem gebrochenen Verkehr noch wettbewerbsfähig bleibt. Im allgemeinen machen indessen die beteiligten Reedereien von der Möglichkeit, die Durchfrachten über den durch Einrechnung der Lokalsätze und der Selbstkosten für die Zwischenbehandlung sich ergebenden Satz hinaus zu erhöhen, wenig Gebrauch, um nicht andere Linien zur Aufnahme des Wettbewerbes, vor allem zur Bildung direkter Linien anzuregen.

Achtes Kapitel.

Unterscheidung der Tarife nach ihrem Verhältnis zum regelmäßigen Tarifschema (regelmäßige und Ausnahmetarife).

1. Begriffliches. Ebenso wie die Eisenbahngütertarife werden auch die Seefrachttarife in regelmäßige Tarife (*normal tariffs*) und Ausnahmetarife (*exceptional tariffs*) unterschieden. Statt des Ausdrucks Ausnahmetarif finden sich auch die Ausdrücke »Spezialraten«, »Fracht-

sätze für Ausnahmegüter«, »Frachtsätze für Spezialgüter«. Unter einem regelmäßigen Tarif verstehen wir dabei einen Tarif, der dem ordentlichen Tarifschema entspricht, und im Gegensatz dazu unter Ausnahmetarif einen solchen, der von dem ordentlichen Tarifschema abweicht.

Diese Begriffsbestimmung erschöpft die Merkmale des Seeausnahmetarifs. Es gehört also vor allem nicht etwa hier die Verbilligung gegenüber dem regelmäßigen Tarif zu den begrifflichen Merkmalen, wie das für den Eisenbahnausnahmetarif angenommen wird¹⁾. Es ist durchaus nichts Seltenes, daß im Seeverkehr ein Ausnahmetarifsatz höher ist als der Satz der teuersten regelmäßigen Tarifklasse²⁾. Die Vorstellung von einer Ermäßigung, wie sie sich mit dem Eisenbahnausnahmetarif allgemein verbindet, muß hier also grundsätzlich aufgegeben werden, da sie mit dem Wesen und den Aufgaben des Seeausnahmetarifs nichts zu tun hat. Ebensowenig unterscheiden sich die Seehafenausnahmetarife von den regelrechten Tarifen durch ihre Bildung; die Tarifbildungsgrundsätze sind vielmehr genau die gleichen wie bei den regelmäßigen Tarifen, so daß auch ein Hinweis auf die Tarifbildung, wie er sich gelegentlich in den Begriffsbestimmungen für die Eisenbahnausnahmetarife findet³⁾, hier nicht in Frage kommt. Endlich sind auch die Gründe, die zur Einführung der Seeausnahmetarife Anlaß geben, keine anderen als die, welche sonst die Einführung von Tarifsätzen im Seeverkehr bestimmen: also die Rücksicht auf die Selbstkosten, auf den Wettbewerb oder auf die Möglichkeit, den Verkehr zu vermehren.

2. Anwendungsgebiet und Inhalt der Ausnahmetarife. Die Bedeutung der Seeausnahmetarife ist, gemessen an der Bedeutung der Eisenbahnausnahmetarife, auf die z. B. in Deutschland vor dem Kriege über 60 v. H. aller gegen Frachtberechnung geleisteten Tarifkilometer gefahren wurden, sehr gering.

Bei den Eisenbahnen erklärt sich die große Bedeutung der Ausnahmetarife daraus, daß hier für ein großes, einheitliches Gebiet ein auf gleichen Einheitssätzen aufgebautes, einheitliches Tarifschema mit wenigen ordentlichen Tarifklassen besteht, mit dem notwendig eine gewisse Starrheit verbunden ist. Gegenüber den unendlich mannigfaltigen Anforderungen des wirtschaftlichen Lebens nötigt diese Starrheit dazu, Ausnahmen von dem ordentlichen Tarifschema für einzelne Verkehrsbeziehungen oder einzelne Güterarten zu machen.

Im Seetarifwesen liegt es wesentlich anders. Einmal hat die Bildung der regelmäßigen Tarife hier nichts Schematisches und Starres; die einzelnen Tarifsätze sind vielmehr ohne jede Beziehung zu bestimmten

¹⁾ Vgl. z. B. Ulrich, Eisenbahntarifwesen Seite 79; Laury im »Deutschen Eisenbahnwesen der Gegenwart«, Bd. I, Seite 392; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900, Seite 62.

²⁾ So beträgt z. B. in dem vor dem Kriege in Geltung gewesenen Frachttarif nach Ostasien der Ausnahmefrachtsatz für Quecksilber nach den Straits 180 *M* gegenüber dem Satz von 40 *M* der höchsten regelmäßigen Tarifklasse. Ähnliches findet sich wiederholt im Frachttarif der Ostafrika-Linie.

³⁾ Vgl. z. B. den Artikel von Ulrich-Grunow in der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, herausgegeben von Röhl, II. Aufl. 1914, Seite 469.

Einheitssätzen und zur vorliegenden Entfernung, in durchaus individueller Ausgestaltung auf die besonderen Verhältnisse der einzelnen Linien, Richtungen und Häfen zugeschnitten. Bei solcher Tarifbildung entfällt jede Möglichkeit einer noch weitergehenden Individualisierung der einzelnen Verkehrsbeziehungen durch Ausnahmetarife.

Denkbar sind hier nur solche Abweichungen von dem regelrechten Tarifschema, die sich auf bestimmte Güterarten erstrecken. Aber selbst für diese Art von Ausnahmetarifen ist nicht in allen Tarifen Raum. Wo nämlich ein Tarif in der individuellen Erfassung der einzelnen Güter bereits so weit geht, daß er jedes Gut mit einem besonderen Frachtsatz versieht, können Ausnahmetarife nicht mehr in Frage kommen. Wir würden daher auch in Tarifen, wie etwa den nach Mittelbrasilien, nach dem La Plata und Paraná oder nach Indien Ausnahmetarife vergeblich suchen.

Es bleibt also nur der Klassentarif übrig; aber selbst in seinem Bereich sind Ausnahmetarife nicht zahlreich. Es hängt das damit zusammen, daß das Seetarifwesen keine Bedenken trägt, die Zahl der Tarifklassen sehr reichlich zu bemessen, und es ihm infolgedessen vielfach möglich ist, den besonderen Bedürfnissen einzelner Güter gerecht zu werden, ohne daß zu dem Mittel der Erstellung von Ausnahmetarifen gegriffen zu werden braucht. Neu auftretenden Bedürfnissen nach anderweiter Bemessung der Sätze für einzelne Güter sucht man zunächst durch weiteren Ausbau der Klassen gerecht zu werden. Wie weit man dabei geht, dafür bietet der Tarif für den Reichspostdampferdienst des Norddeutschen Lloyd nach Australien einige bezeichnende Beispiele. Als sich hier das Bedürfnis ergab, landwirtschaftliche Maschinen zu einem niedrigeren Satz als sonstige Maschinen, die bisher nach Klasse 2 rechneten, zu befördern, schuf man dafür keinen besonderen Ausnahmetarif, sondern ergänzte das ordentliche Tarifschema durch Aufnahme einer neuen Klasse 2d, in die nunmehr lediglich die landwirtschaftlichen Maschinen Aufnahme fanden. Das gleiche geschah mit Schienen und Zubehör, die früher zur Klasse 8 gehörten, und für die zum Zwecke der Frachtermäßigung gleichfalls eine besondere Klasse 8b geschaffen wurde.

Naturgemäß hat solches Verfahren seine natürlichen Grenzen, wo es sich von selbst verbietet. Wo nämlich die Fälle, die eine abweichende Tarifierung erfordern, zu zahlreich werden, wird man, wenn der Tarif nicht unübersichtlich werden soll, zur Erstellung von Ausnahmetarifen genötigt. Ebenso verfährt man auch bei solchen Gütern, die besonders stark dem Wettbewerb, insbesondere dem der freien Schifffahrt, ausgesetzt sind, und bei denen man daher mit häufigeren Änderungen der Frachtsätze rechnen muß. Hier bietet die Erstellung von Ausnahmetarifen den besonderen Vorteil, daß Tarifänderungen durchgeführt werden können, ohne daß das ordentliche Tarifschema dadurch berührt wird.

Was die äußere Gestaltung der Seeausnahmetarife angeht, so bietet dafür der in Anlage XVIII auszugsweise abgedruckte Tarif von Bremen, Hamburg und Antwerpen nach Kuba ein Beispiel.

Neuntes Kapitel.

Mindestfrachten.

Für das einzelne Konnossement wird im Seeverkehr eine Mindestfracht (*minimum freight*) festgesetzt, wie wir das auch im Eisenbahnverkehr bei der einzelnen Frachtbriefsendung finden. Diese Erscheinung hat ihren Grund darin, daß gewisse, ziemlich erhebliche Bestandteile der Selbstkosten unabhängig sind von der Größe der einzelnen Sendung, also bei Sendungen von geringerem Gewicht oder geringerem Raumbedarf genau ebenso groß sind, wie bei Sendungen von größerem Gewicht oder größerem Rauminhalt. Vor allem gilt das von den Kosten des eigentlichen Abfertigungsgeschäfts. Jede Sendung muß, ob groß oder klein, besonders übernommen und geprüft, vermessen oder verwogen werden. Sie muß besonders verstaut, am Bestimmungshafen gelöscht, wiederum geprüft und an den Empfangsberechtigten, dessen Berechtigung eine besondere Prüfung erfordert, ausgeliefert werden. Über jede Sendung, ob groß oder klein, muß ein Konnossement gezeichnet werden, für jede Sendung muß die Fracht besonders berechnet und eingezogen werden, es muß darüber besonders Rechnung gelegt und, soweit Abrechnungsgemeinschaften mit anderen Reedereien bestehen, über jede besonders mit diesen abgerechnet werden. Jede einzelne Sendung verlangt außerdem die Erfüllung von Zoll- und meist auch von polizeilichen, vor allem auch Konsulatsvorschriften. Hierzu kommt, daß bei kleineren Sendungen die Gefahr des Diebstahls, die im überseeischen Verkehr eine besonders gefürchtete Erscheinung ist, stärker als bei den größeren Sendungen ist. Für diese Leistungen und besonderen Gefahren würde der Reeder bei den kleineren Sendungen meist keine ausreichende Gegenleistung erhalten, wenn die Fracht nach allgemeinen Grundsätzen berechnet würde. Deshalb schützt der Reeder sich hier durch Festlegung von Mindestfrachten.

Die Mindestfrachten werden im Seetarifwesen nicht für alle Fälle gleich hoch bemessen, sondern unter Berücksichtigung der allgemeinen Preisbestimmungsgründe teilweise nach den gleichen Grundsätzen abgestuft, wie sie für die Bildung der Tarifsätze selbst maßgebend sind. Hierin äußert sich abermals das gleiche Streben nach weitgehender Individualisierung, wie wir es im Seetarifwesen mit seinen rein privatwirtschaftlichen Zielen wiederholt festgestellt haben. Dabei finden im wesentlichen folgende Umstände besondere Berücksichtigung:

a) Nicht selten wird bei Bemessung der Mindestfracht der Wert des Gutes berücksichtigt. So ist z. B. in dem vor dem Kriege in Geltung gewesenen Levante-Tarif die Mindestfracht für Güter bis zum Satze von 15 sh für die Tonne auf 10 sh, und für Güter mit Sätzen über 15 sh für die Tonne und für alle Maßsätze auf 15 sh festgesetzt. Hierdurch wird dem Umstande Rechnung getragen, daß bei wertvolleren Gütern die Gefahr der Beraubung wächst und die Haftung sich erhöht, und daher eine

sorgfältigere Behandlung der einzelnen Sendung notwendig ist; gleichzeitig aber auch dem weiteren Umstande, daß die wertvolleren Güter fähig sind, eine höhere Mindestfracht zu tragen.

b) Für Pakete (*parcels*) wird im allgemeinen die Mindestfracht niedriger als für gewöhnliche Sendungen bemessen. Das hat seinen Grund einmal in dem erheblich einfacheren Abfertigungsverfahren bei diesen Sendungen und weiter darin, daß der vor allem für die Beförderung kleiner Mustersendungen bestimmte Paketverkehr keine hohen Mindestfrachten vertragen würde.

c) Für außergewöhnlich schwere und außergewöhnlich lange Stücke gelten vielfach, z. B. im ausgehenden indischen Verkehr, höhere Mindestfrachten als für andere Sendungen. Denn die Übernahme, Verladung, Verstaung, Löschung und Auslieferung der einzelnen Sendungen bieten hier besondere Schwierigkeiten.

d) Ebenso werden regelmäßig für gefährliche Güter (*dangerous goods*) höhere Mindestfrachten verlangt, mit Rücksicht darauf, daß nicht nur eine kleine derartige Sendung schon eine erhebliche Gefahr für das Schiff mit sich bringt, sondern auch ihre Behandlung größere Schwierigkeiten bereitet als die Behandlung einer gewöhnlichen Sendung.

e) Für wertvolle Güter (*valuable goods*) werden die Mindestfrachten gleichfalls höher als für gewöhnliche Güter bemessen. Denn die einzelne Sendung erfordert hier, ohne Rücksicht auf ihre Größe, eine besonders sorgfältige Behandlung und Verwahrung und ist außerdem auch fähig, eine höhere Mindestfracht zu tragen.

f) Endlich wird für Nebenplätze (*minor ports*), die nur in Durchfracht, also mit Umladung zu erreichen sind, regelmäßig eine höhere Mindestfracht angesetzt als für die in direkter Fahrt angelaufenen Hauptplätze (*major ports*). Denn im Durchverkehr nach den Nebenplätzen erhöhen sich die Selbstkosten für die einzelne Sendung wesentlich, vor allem durch die Notwendigkeit der Umladung und oft auch der Zwischenlagerung.

Die verhältnismäßig große Kostspieligkeit des Abfertigungsverfahrens im Seeverkehr bringt es mit sich, daß die Mindestsätze im allgemeinen recht hoch gehalten sind. Sie betragen z. B. vor dem Kriege trotz des damals niedrigen Frachtenstandes bei gewöhnlichen Gütern

nach von	New York, Boston, Philadelphia, Bal- timore, New Or- leans, Galveston	Mittel- brasilien, La Plata und Paraná	Chile und Peru	Indien	Australien	Levante
Hamburg und Bremen	3 \$	22 M	20 M + 10 v. H.	6/-sh + 10 v. H.	5 M	10/- bis 15/-sh je nach Höhe und Art der Frachtsätze.

Zehntes Kapitel.

Die Gewährung besonderer Vergünstigungen.

Eine große Bedeutung haben für den Seeverkehr die besonderen Vergünstigungen, die einzelnen Befrachtern eingeräumt werden; sie erfordern daher eine eingehendere Betrachtung. In zwei Formen treten diese Vergünstigungen an einzelne Befrachter im Seetarifwesen in Erscheinung: in der Form der Rabatttarife und in der Form der Kontrakte. Während der Begriff des Rabatttarifs ein durchaus einheitlicher ist, werden unter der Bezeichnung der Kontrakte mehrere, ganz verschiedene Tatbestände zusammengefaßt.

A. Die Rabatttarife.

1. Begriff und Wesen. Als Rabattarif bezeichnet man im allgemeinen einen Tarif, der die Rückvergütung eines Teils der tarifmäßigen Fracht für den Fall der Erfüllung gewisser Bedingungen an jedermann öffentlich zusichert. In dieser Bedeutung finden wir die Rabatttarife im Eisenbahnwesen¹⁾. Für das Seetarifwesen muß jedoch der Begriff des Rabatttarifs (*rebate tariff*) noch etwas enger gefaßt werden. Denn hier haben die Bedingungen, von deren Erfüllung die Gewährung der Vergütung abhängig ist, eine durchaus eigenartige Ausgestaltung erfahren und sind zu einem begrifflich wesentlichen Merkmal des Rabatttarifs geworden.

Die an einem Schifffahrtsverband beteiligten Reedereien verpflichten sich nämlich, den Rabatt (*rebate*), gelegentlich auch Rückgabe, Rückvergütung oder Kommission genannt²⁾, an den zu zahlen, der eine gewisse Zeit hindurch seine Güter ausschließlich mit Schiffen der Verbandsreedereien versandt hat, wobei jedoch der Rabatt erst nach Ablauf eines weiteren Zeitraumes unter der Bedingung fällig wird, daß der Verschiefer auch während dieses weiteren Zeitraumes ausschließlich Schiffe von Verbandsmitgliedern benutzt hat. Die Geltendmachung des Rabattanspruchs ist also abhängig von dem Ablauf zweier Fristen: des Berechnungszeitraumes (*account period*), also desjenigen Zeitraumes, für den der Rabatt in Rechnung gestellt wird, und der Wartezeit (*period of deferment*), d. h. desjenigen Zeitraumes, nach dessen Ablauf der Rabatt erst angefordert werden darf, innerhalb dessen der Ablader also gleich-

¹⁾ Vgl. z. B. Ulrich, Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 85; Rank, Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 551.

²⁾ Die Bezeichnung »Rückgabe« finden wir z. B. in den Tarifen der an der westafrikanischen Fahrt beteiligten deutschen Reedereien; die Bezeichnung »Rückvergütung« im Tarif der deutschen Ostafrika-Linie, den Ausdruck »Kommission« in dem Tarif der an der Australfahrt beteiligten deutschen Reedereien. Im allgemeinen beherrscht jedoch die Bezeichnung Rabatt den Sprachgebrauch, so daß wir, um Mißverständnisse auszuschließen, an dieser Bezeichnung vorläufig festhalten.

falls den beteiligten Reedereien treu (*loyal*) bleiben muß. Beide Zeiträume werden im allgemeinen gleich lang gehalten; sie betragen in der Regel 6 Monate, gelegentlich auch, z. B. im indischen Verkehr, 4 Monate. Mit Rücksicht auf diese eigenartige Wartezeit werden die Rabatte auch »zurückgestellte« oder »aufgeschobene« Rabatte (*deferred rebates*) genannt. Die Grundsätze, nach denen die Gewährung dieser Rabatte im einzelnen geregelt ist, werden als Rabattsystem (*rebate system*) bezeichnet.

Wie diese Rabattbedingungen erkennen lassen, sind die Rabattarife ein Hilfsmittel der Kartellpolitik der Linienreedereien: ihr Zweck ist, den Wettbewerb außenstehender Linien und der freien Schifffahrt nach Möglichkeit fernzuhalten. Sie erreichen diese Wirkung dadurch, daß jeder, der die Schiffe des Verbandes benutzt, kraft dieses Systems zu keiner anderen Reederei übergehen kann, ohne für einen längeren Zeitraum des Rabatts für seine früheren Verschiffungen verlustig zu gehen.

2. Entstehung und Geltungsbereich. Die Rabattarife sind im englischen Verkehr entstanden. Zum erstenmal wurden sie 1877 von der Kalkuttaer Konferenz im englischen Verkehr nach Kalkutta angewandt, und zwar zunächst beschränkt auf bestimmte Stückgüter. 1878 folgte der englische Verkehr nach China. In den achtziger Jahren gewann dann das Rabattsystem schnell weiter an Boden¹⁾, griff mit fortschreitender Entwicklung des festländischen Linienverkehrs auch auf das Festland über und hat inzwischen in den meisten überseeischen Verbindungen Eingang gefunden. Das bedeutet also, daß die meisten Seefrachttarife den Charakter von Rabattarifen angenommen haben.

Immerhin bestehen einige wichtige Ausnahmen. Einmal hat naturgemäß das Rabattsystem dort keinen Eingang finden können, wo die beteiligten Linien ohne Gewährung von Rabatten ihres Verkehrs sicher sind. Das gilt z. B. für den Verkehr nach Patagonien, an dem vor dem Kriege von den deutschen Linien der Kosmos und die Roland-Linie beteiligt gewesen sind, und wo ein Wettbewerb von Bedeutung durch außenstehende Linien oder die freie Schifffahrt nicht zu befürchten gewesen ist.

Die zweite, viel wichtigere Ausnahme beruht auf der feindlichen Haltung, die einzelne Staaten gegenüber den Rabattarifen einnehmen. Das ist der Grund, weshalb wir in dem Verkehr mit den Vereinigten Staaten keine Rabattarife finden. Hier ist die Gesetzlichkeit der Rabatte wiederholt durch Klagen gegen die beteiligten Reedereien in Zweifel gezogen worden. Um Schwierigkeiten zu vermeiden, sehen daher die Linien in diesem Verkehr von der Gewährung von Rabatten ab. Und ebenso werden auch in dem Verkehr mit den Häfen der süd-afrikanischen Union keine Rabatte gewährt. Zwar hat hier früher,

¹⁾ Vgl. die Feststellungen des englischen Blaubuches über die Schifffahrtsringe und das Rabattsystem, *Report of the Royal Commission on Shipping Rings* a. a. O., insbesondere Band I, Seite 12.

und zwar seit dem Jahre 1886 das Rabattsystem bestanden. Als dann aber die Stimmung in den dortigen Kreisen sich gegen die Rabatte wandte, verbot die Regierung in einem Postvertrag, den sie mit der *Union Castle Line* zum 1. Oktober 1912 abschloß, dieser ausdrücklich die Gewährung zurückgestellter Rabatte. Die Folge war, daß nun auch die festländischen Linien der im südafrikanischen Verkehr sehr einflußreichen englischen Linie folgten und gleichfalls das Rabattsystem beseitigten.

3. Anwendung und Höhe des Rabattes. Die Bestimmungen über die Anwendung und vielfach auch die Höhe des Rabattes sind in die Tarife selbst nicht aufgenommen. Dort finden wir vielmehr nur einen kurzen Hinweis darauf, daß ein solcher Rabatt besteht, während wegen der Einzelheiten auf ein besonderes »Rundschreiben« (*circular*) Bezug genommen wird. Dieser Hinweis lautet z. B. in dem vor dem Kriege in Geltung gewesenen Frachttarif des Norddeutschen Lloyd nach Australien: »10 % Kommission werden in Gemäßheit des bezüglichen Rundschreibens vergütet.« (Ein Muster solchen Rundschreibens ist in Anlage XIX abgedruckt.)

Die Bedingungen selbst, unter denen der Rabatt gewährt wird, und die Bestimmungen über seine Höhe weisen zwar im einzelnen manche Verschiedenheiten auf; im großen ganzen hat sich aber auch hier, wie so vielfach im Seetarifwesen, eine weitgehende Übereinstimmung durchgesetzt.

Der Anspruch auf Rabatt steht im allgemeinen dem Ablader zu. Denn er hat es in der Regel in der Hand zu bestimmen, welche Linie benutzt werden soll. Um seinen Anspruch geltend zu machen, hat er innerhalb einer gewissen Zeit nach Fälligkeit des Rabattes ein Verzeichnis der Verschiffungen für die Zeit, für die er den Rabatt beansprucht, und gleichzeitig eine Erklärung einzureichen, daß er weder innerhalb dieser Zeit noch in der darauf folgenden Zeit bis zum Tage der Fälligkeit des Rabattes »in irgendeiner Weise, direkt oder indirekt, für eigene oder fremde Rechnung an einer Verladung mit anderen als den Dampfern der zugelassenen Reedereien beteiligt gewesen sei«. Diese »Rabattanmeldung« ist, wenn der Ablader ein Spediteur ist, auch von dessen Auftraggeber zu unterzeichnen, um auch diesen zu binden¹⁾. Die Verpflichtung zur Auszahlung übernimmt im allgemeinen die Reederei, die die Beförderung ausgeführt hat. An sie ist daher auch die Rabattanmeldung zu richten. Nur selten liegt die Auszahlung in den Händen einer gemeinsamen Geschäftsstelle (*central office*) der vereinigten Reedereien, so z. B. im Verkehr von England nach Australien²⁾.

Die Tarife nehmen nicht selten gewisse Güter von der Rabattgewährung aus, die zu diesem Zwecke in den Tarifen mit dem Zusatz netto

¹⁾ Vgl. hierfür die Rabattanmeldung der Dampferlinien nach Brasilien in Anlage XIX.

²⁾ Vgl. hierüber *Report of the Royal Commission* a. a. O., Band II, Nr. 223, Nr. 18488 ff.

(*net*), abgekürzt N, versehen werden. Es sind das Güter, bei denen die Gewährung des Rabattes zwecklos erscheint. Das ist einmal der Fall, wo die Linien auch bei Gewährung eines Rabattes nicht damit rechnen können, die Sendungen an sich zu ziehen, sondern mindestens einen Teil davon der freien Schifffahrt überlassen müssen, weil ihr eigener Schiffsraum zur Bewältigung des gesamten Verkehrs in diesen Gütern nicht ausreichen würde. Das ist z. B. der Grund, weshalb vielfach in den einkommenden Verkehren, soweit für diese überhaupt Tarife bestehen, die großen landwirtschaftlichen Massengüter von der Rabattgewährung ausgenommen sind. So ist z. B. in dem vor dem Kriege in Geltung gewesenen Tarif der Japan Homeward Conference Gerste von der Rabattgewährung ausgeschlossen. Ebenso zwecklos wäre aber weiter die Gewährung des Rabatts in dem Falle, wo es sich um Sendungen handelt, deren die Reedereien auch bei Nichtgewährung von Rabatten sicher sind. Das gilt einmal von besonders wertvollen Gütern, bei denen ein Wettbewerb, vor allem der freien Schifffahrt, nicht zu befürchten ist. Aus diesem Grunde sind z. B. Nickelmünzen (*nickel coins*) in dem oben genannten Tarif der Japan Homeward Conference von der Rabattgewährung ausgeschlossen. Und das gilt weiter auch von solchen Beförderungsarten, mit denen andere Reedereien, insbesondere die freie Schifffahrt, nicht in Wettbewerb treten können. Aus diesem Grunde wird bei der Paket- (*parcel*-) Beförderung im allgemeinen kein Rabatt gewährt.

Der Rabatt ist im allgemeinen auf einen Bruchteil der Fracht bemessen, und zwar der sogenannten »Nettofracht« (*net freight*), d. h. der Fracht ohne Hinzurechnung der Primage, die also an der Ermäßigung nicht teilnimmt. Die Höhe des Rabatts beträgt fast immer 10 v. H., gelegentlich auch weniger, z. B. 5 v. H. Im Falle von Frachtkämpfen kommt es nicht selten vor, daß der Rabatt erheblich erhöht wird.

4. Volkswirtschaftliche Beurteilung der Rabattarife. Die Rabattarife werden in den einzelnen Ländern sehr verschieden beurteilt. Während man in Deutschland den Rabattarifen gegenüber sich durchaus freundlich gezeigt hat, und auch in England und den anderen europäischen Ländern im großen und ganzen keinen Anstoß an den Rabattarifen genommen hat, stoßen wir in vielen überseeischen Ländern auf eine diesen Tarifen feindliche Stimmung. Das gilt insbesondere von einigen englischen Kolonien, insbesondere den Straits, Australien und Südafrika, ferner von den Vereinigten Staaten und Brasilien. In den Straits, Südafrika, Australien und Brasilien hat sich die feindliche Stimmung sogar zu gesetzlichen Maßnahmen gegenüber den Rabattarifen verdichtet¹⁾.

Welcher Art sind nun die Bedenken gegen die Rabattarife?

¹⁾ Genauere Angaben hierüber finden sich bei Euken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt a. a. O., so insbesondere über das Vorgehen in Australien, Seite 148/49, über das Vorgehen in der südafrikanischen Union, Seite 292 ff., über das Vorgehen in Brasilien, Seite 168 und über das Vorgehen in den Straits, Seite 254 ff. Auch der Nauticus bringt fast in jedem vor dem Kriege erschienenen Jahrgange in dem Aufsatz über »Die fremden Handelsmarinen« Näheres über diese Maßnahmen.

Gegen die Rabatttarife als solche wird man kaum irgendwelche Einwendungen erheben können. Da die Rabatttarife allen, die die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, gleichmäßig zugute kommen, und es jedem Beteiligten in gleicher Weise möglich ist, die Bedingungen zu erfüllen, so verstoßen die Rabatttarife nicht gegen die Forderung der gleichmäßigen Behandlung aller Beteiligten. Ebenso wenig wird man sagen können, daß sie in unzulässiger Weise die Interessen derjenigen Reedereien, deren Wettbewerb sie zu erschweren suchen, verletzen. Wie das Reichsgericht in einem Urteil vom 6. März 1907¹⁾ gegenüber dem Verlangen einer Hamburger Reederei, drei Wettbewerbslinien die Anwendung des Rabattsystems zu verbieten, im wesentlichen zutreffend ausführt, steht es nicht nur den Reedereien wie jedem anderen Unternehmen frei, ihre Frachtsätze nach freiem Ermessen zu bestimmen, Mitbewerber zu unterbieten und denjenigen Abladern besondere Vergünstigungen zu gewähren, die ihnen ihre Gütersendungen ausschließlich zuwenden, sondern es entspricht auch durchaus der natürlichen Billigkeit, daß die Reedereien denjenigen ihrer Kunden, die während eines längeren Zeitraumes ihnen treu geblieben sind und damit ihr Unternehmen in wirksamer Weise unterstützt haben, durch Gewährung eines Rabattes einen besonderen Vorteil zuwenden.

Tatsächlich richten sich denn auch die Angriffe nicht gegen die Rabatttarife als solche, sondern vielmehr gegen das mit ihrer Hilfe angestrebte Ziel einer Monopolisierung des überseeischen Verkehrs. So kommt es, daß die Stellungnahme gegenüber den Rabatttarifen abhängig ist von der Stellung, die die Allgemeinheit zur Frage der Monopolisierung der Linienschiffahrt einnimmt.

Suchen wir gegenüber dieser Frage ein unparteiisches Urteil zu gewinnen, so kann nicht zweifelhaft sein, daß die Monopolisierung sowohl für die Linienschiffahrt selbst, als auch für die Allgemeinheit wesentliche Vorteile mit sich gebracht hat. Aber andererseits ist auch nicht zu verkennen, daß sie unter gewissen Voraussetzungen Nachteile zur Folge haben kann.

Was die Vorteile der Monopolisierung angeht, so hat sie für die Linienreederei eine wesentliche Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage gebracht. Denn sie hat es ihr ermöglicht, ihre Ausgaben durch bessere Aneinanderpassung des Dienstes zu verringern, gleichzeitig aber ihre Einnahmen durch Anpassung des Preises an die Belastungsfähigkeit der Güter zu erhöhen und sie stetiger zu gestalten. Wo daher in einem Lande eine leistungsfähige Linienreederei besteht, deren Pflege und Erstarkung für die betreffende Volkswirtschaft von wesentlichem Werte ist, da wird man, abgesehen von allem anderen, schon aus diesem Grunde geneigt sein, die Monopolisierung des Linienverkehrs, und damit auch die Rabatttarife als eines der wichtigsten Hilfsmittel zur Erreichung dieses Ziels, günstiger zu beurteilen als in Ländern, die eine starke heimische Linienreederei entbehren. Weiter aber hat die Monopolisierung auch für die Allgemeinheit große Vorteile mit sich gebracht:

¹⁾ Vgl. Hamburger Beiträge vom 19. Juni 1907.

Unter dem Schutze des Monopols konnten die Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Fahrten, die Einrichtung und Schnelligkeit der Schiffe und die Güte der sonstigen Reedereieinrichtungen eine wesentlich höhere Stufe erreichen, als das bei freiem Wettbewerb möglich gewesen wäre. Erst das Monopol ermöglichte die Einführung eines Tarifwesens mit allen seinen Vorteilen in die Preisbildung der Seeschifffahrt. Erst durch das Monopol wurden die Voraussetzungen geschaffen für eine gleichmäßige Behandlung aller Beteiligten, für Öffentlichkeit und Stetigkeit der Preise.

Andererseits bestehen aber auch gewisse Bedenken gegen eine Monopolstellung der Linienfahrt, und zwar in doppelter Hinsicht. Einmal erschwert die Monopolisierung die Entstehung neuer Linien. Wo daher ein Land noch keine Linienreederei von Bedeutung hat, aber ihre Entwicklung anstrebt, da wird es geneigt sein, die Monopolisierung des Linienverkehrs und ihr wichtigstes Hilfsmittel, die Rabattarife, ungünstig zu beurteilen. Das gleiche gilt, wenn auch nicht in gleichem Maße, auch dort, wo in einem Lande die Rücksicht auf die freie Schifffahrt überwiegt, da deren Entwicklung durch die Monopolisierung der Linienfahrt gleichfalls in gewissem Umfange zurückgehalten wird. Daran schließt sich als weiteres Bedenken, daß die beteiligten Reedereien ihre Alleinherrschaft mißbrauchen könnten. Da allerdings die Linienreederei nur ein unvollkommenes Monopol hat, ist diese Gefahr nicht übermäßig groß. In Betracht kommt dabei vor allem die Gefahr, daß sie die Frachten zu hoch halten könnte, und zwar nicht nur an sich, sondern vor allem auch in ihrem Verhältnis zu den Frachten der Wettbewerbsgebiete.

Aus diesem Nebeneinander von Vorteilen und Nachteilen erklärt es sich, daß die Stellung der öffentlichen Meinung gegenüber den Rabattarifen in den beteiligten Ländern vor dem Kriege keine einheitliche war. In Deutschland, das über eine große und leistungsfähige Linienreederei verfügte, neben der die freie Schifffahrt verhältnismäßig unbedeutend war, fanden naturgemäß alle Einrichtungen, die, wie die Rabattarife, geeignet waren, die Entwicklung der Linienreederei zu fördern, von vornherein eine wohlwollendere Beurteilung als in Ländern ohne eigene Linienreederei. Da nun außerdem in Deutschland die Preispolitik der Linienreederei kaum zu irgendwelchen Beschwerden geführt hatte, und andererseits die mit der Monopolisierung verbundenen Vorteile bei der starken Entwicklung des überseeischen Linienverkehrs besonders stark in Erscheinung getreten waren, ist es verständlich, daß die Stellungnahme gegenüber den Rabattarifen hier im allgemeinen eine durchaus günstige gewesen ist. Ähnliches gilt von England, aber schon nicht mehr in gleichem Maße, da hier neben der Linienschifffahrt auch eine sehr leistungsfähige freie Reederei vorhanden ist, deren Interessen durch die Rabattarife beeinträchtigt werden. Genau umgekehrt lag es dagegen vor dem Kriege in den Vereinigten Staaten. Da sie keine überseeische Linienreederei von Bedeutung besaßen, aber andererseits den Wunsch hatten, sie zu entwickeln, so sah man dort in den Rabattarifen und der mit ihrer Hilfe durchgeführten Monopolisierung des Linienverkehrs der anderen Länder ein Hindernis der eigenen Bestre-

bungen. Dazu kamen gelegentliche Klagen über ungünstigere Behandlung ihres Verkehrs gegenüber anderen Verkehren und die in den Vereinigten Staaten bestehende, den Monopolen sehr ungünstige allgemeine Stimmung. Infolgedessen wurden hier die mit der Monopolisierung verbundenen Vorteile entweder ganz übersehen oder doch sehr gering eingeschätzt. Die Folge war für die Zeit vor dem Kriege eine den Rabatttarifen durchaus feindliche Stimmung, der die Reedereien, wie wir sahen, dadurch Rechnung getragen haben, daß sie entweder von vornherein von der Einführung von Rabatttarifen abgesehen, oder die vorhandenen Rabatttarife beseitigt haben. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Vereinigten Staaten, da sie aus dem Kriege mit dem Besitz einer sehr leistungsfähigen Linienreederei hervorgehen, ihre Stellungnahme gegenüber den Rabatttarifen ändern werden. In ähnlicher Weise wie in den Vereinigten Staaten, erklärt sich auch die rabattfeindliche Stimmung, wie sie vor dem Kriege in den Straits, Südafrika, Australien und Brasilien bestanden hat. In den ersten drei Ländern war es im wesentlichen die Preispolitik der beteiligten Reedereien, in Brasilien dagegen das Hemmnis, das der Entwicklung der eigenen Linienreederei durch die Rabatttarife entgegengestellt wurde, das zu dieser unfreundlichen Stimmung Anlaß gegeben hat.

B. Die Kontrakte.

Die zweite Form, in der besondere Vergünstigungen einzelner Befrachter gegenüber den Tarifen auftreten, sind die »Frachtkontrakte«¹⁾ (*freight-contracts*), auch kurz »Kontrakte« (*contracts*) genannt. Während es sich bei den Rabatttarifen der Seeschifffahrt um einen durchaus einheitlichen Begriff handelt, werden unter der Bezeichnung Kontrakte drei ganz verschiedene Erscheinungen zusammengefaßt. Gemeinsam ist diesen nur das eine, daß bei ihnen der Preis und die Preisbedingungen, und zwar mit irgendeiner Abweichung gegenüber den Tarifen, besonders vereinbart werden. Wie hieraus erhellt, handelt es sich also bei den Kontrakten gar nicht um Tariffestsetzungen, sondern um Fälle freier Preisbildung, die das Tarifwesen durchbrechen. Wegen ihres engen Zusammenhangs mit dem Tarifwesen, das sie in verschiedener Weise ergänzen, werden sie trotzdem in einer Darstellung des Tarifwesens nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.

Wie man von Tarifsätzen spricht, so hier von »Kontraktsätzen« (*contract-rates*) und von »Nichtkontraktsätzen« (*non-contract-rates*). Den

¹⁾ Die an sich naheliegende Verdeutschung »Frachtverträge« hat als Bezeichnung für diese besondere, das Tarifwesen durchbrechende Art der Verträge noch keinen Eingang in den Sprachgebrauch gefunden. Irreführend ist es jedenfalls, wenn das Wort »Kontrakte« allgemein in »Dauerfrachtverträge« verdeutscht wird, so von Euken, Die Verbandsbildung a. a. O., Seite 146 ff., 196 f. und 212. Die zweite Art der Kontrakte, die wir besprechen werden, die Sonderkontrakte, können nämlich auch über einzelne Verschiffungen abgeschlossen werden. Um Irrtümer auszuschließen, wie sie auf dem vorliegenden, noch fast unerschlossenen Gebiet leicht möglich sind, bleibt man vorläufig am besten bei der in der Praxis üblichen Bezeichnung »Kontrakte«.

»gewöhnlichen Verladern«, die auf Grund des Tarifs verfrachten (*non-contractors*), werden die »Kontraktverlader« (*contractors*) gegenübergestellt. Und wie man von einem »Tarifsystem« und einem »Rabattsystem« spricht, so auch von einem »Kontraktsystem« (*contract-system*), worunter man also die Gesamtheit der Grundsätze versteht, nach denen für jede einzelne Art dieser Kontrakte die Preise und Bedingungen ihrer Anwendung festgesetzt sind.

Leider unterscheidet der Sprachgebrauch die drei Arten von Kontrakten, die der Seeverkehr kennt, nicht voneinander, wodurch das Eindringen in diese Teile der Preisbildung wesentlich erschwert ist. Wir wollen versuchen, jede der drei Arten durch einen entsprechenden Zusatz, der allerdings die Unterscheidungsmerkmale nicht erschöpft, zu kennzeichnen.

I. Die gleichartigen Kontrakte.

1. Zweck, Wesen und Geltungsbereich. Diese Kontrakte sind nichts anderes als ein Ersatz des Rabattsystems für solche Verkehre, in denen die Gewährung des Rabattes aus äußeren Gründen nicht zulässig ist. Wie die Rabatte sind auch diese Kontrakte ein Hilfsmittel der Kartellpolitik der Schifffahrtsverbände. Ihr Zweck ist genau der gleiche wie der der Rabatttarife: sie wollen den Wettbewerb außenstehender Linien und der freien Schifffahrt ausschalten, indem sie die einzelnen Verlader möglichst fest an den Verband fesseln. Nur das Mittel ist hier ein anderes als bei den Rabatttarifen. Es besteht darin, daß die beteiligten Reedereien die Verschiffer vertraglich verpflichten, für einen gewissen Zeitraum sämtliche Sendungen ausschließlich mit Verbandsreedereien zu verschiffen. Um sie aber zur Übernahme dieser Verpflichtung zu bestimmen, werden den Kontraktverladern gegenüber den Tarifverladern gewisse Vorteile in Aussicht gestellt. Sie bestehen im Allgemeinen in ermäßigten Sätzen, die den Verladern neben den Tarifsätzen angeboten werden, so daß sie zwischen beiden die Wahl haben. Für die Beförderung von »Bier in Fässern« vom europäischen Festland nach New York bestanden z. B. vor dem Kriege zwei Sätze, ein Tarifsatz von 27/6 cents und ein Kontraktsatz von 25 cents, von denen der letztere nur dann Anwendung fand, wenn der Befrachter sich vertraglich verpflichtete, seine sämtlichen Güter während eines Jahres ausschließlich mit Dampfern der zum nordatlantischen Dampferlinien-Verband gehörigen Gesellschaften zu verschiffen.

Ihrem Wesen nach unterscheidet sich diese Form der Preisbildung nur wenig von der in Tariform. Auch die Kontraktsätze und Kontraktbestimmungen werden von den Verbandsreedereien im voraus für längere Dauer und zur gleichmäßigen Anwendung auf alle Befrachter festgesetzt, so daß für den Einzelfall die Möglichkeit eines Verhandeln über Preis und Preisbedingungen wegfällt. Der Unterschied gegenüber dem Tarif liegt aber einmal darin, daß den Gegenstand der Preisfestsetzung nicht nur eine einzelne Beförderung sondern alle Verschiffungen bilden, die *innerhalb eines bestimmten Zeitraumes* von dem Befrachter in dem be-

treffenden Verkehre vorgenommen werden. Und ebenso ist auch der äußere Vorgang, der zur Preisfestsetzung führt, hier ein anderer: während die Anwendung des Tarifs keine ausdrückliche vertragliche Vereinbarung voraussetzt, finden die Kontraktsätze und Kontraktbedingungen nur auf Grund eines ausdrücklichen, und zwar schriftlichen Vertrages Anwendung, in dem die gegenseitigen Verpflichtungen festgelegt sind.

Aus dem im Eingang Gesagten erhellt auch ohne weiteres der Geltungsbereich dieser Kontrakte. Wir finden sie dort, wo das Rabattsystem aus äußeren Gründen nicht anwendbar ist. Das sind also in erster Linie die Verkehre mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit Südafrika. Besonders groß ist die Bedeutung dieses Kontraktwesens im Verkehr von Europa nach den Vereinigten Staaten, wo vor dem Kriege mehr als 90 v. H. sämtlicher Linien-Verschiffungen auf Grund derartiger Kontrakte abgefertigt wurden, also das Tarifwesen fast ausgeschaltet war.

2. Inhalt dieser Kontrakte. (Vgl. Anlage XX.) Das Bezeichnende dieser Art von Kontrakten ist, daß sie allen Beteiligten unter gleichen Bedingungen zur Verfügung stehen; der kleine Befrachter wird also genau ebenso behandelt wie der große Befrachter, und zwar gilt das sowohl für die Sätze selbst als auch für die sonstigen Vertragsbedingungen. Selbst das Kontraktformular steht z. B. im nordatlantischen Verkehr für alle Beteiligten ein für allemal fest. So wahren also diese Kontrakte durchaus den Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung aller Beteiligten und unterscheiden sich dadurch wesentlich von den »ungleichartigen« Kontrakten, die als die zweite Gattung wir später besprechen werden.

Als Vertragsparteien erscheinen auf der einen Seite der einzelne Befrachter, auf der anderen Seite die einzelne Reederei, die hier aber lediglich als Vertreterin des Verbandes handelt. Das kommt z. B. im nordatlantischen Verkehr dadurch auch äußerlich zum Ausdruck, daß das Kontraktformular am Kopfe die Bezeichnung: »Nordatlantischer Dampferlinien-Verband« unter Angabe sämtlicher daran beteiligter Reedereien trägt.

Durch den Kontrakt übernimmt der Befrachter die Verpflichtung zur Verbandstreue (*loyalty*), d. h. die Verpflichtung, während eines bestimmten Zeitraumes — im nordatlantischen Verkehr z. B. für die Dauer eines Kalenderjahres, und, wenn dieses bereits läuft, bis zu dessen Ende — seine sämtlichen Güter von bestimmten Häfen aus nach anderen bestimmten Häfen ausschließlich mit Dampfern der dem Verbandsangehörigen Reedereien zu verschiffen, auch sonst »weder als Eigentümer der Güter noch als Agent, weder direkt noch indirekt an Verschiffungen nach diesen Häfen vermittelt anderer Dampfer interessiert zu sein und Verschiffungen auch nicht auf indirektem Wege, d. h. über Zwischenhäfen, vorzunehmen«.

Die Reederei übernimmt dagegen die Verschiffung nach bestimmten Häfen gegen einen Satz, der im allgemeinen niedriger als der Tarifsatz ist. Und zwar sind die Ermäßigungen gegenüber den Tarifsätzen bei den einzelnen Gütern verschieden hoch, je nach den

durch die Wettbewerbsverhältnisse bestimmten besonderen Bedürfnissen. Anders als der sich bei allen Gütern gleichbleibende Rabatt, passen sich also die Kontraktsätze durchaus den besonderen Verhältnissen an. In einzelnen Fällen gehen die Ermäßigungen recht weit. So betrug z. B. vor dem Kriege im nordatlantischen Verkehr der Kontraktsatz für Mineralwasser österreichisch-ungarischen Ursprunges nur 12/6 cents gegenüber dem tarifmäßigen Satz von 17/6 cents. Wie gewisse Güter von der Gewährung des Rabattes ausgenommen sind, weil die Reedereien ihrer ohnehin sicher sind, so sind auch bei gewissen Gütern die Kontraktsätze gegenüber den Tarifsätzen nicht ermäßigt. Das gilt besonders für die wertvolleren Güter, wie etwa Mode- und Putzwaren, Glacéhandschuhe, Apothekerwaren und chemische Salze, weil bei ihnen ein Wettbewerb, vor allem der freien Schifffahrt, wenig oder gar nicht zu befürchten ist.

Um von der Bildung der Kontraktsätze und ihrem Verhältnis zu den Tarifsätzen eine Vorstellung zu geben, möge hier ein kurzer Ausschnitt aus der nicht veröffentlichten Preistafel folgen, wie sie vor dem Kriege für den ausgehenden Verkehr nach New York bestanden hat. Er gibt gleichzeitig ein Bild von der äußeren Form der Darstellung der Tarif- und Kontraktsätze. (Soweit nichts anderes vermerkt, verstehen sich die Sätze in Schilling.)

Artikel	Non-contract	Contract
Azetylentetrachlorid	§ 7,50	§ 7,50
Aeroplane	§ 6,—	§ 6,—
Äthyl-Betanaphthylamin	55/—	50/—
Ätzbaryt	16/6	15/—
Ätzkali in eisernen Fässern	16/6	15/—
do. in Kisten	33/—	30/—
Ätznatron in Fässern	16/6	15/—
do. in Kisten	33/—	30/—
Agar-Agar in Ballen	35/—	32/6
Akkordeons	§ 3,50	§ 3,25
Alaun in Fässern	16/6	14/—
Alaunerde, essigsäure, in Fässern	16/6	15/—
Albumin	35/—	32/6
do. Blut-	35/—	32/6
do. Ei-	35/—	32/6
Albums	§ 3,50	§ 3,25
Alizarinlacke	47,6	42/6
Alizarinschwarz	47,6	42/6
Alkohol, Amyl-, in Kisten	§ 6,—	§ 6,—
do. Methyl-, in eisernen Fässern	27/6	25/—
Aluminium	§ 6,—	§ 6,—
do. Block-, in Kisten	§ 6,—	§ 6,—
do. Abfälle und Asche	37/6	35/—
Aluminiumgeschirre	§ 4,—	§ 3,—
Aluminiumhydrat in Fässern	16/6	15/—

Damit ist der wesentliche Inhalt dieser Kontrakte erschöpft. Was sie sonst noch etwa enthalten, z. B. Bestimmungen über den Ausschluß der Haftung für Verzögerungen in der Übernahme und Beförderung der Güter, über die Berechtigung der Reederei zum Ausschluß gefährlich erscheinender Güter, über die Verteilung der Mengen auf die einzelnen Dampfer u. dgl., ist nichts, was diesen Kontrakten besonders eigentümlich wäre.

3. Volkswirtschaftliche Beurteilung. Verdienen schon die Rabatttarife der Seeschifffahrt volkswirtschaftlich kein ungünstiges Urteil, so gilt das in verstärktem Maße von diesen gleichartigen Kontrakten. Eben- sowenig wie der Rabattarif, verstößt diese Kontraktform gegen die Forderung der gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsbeteiligten, da es jedermann möglich ist, sich die mit diesen Kontrakten verbundenen Vorteile in gleichem Maße zu sichern. Und ebensowenig kann in der Gewährung besonderer Vergünstigungen gegenüber den Tarifen etwas Unzulässiges gesehen werden; denn es erscheint auch hier zum mindesten nicht unbillig, wenn die Verbandsreedereien denjenigen Befrachtern besondere Vorteile gewähren, die sich für einen längeren Zeitraum zur Treue gegenüber dem Verbandsverbande verpflichten. Und im übrigen ist bei diesen gleichartigen Kontrakten, genau wie bei den Rabattarifen, die volkswirtschaftliche Beurteilung abhängig von der Stellung, die man gegenüber der Frage der Monopolisierung der Linienschifffahrt einnimmt. Wer mit dem Verfasser die Aufrichtung und Befestigung einer Monopolstellung der Linienreederei volkswirtschaftlich als einen Fortschritt ansieht, wird auch von diesem Gesichtspunkte aus gegen diese Kontrakte keine Bedenken erheben können. Dabei bleibt noch zu berücksichtigen, daß der im Interesse der Monopolisierung ausgeübte wirtschaftliche Zwang hier weniger weit geht als bei den Rabattarifen. Denn die gleichartigen Kontrakte geben den Befrachter nach Ablauf der Kontraktdauer frei, während das Rabattsystem ihn derart bindet, daß er sich stets nur unter Verlust des für einen längeren Zeitraum aufgelaufenen Rabattes von den Verbandslinien frei machen kann.

II. Die ungleichartigen Kontrakte.

1. Zweck, Voraussetzung und Geltungsbereich. Haben die bisher besprochenen Kontrakte genau den gleichen Zweck wie die Rabatttarife, so dient umgekehrt diese zweite Art von Kontrakten Zwecken, die durch die Rabatttarife nicht erreicht werden können.

a) In gewissen Fällen versagt nämlich das Rabattsystem, und zwar zunächst einmal da, wo der einzelne Befrachter in der Lage ist, für seine Sendungen regelmäßig ganze Schiffe zu chartern. Denn nur wer regelmäßig Stückgut zu versenden hat, ist auf die Linienreederei angewiesen, weil sie allein regelmäßig Stückgut befördert. Wer dagegen regelmäßig so große Mengen verschifft, daß er damit ganze Schiffe zu füllen in der Lage ist, kann sich durch die Inanspruchnahme der freien Schifffahrt von der Linienreederei frei halten. Ihm gegenüber bleibt

daher auch die Darbietung der Rabatttarife wirkungslos. Zu denjenigen, die sich auf diese Weise von der Linienreederei freimachen können, gehören einmal gewisse öffentliche Körperschaften, vor allem einzelne Regierungen überseeischer Länder, die aus Europa einen großen Teil ihrer Bedürfnisse an Kriegsmaterial, Eisenbahnmateriale u. dgl. m. beziehen. Das gilt z. B. von einzelnen südamerikanischen Regierungen wie Chile, von der indischen Regierung und der Regierung der südafrikanischen Union. Dazu gehören aber auch weiter die großen überseeischen Eisenbahngesellschaften, wie die Bagdadbahn, die großen Eisenbahngesellschaften Ostasiens und Südamerikas, ferner die Gesellschaften zum Betrieb großer Hafenanlagen, u. dgl. m.

b) In gleicher Weise bleibt das Rabattsystem auch in den Fällen wirkungslos, wo es sich um vereinzelt Beförderungen handelt. Denn hier übt nicht wie sonst die Befürchtung, durch Verletzung der Verbandstreue den Rabatt für die Verschiffungen des vorangegangenen Zeitraumes zu verlieren, einen Druck auf die Befrachter aus. Solche Befrachter können sich daher unbedenklich an außenstehende Linien wenden. Derartige Fälle sind verhältnismäßig häufig. Es kommen hier vor allem in Betracht: Sendungen zur einmaligen Herstellung einzelner technischer Anlagen in überseeischen Ländern, z. B. eines Wasserwerkes, einer Elektrizitätsanlage, einer Brückenanlage, einer Hafenanlage, einer Landungsbrücke, einer Kanalisationsanlage u. dgl. m.¹⁾.

c) Dazu treten ferner solche Fälle, wo es sich um regelmäßige, besonders große Sendungen handelt, die zwar nicht ausreichen, um ganze Schiffe zu füllen, also im allgemeinen nicht Gegenstand des Wettbewerbs der freien Schifffahrt sind, aber doch so erheblich sind, daß sie außenstehenden Linien erhöhten Anreiz bieten, sich um sie zu bewerben. Hier besteht die Befürchtung, daß außenstehende Linien die Wirkung des Rabattsystems dadurch ausschalten, daß sie dem Verschiefer den Verlust, den er durch Aufgabe des Rabattes erleidet, in irgendeiner Form ersetzen. Als Beispiel hierfür seien die regelmäßigen Papierlieferungen für einzelne größere überseeische Zeitungen genannt.

d) Das gleiche gilt endlich auch dort, wo ein Wettbewerb verschiedener Erzeugungsgebiete in Frage kommt. Bewerben sich verschiedene Länder, z. B. Deutschland und die Vereinigten Staaten um den gleichen Artikel, etwa um Lieferung von Papier nach Südamerika, so wird der in Aussicht gestellte Rabatt, bei Gleichheit der Frachten, die Ablenkung der Bestellung nach dem Lande, das die Waren billiger zu liefern in der Lage ist, und damit die Ablenkung auf einen anderen Weg nicht verhindern können.

In allen diesen Fällen liegt es so, daß im Rahmen des Tarifwesens, auch in seiner Verbindung mit dem Rabattsystem, den vorliegenden besonderen Bedürfnissen nicht ausreichend Rechnung getragen werden kann, und zwar infolge der Starrheit, die jedem Tarifwesen, selbst bei

¹⁾ Diese Fälle, ebenso wie die meisten sonst angeführten, sind Kontrakten, die der Verfasser eingesehen hat, entnommen, stammen also unmittelbar aus der Praxis des Kontraktwesens.

weitestgehender Individualisierung, eigen ist. In diesem Falle müssen sich vielmehr die Preise und ihre Bedingungen, soll die Verschiffung der betreffenden Reederei gesichert werden, den im Einzelfall vorliegenden besonderen Verhältnissen anpassen. Das ist aber nur möglich, wenn über jeden einzelnen Fall ein seine Verhältnisse berücksichtigendes besonderes Abkommen geschlossen wird.

Da es keinen Verkehr gibt, wo nicht wenigstens gelegentlich einmal die Voraussetzungen für die Anwendung solcher »ungleichartigen« Kontrakte gegeben sind, so folgt daraus, daß sich kein Verkehr völlig frei von diesen Kontrakten hat halten können. Nur ist naturgemäß ihre Bedeutung nicht in allen Verkehren gleich. Je stärker insbesondere der Wettbewerb in den einzelnen Verkehren ist, um so häufiger auch die Notwendigkeit, die Tarife durch Gewährung von Kontraktssätzen zu durchbrechen.

2. Inhalt dieser Kontrakte. Aus dem Gesagten erhellt, daß sich der Inhalt dieser »ungleichartigen« Kontrakte wesentlich von dem Inhalt der zuerst behandelten »gleichartigen« Kontrakte unterscheidet. Während bei den früher besprochenen Kontrakten die Frachtsätze und Frachtbedingungen für alle Befrachter und alle Fälle gleich sind, sind Frachtsätze und Frachtbedingungen bei der vorliegenden Art von Kontrakten durchaus auf den Einzelfall zugeschnitten. Gemeinsam ist diesen Kontrakten nur das eine, daß sie stets eine Bevorzugung einzelner Befrachter darstellen, während die gleichartigen Kontrakte den Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsbeteiligten nicht durchbrechen. Und demgemäß ist auch bei den ungleichartigen Kontrakten der Vorgang, der zur Feststellung des Preises und der Preisbedingungen führt, ein von den gleichartigen Kontrakten durchaus verschiedener: während im letzten Falle für den Kontraktnehmer die Preise und ihre Bedingungen ein für allemal festliegen, so daß dem Befrachter nur die Wahl bleibt, ob er zu den feststehenden Frachtsätzen und Bedingungen den Kontrakt abschließen will oder nicht, werden hier jedesmal im Wege gegenseitigen Verhandeln die Preise und ihre Bedingungen erst festgestellt.

Sehen wir uns nun den Inhalt dieser Kontrakte im einzelnen an (vgl. Anlage XXI), so erscheinen als Vertragsparteien auf der einen Seite der einzelne Befrachter, auf der anderen Seite entweder die einzelne Verbandsreederei, oder mehrere oder sämtliche Verbandslinien, oder auch der Verband selbst. Sachlich begründet diese verschiedene Benennung keinen Unterschied. Denn in allen Fällen, also auch wo nur eine einzelne Verbandsreederei oder nur einige der Verbandslinien als Vertragspartei erscheinen, setzt der Kontrakt das Einverständnis der übrigen Verbandslinien voraus, das im allgemeinen vorher eingeholt wird, in besonderen Fällen aber auch nachher eingeholt werden darf. Das ist durchaus folgerichtig. Denn wenn der Verband die Tarifgebung in die Hand nimmt, so darf er auch auf die Mitwirkung bei der Gewährung von Abweichungen gegenüber den Tarifen nicht verzichten.

Durch den Kontrakt übernimmt nun der Befrachter die Verpflichtung, seine Sendungen in einem genau festgelegten Umfange ledig-

lich mit Verbandslinien zu verschiffen. Wo die Möglichkeit der Benutzung verschiedener Häfen in Frage kommt, da wird in der Regel entsprechend dem zwischen den Verbandslinien bestehenden Gebietsabkommen auch bestimmt, welche Linien von jedem einzelnen Hafen aus zu benutzen sind. Die Verpflichtung erstreckt sich entweder auf sämtliche Verschiffungen des Befrachters innerhalb eines bestimmten Zeitraumes oder beschränkt sich auf bestimmte Güterarten und Gütermengen, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu verschiffen sind, z. B. »auf 250 cbm gebogene Holzmöbel, zu verladen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember«. Im letzten Falle wird dem Befrachter meist hinsichtlich der Menge des Gutes, zu dessen Verschiffung er sich verpflichtet, ein gewisser Spielraum eingeräumt, weil sich die zur Verschiffung kommende Menge nicht immer im voraus genau übersehen läßt. Das geschieht etwa in der Form, daß die Menge der Ladung festgelegt wird auf 250-300 cbm. Die Dauer der Bindung ist sehr verschieden lang; ich habe Verträge gesehen, die eine fünfjährige Bindung enthielten.

Als Gegenleistung räumen die Reedereien den Verschiffern gewisse Vorteile gegenüber den Tarifen ein. Diese Vorteile bestehen vor allem in einer günstigeren Frachtstellung. Dabei wird entweder eine bestimmter ermäßigter Satz festgesetzt, z. B. ein Satz von 22,50 *M* gegenüber der tarifmäßigen Fracht von 25 *M*; oder es wird vereinbart, daß als Kontraktsatz der Tarifsatz mit einem anteiligen Nachlaß, z. B. von 20 v. H. zu berechnen sei. Im letzten Falle enthält jedoch der Kontrakt, um zu verhindern, daß der Befrachter bei einer Ermäßigung der Tarifsätze einen höheren Kontraktsatz als den Tarifsatz zu zahlen hat, meist die Bestimmung, daß niemals ein höherer Satz als der jeweilige Tarifsatz zu berechnen sei. Im zweiten Fall erübrigt sich eine solche Bestimmung, weil der Befrachter ohne weiteres an allen Tarifiermäßigungen Anteil hat. Die Ermäßigungen sind oft sehr groß und belaufen sich bis auf 30 v. H. und mehr der tarifmäßigen Fracht. In der Regel bestimmen die Kontrakte, daß auf die vorgesehenen Kontraktsätze auch noch ein Rabatt »unter den Bedingungen des Rabattzirkulars der Konferenzlinien« vergütet wird, daß also das System der zurückgestellten Rabatte auch auf die Kontraktsätze Anwendung findet. Diese Erscheinung kennzeichnet besser als jede andere das Wesen dieser Kontrakte und ihr Verhältnis zum Rabattsystem. Deutlich zeigt sich hier, daß es sich bei diesen Kontrakten nicht um einen Ersatz, sondern um eine Ergänzung des Rabattsystems handelt.

Neben diesen Bestimmungen finden sich in den Kontrakten meist noch eine große Anzahl anderer Bestimmungen, die ihnen nicht eigentlich wesentlich sind, die sich aber doch mehr oder weniger häufig darin vorfinden. Dazu gehören vor allem Bestimmungen über die Anlieferung des Gutes, und zwar besonders häufig die Bestimmung, daß die Anlieferung der vereinbarten Menge möglichst gleichmäßig über die Vertragsdauer zu verteilen sei, und weiter Bestimmungen über die Entlöschung des Gutes.

3. Volkswirtschaftliche Beurteilung. Mehr als jede andere Einrichtung des Preiswesens der Seeschifffahrt fordern die ungleichartigen Kontrakte zur Kritik heraus. Es liegt nahe, in ihnen nichts anderes

zu sehen als ungerechtfertigte Bevorzugungen einzelner Befrachter und sie mit den Refaktien der Eisenbahnen in eine Reihe zu stellen. In der Tat besteht begrifflich kein Unterschied, vorausgesetzt, daß man den Begriff der Refaktie nicht lediglich auf die nachträgliche Rückvergütung beschränkt, sondern ohne Rücksicht auf die Art der Rückvergütung jede nicht veröffentlichte Bevorzugung einzelner Befrachter darunter versteht¹⁾.

Trotzdem muß das Urteil über diese Kontrakte wesentlich anders lauten als das über die Refaktien der Eisenbahnen. Vom Standpunkt eines Verkehrsmittels, das, wie die Eisenbahn, im Besitze eines vollständigen und unbeschränkten Monopols ist, muß jede Abweichung von den Tarifen zugunsten einzelner als ein Mißbrauch der Monopolstellung erscheinen, der der Willkür Tür und Tor öffnet. Ganz anders liegt es da, wo es sich, wie bei der Linienschiffahrt, nur um eine unvollständige, in mehrfacher Hinsicht — ihrem Umfange und ihrer Dauer nach — beschränkte Monopolstellung handelt, die in vielen Beziehungen den freien Wettbewerb fortbestehen läßt²⁾. Soweit dieser Wettbewerb fortbesteht — und um solche Fälle handelt es sich hier — wird gegen die Festsetzung der Preise und Preisbedingungen in Abweichung von den Tarifen nichts einzuwenden sein. Insoweit handelt es sich um nichts anderes als um Reste freier Preisbildung, die durch den teilweise noch fortbestehenden freien Wettbewerb bedingt sind³⁾. Was verlangt werden muß, ist lediglich, daß die Anwendung der ungleichartigen Kontrakte sich auf diese Fälle beschränkt und nicht zu einem System persönlicher Begünstigungen einzelner, insbesondere der großen Befrachter, führt, wie das bei den Refaktien der Privatbahnen meist der Fall ist.

In dieser Hinsicht bieten indessen die besonderen Verhältnisse der Seeschiffahrt eine gewisse Sicherheit. Es entspricht nämlich durchaus nicht den Interessen der Schiffahrtsverbände, die Entwicklung der großen Befrachter auf Kosten der kleinen zu fördern, sondern umgekehrt möglichst auf eine Zersplitterung der am Überseeverkehr beteiligten Kreise hinzuarbeiten. Denn je bedeutender die einzelnen Befrachter sind, die den Reedereien gegenüberstehen, um so größer ist auch die Gefahr, daß sie sich durch Charterung ganzer Schiffe oder Unterstützung der Gründung neuer Linien vom Verbandsfrei machen. Die Reedereien haben daher alle Ursache, eine Förderung einzelner großer Befrachter durch Einräumung besonderer Vergünstigungen nach Möglichkeit zu

¹⁾ So nur wird m. E. der Begriff der Refaktie zweckmäßig gefaßt; denn der rein äußere Umstand, daß die Vergütung nachträglich gewährt wird, eignet sich nicht zum Begriffsmerkmal. So offenbar auch Ulrich, Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 85; anders z. B. Rank, Eisenbahntarifwesen a. a. O., Seite 551 und Rosenthal, Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen a. a. O., Seite 123.

²⁾ Vgl. das Genauere oben Seite 122/3.

³⁾ Es ist bezeichnend, daß die Reedereien sämtlich die Gleichstellung der Kontrakte mit den Refaktien der Eisenbahnen nachdrücklich ablehnen. Sie verbinden mit Recht mit dem Begriff der Refaktie die Vorstellung des Unlauteren, Unerlaubten und Versteckten, Eigenschaften, die den hier besprochenen Kontrakten durchaus abgehen. Sie heben daher auch mit Genugtuung hervor, daß das aus den Privatbahnzeiten her schlecht beleumdete Refaktienwesen im Seeverkehr keinen Eingang gefunden habe.

vermeiden. Und da tatsächlich, ganz anders wie bei vielen privatwirtschaftlich verwalteten Eisenbahnen, eine Abhängigkeit der Schiffahrtsverbände von den großen Befrachtern, die den Reedereien ihren Willen hätten aufzwingen können, nicht besteht, so haben die Reedereien auch eine Entwicklung des Systems der ungleichartigen Kontrakte zu einer Einrichtung, die lediglich der persönlichen Begünstigung einzelner dient, mit Erfolg vermeiden können.

Auch ist noch ein Weiteres zu berücksichtigen. Bei richtiger Anwendung kann diese Kontraktsart zu einem sehr wichtigen Schutzmittel der heimischen Volkswirtschaft werden. Denn wo verschiedene Erzeugungsstätten um den gleichen überseeischen Markt kämpfen, oder wo die heimischen Hafenplätze mit fremden in Wettbewerb stehen, oder sonstige Interessen der heimischen Volkswirtschaft im Kampfe mit solchen fremder Volkswirtschaften sind, bieten die besprochenen Kontrakte die Möglichkeit, durch eine den besonderen Bedürfnissen angepaßte Preisgestaltung die Interessen der heimischen Volkswirtschaft gegenüber den fremden Volkswirtschaften zu fördern. Besonders Länder mit größerem Linienreedereibetrieb, der der beteiligten Volkswirtschaft einen maßgebenden Einfluß in der Weltschiffahrt sichert, haben am wenigsten Ursache, sich gegenüber diesem Kontraktwesen unfreundlich zu stellen.

III. Die Kontrakte zum Schutze gegen plötzliche Tarifänderungen.

1. Zweck, Wesen und Geltungsbereich. Entsprangen die beiden bisher besprochenen Kontraktarten Wettbewerbsrücksichten, so erklärt sich diese dritte Art von Kontrakten aus völlig anderen Bedürfnissen. Wie wir früher gesehen haben, sind die Reedereien außerstande, eintretende Tarifänderungen so rechtzeitig vorher zu veröffentlichen, daß die Befrachter sich auf die neuen Sätze einrichten können¹⁾. Die Folge ist, daß der Befrachter Gefahr läuft, daß seine geschäftliche Vorausberechnung über den Haufen geworfen wird; ist insbesondere der neue Tarifsatz höher als der, womit er gerechnet hat, so droht ihm ein oft recht erheblicher Schaden. Es ist verständlich, daß die Befrachter sich nach einem Mittel umgesehen haben, um diese Nachteile zu vermeiden. Das bot sich dar im Abschluß von Verträgen, durch die sich der Reeder dem Befrachter gegenüber für einen gewissen Zeitraum zur Gewährung des gleichen Frachtsatzes verpflichtete. Den Reedern war zwar eine derartige Bindung, die sie hinderte, aus dem Steigen der Frachtsätze bei günstiger Marktlage Vorteil zu ziehen, im allgemeinen nicht erwünscht; aber das Bedürfnis des Seehandels nach Sicherheit gegen plötzliche Tarifänderungen war doch so stark, daß der Reeder es nicht unberücksichtigt lassen konnte, ohne sich selbst zu schädigen. Er fand sich daher, wenn auch in beschränktem Umfange, zum Abschluß derartiger Verträge

¹⁾ Vgl. oben Seite 138/9.

bereit, wobei auf seiner Seite mitsprach, daß diese Verträge für ihn den Vorteil einer größeren Gleichmäßigkeit der Einnahmen mit sich brachten.

So entstand eine dritte Art von Kontrakten, die ihrem Wesen nach nichts mit den beiden anderen gemein hat. Denn wenn auch die beiden zuerst besprochenen Kontraktarten den Befrachtern für die Vertragsdauer gleichfalls Sicherheit gegen plötzliche Tarifänderungen geben, so handelt es sich doch dabei um eine Begleiterscheinung, nicht um den eigentlichen Zweck dieser Kontrakte. Dieser liegt vielmehr in der Bekämpfung gewisser Arten des Wettbewerbes, während bei der vorliegenden Kontraktart die Sicherheit gegen plötzliche Tarifänderungen den eigentlichen und ausschließlichen Zweck dieser Einrichtung ausmacht. Und während jene vorher besprochenen Kontrakte ihre Begründung in den Bedürfnissen der Reeder finden, ist diese letzte Art aus den Bedürfnissen der Befrachter erwachsen.

Wir finden diese Kontrakte zwar nicht überall, aber doch in einer großen Anzahl von Verkehren ausgebildet, so vor allem im Verkehr nach dem La Plata und Paraná, nach Brasilien, Indien und der Levante. Dagegen fallen sie naturgemäß aus, wo sich, wie im nordatlantischen Verkehr, das Frachtgeschäft in der Hauptsache auf Grund von gleichartigen Kontrakten abwickelt, da diese die Aufgabe einer Sicherung gegen plötzliche Tarifänderungen bereits miterfüllen.

2. Inhalt dieser Kontrakte. Äußerlich gleichen diese Kontrakte durchaus den beiden zuerst besprochenen Arten. Wie bei jenen, verpflichtet sich der Befrachter, seine Sendungen in einem genauer bestimmten Umfange innerhalb eines gewissen Zeitraumes gegen einen bestimmten Satz ausschließlich mit Verbandslinien zu verschiffen. Aber doch bestehen hier dem eigentlichen Inhalte nach entscheidende Unterschiede:

a) Der wichtigste ist, daß der Kontraktatz niemals niedriger ist als der Tarifsatz, sondern in der Regel dem Tarifsatz entspricht, gelegentlich auch höher als dieser gehalten ist. Das ist durchaus folgerichtig. Denn hier, wo bereits die Bindung an einen bestimmten Satz ein besonderes Entgegenkommen gegenüber dem Befrachtern darstellt, liegt kein Grund vor, darüber hinaus ihnen noch durch Tarifermäßigungen entgegenzukommen. Aus dem gleichen Grunde ist auch die Herabsetzung der Kontraktätze selbst für den Fall ausgeschlossen, daß der Tarifsatz während der Kontraktdauer ermäßigt wird.

b) Da die Reedereien im allgemeinen kein Interesse an diesen Kontrakten haben, sondern im Gegenteil meist die vertragliche Bindung als unbequem empfinden, so ist es verständlich, wenn sie die Dauer der Bindung auf das durch die Bedürfnisse der Befrachter unbedingt gebotene Maß beschränken. Meist sind das drei Monate, so z. B. in der Westküstenfahrt, in anderen Verkehren, z. B. im indischen Verkehr, wohl auch sechs Monate, wobei der laufende Monat teils eingerechnet, teils nicht mit eingerechnet wird. In manchen Verkehren, z. B. im La Plata-Verkehr, wird die Vertragsdauer für die einzelnen Güterarten, je nach den vorliegenden Bedürfnissen, verschieden lang bemessen.

c) Diese Kontrakte werden nur unter der Voraussetzung gewährt, daß die Gütermengen möglichst genau bezeichnet sind (*for specified*

quantities). Das geschieht um zu verhindern, daß diese Kontrakte zu spekulativen Zwecken ausgenutzt werden. Denn wollte man dem Befrachter die Menge der Anlieferung freigeben, so wäre er in der Lage, aus dem Steigen der Tarifsätze Vorteile zu ziehen, ohne eine entsprechende Gefahr beim Fallen der Tarifsätze zu tragen. Deshalb werden im allgemeinen nur ganz geringe Abweichungen von der gebuchten Vertragsmenge zugelassen, etwa 5 v. H. oder 10 v. H. »mehr oder weniger« (*more or less*). Aus dem gleichen Gesichtspunkt erklärt sich auch der vielfach beobachtete Grundsatz, Kontrakte dieser Art nur mit Ausfuhrhändlern (Exporteuren), nicht aber mit Spediteuren, abzuschließen. Man will auf diese Weise diejenige Klasse der Befrachter ausschalten, denen ihr Beruf es besonders leicht macht, die Kontrakte zu spekulativen Zwecken zu mißbrauchen.

Zur näheren Erläuterung des Gesagten mögen die entsprechenden Bestimmungen aus dem Frachttarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Emden nach dem La Plata und Paraná vom 1. Februar 1914 dienen:

»Für die unten benannten Artikel können Kontrakte wie nachstehend, für alle anderen Artikel jedoch nur bis zum Ende des dritten Monats nach dem jeweilig laufenden abgeschlossen werden. In jedem Falle können Kontrakte nur zu den zurzeit gültigen Sätzen abgeschlossen werden unter Ausschluß einer Ermäßigung für den Fall, daß der Tarifsatz ermäßigt wird.

	Für Verschiffung bis
Dreschmaschinen	1. März 1914
Schälmaschinen	1. März 1914
Dreschsätze	1. März 1914
Bindfaden	30. Juni 1914
Dundee-Güter	30. Juni 1914
Fische, Klipp-, Leng-, Stock-	31. Dezember 1914
Zucker in Säcken	31. Dezember 1914
» in Fässern und Kisten .	31. Dezember 1914
Druck- und Packpapier in Ballen und Rollen	31. Dezember 1914
Flaschen, leere.	31. Dezember 1914
Malz	31. Dezember 1914
Pappe, Stroh- und Holz- . . .	31. Dezember 1914
Möbel, gebogene Holz- und Zargen	31. Dezember 1914

Kontrakte für eine längere Zeit als 3 Monate (siehe obige Artikel) können nur mit Exporteuren (nicht mit Spediteuren) abgeschlossen werden.«

3. Volkswirtschaftliche Beurteilung. Auch das volkswirtschaftliche Urteil über diese Kontraktart muß anders ausfallen, als das über die anderen Kontrakte. Die soeben besprochenen Kontrakte verdienen eine ohne jeden Vorbehalt günstige Beurteilung, obwohl sie in gewissem Umfange eine Begünstigung einzelner darstellen, denen auf diese Weise eine Sicherheit gegen Tarifänderungen und beim Steigen der Tarifsätze auch günstigere Frachtsätze dargeboten werden. Der entscheidende Gesichtspunkt liegt hier darin, daß diese Kontrakte geeignet sind, den Überseeverkehr wesentlich zu erleichtern und damit zu fördern. Denn sie geben den Beteiligten die Möglichkeit, die Ankaufs- oder Verkaufspreise genau vorher zu veranschlagen, ohne fürchten zu müssen, daß

ihre Veranschlagung durch eine nachträgliche Änderung der Frachtsätze über den Haufen geworfen wird. Sie erleichtern damit den Abschluß von Lieferungsverträgen, die erst später wirksam werden sollen, und von solchen Verträgen, die eine Reihe nach und nach sich abwickelnder Verschiffungen notwendig machen. So erscheinen diese Kontrakte als ein volkswirtschaftlich wertvolles Mittel, um gewisse dem Seetarifwesen seiner Natur nach anhaftende Mängel zu beseitigen.

Elftes Kapitel.

Äußere Einrichtung des Tarifs.

Jeder Seetarif muß, um vollständig zu sein, viererlei enthalten: die Angabe der beteiligten Reederei oder der beteiligten Reedereien oder des beteiligten Verbandes, die Bezeichnung des Geltungsbereichs, die Darstellung der Beförderungspreise und die Tarifvorschriften, d. h. die Bedingungen, die die Anwendung der Preise und ihre Berechnung im einzelnen regeln. Demgemäß gestaltet sich auch die äußere Einrichtung des Tarifs:

1. Angabe der beteiligten Reedereien. An seinem Kopf trägt im allgemeinen jeder Tarif die Angabe der beteiligten Reederei oder der beteiligten Reedereien oder auch des beteiligten Verbandes; nur bei geheimen Tarifen fehlt gelegentlich diese Angabe.

Fast immer ist an einem Verkehr eine größere Anzahl Reedereien beteiligt, die entweder einen gemeinsamen Tarif herausgeben, oder von denen jede den Tarif selbständig herausgibt, auch wenn er sich auf Grund der Kartellabmachungen mit denjenigen der übrigen beteiligten Reedereien deckt. Ein solcher gemeinsamer Tarif bestand z. B. vor dem Kriege für den La Plata-Verkehr; er trug an seinem Kopfe die Namen der vier in Betriebsgemeinschaft fahrenden deutschen Reedereien: der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd. Gelegentlich erscheinen nicht die beteiligten Reedereien, sondern der Verband selbst, zu dem sie zusammengeschlossen sind, als Herausgeber. So trug z. B. der nicht veröffentlichte Tarif von Bremen, Hamburg und Antwerpen nach indischen Plätzen statt der Bezeichnung der beteiligten Reedereien die Angabe: *Indian Steam Trade Conference*.

2. Bezeichnung des Geltungsbereichs. An die Angabe der beteiligten Reedereien schließt sich die Bezeichnung des Geltungsbereichs. Sie gestaltet sich sehr einfach, da bei der Seeschiffahrt infolge der Zusammenfassung des gesamten überseeischen Verkehrs in einigen wenigen Welthäfen nur eine geringe Anzahl von Versand- und Empfangsstellen in Frage kommt. Im allgemeinen wird die Bezeichnung des Geltungsbereichs mehr oder weniger genau in die Überschrift des Tarifs selbst aufgenommen. So trug z. B. der bis Kriegsausbruch in Geltung ge-

wesene Tarif für die indische Fahrt die Bezeichnung: »Rates from Bremen, Hamburg & Antwerpen to Bombay, Karachi, Colombo, Madras, Calcutta«.

3. Darstellung der Tarifvorschriften. Der Ausdruck Tarifvorschriften ist dem Seetarifwesen nicht geläufig, wie es denn überhaupt an einer einheitlichen Bezeichnung dieser Vorschriften im Seetarifwesen fehlt. Gelegentlich, z. B. in dem Tarif nach Mittelbrasilien, finden wir diese Vorschriften unter der Bezeichnung »Allgemeine Bestimmungen« (*general regulations*) zusammengefaßt. In den in englischer Sprache abgefaßten Tarifen treffen wir auch auf die Ausdrücke »conditions« oder »notes«.

Der Umfang der Tarifvorschriften ist verschieden groß. Oft beschränken sie sich auf wenige dürftige Vorschriften, in anderen Fällen, z. B. im La Plata-Tarif, im Tarif nach Mittelbrasilien und im Levante-Tarif, zeigen sie dagegen eine genauere Durchbildung. Als solche Vorschriften kommen insbesondere in Betracht: die Grundsätze für die Frachtberechnung, darunter vor allem auch die Vorschriften über die Art der Messung der Güter und die Mindestfrachten, die besonderen Vorschriften für schwere Stücke, außergewöhnlich lange Stücke, gefährliche Güter und Wertgüter, ferner die besonderen Vorschriften für Optionsladungen, über die Zulässigkeit von Kontrakten u. dgl. m. In Anlage XXII ist ein Beispiel für die Tarifvorschriften gegeben.

Neben den allgemeinen Tarifvorschriften, die für den ganzen Verkehr gelten, finden wir gelegentlich noch besondere Tarifvorschriften, die sich nur auf einen Teil des Tarifs, z. B. auf den besonderen Ausnahmetarif für gefährliche Güter (*dangerous tariff*) beziehen.

4. Darstellung der Beförderungspreise. Die Darstellung der Beförderungspreise muß sich naturgemäß verschieden gestalten, je nachdem ein Klassen- oder ein Einzeltarif, also ein Tarif, der jedes Gut mit einem besonderen Frachtsatz versieht, in Frage kommt.

Beim Klassentarif handelt es sich darum, die Einteilung der Güter in die verschiedenen Klassen und die Tarifsätze selbst darzustellen. Das geschieht in der Regel in der Weise, daß eine besondere Tariftafel, aus der die Klassenanordnung und die Tarifsätze erhellen, und getrennt davon die Einordnung der Güter in die einzelnen Klassen (Güterklassifikation) dargestellt wird. (Vgl. das Beispiel in Anlage XXIII.) In der Klassifikation sind die Güter entweder alphabetisch geordnet, wobei bei jedem einzelnen Gut die Klasse, zu der es gehört, vermerkt ist, oder sie sind nach Klassen geordnet, so daß unter jeder Klasse sich die dazu gehörigen Güter, unter sich wieder alphabetisch geordnet, angeben finden.

Gelegentlich, bei besonders einfachen Tarifen, wird Alles: Anordnung der Klassen, Tarifsätze und Güterklassifikation in einer Darstellung vereinigt, wobei dann die Güter wiederum alphabetisch geordnet sind (vgl. das Beispiel in Anlage XXIV).

Viel einfacher als beim Klassentarif gestaltet sich die förmliche Einrichtung beim Einzeltarif. Hier werden die einzelnen Güter, alphabetisch geordnet, mit den zugehörigen Frachtsätzen versehen (vgl. das Beispiel in Anlage XXV)

Für die Darstellung der Tarifsätze selbst kommen im Seeverkehr nur zwei Formen in Betracht: die Form des Stationstarifs und die des Anstoßtarifs. Während der Stationstarif den gesamten inneren Verkehr (Lokalverkehr) beherrscht, kommt der Anstoßtarif nur für den Durchverkehr, und zwar auch hier nicht ausschließlich, sondern neben dem Stationstarif in Frage.

Beim Stationstarif werden die Frachtsätze von jedem Ausgangshafen nach jedem Bestimmungshafen in einer Summe gegeben. Beim Anstoßtarif erhalten nur eine Gruppe von Häfen, und zwar nur die direkten Anlaufhäfen oder »Hauptplätze« (*direct ports, major ports*) Stationssätze, während die lediglich durch Umladung erreichbaren »Durchhäfen« oder »Nebenplätze« (*transshipment ports, minor ports*) nur Sätze mit den in Frage kommenden direkten Anlaufhäfen erhalten, so daß erst durch Anstoß des »Zuschlagsatzes« (*additional rate*) an den »Stammsatz« (*basis rate*) sich der Durchfrachtsatz ergibt. In diesem Falle finden wir neben der Tariftafel, die die Frachtsätze nach den direkten Anlaufhäfen enthält, noch eine zweite Tafel, in der die Anstoßsätze für Nebenplätze dargestellt sind. Hiernach fallen also die weiteren Formen der Tarifdarstellung, die das Eisenbahnwesen noch entwickelt hat, nämlich der Entfernungstarif und der Schnittarif, für das Seetarifwesen aus. Die Erklärung dafür liegt in der Art der Bildung der Seetarife. Der Entfernungstarif setzt eine Bildung des Tarifs auf Grund von Entfernungseinheiten voraus, die wir im Seetarifwesen nicht kennen; und auch der Schnittarif hat dem Seetarifwesen fremde Verhältnisse zur Voraussetzung.

Das Ergebnis ist eine außerordentliche Einfachheit in der Darstellung der Tarifsätze. Da nämlich, wie wir gesehen haben, der Durchverkehr nur eine sehr geringe Bedeutung im Seeverkehr hat, so ist der Stationstarif die durchaus vorherrschende Form der Seetarifs. Die Anwendung dieser Form aber gestaltet sich im Seewesen besonders einfach. Denn einmal ist die Zahl der diesseitigen Häfen infolge der Zusammenfassung des überseeischen Verkehrs in einigen wenigen Plätzen an sich sehr klein, und weiter sind noch eine große Anzahl Häfen, besonders des europäischen Festlandes, zu Gruppen mit gleichen Frachtsätzen zusammengefaßt; so sind z. B. in den meisten bis Kriegsausbruch in Geltung gewesenen Tarifen sämtliche festländischen Nordseehäfen in ihren Frachten gleich gehalten. Die Folge ist, daß wir Tarife finden, deren Umfang, wie z. B. bei vielen Tarifen des westafrikanischen Verkehrs, nicht über eine regelrechte Druckseite hinausgeht. Und auch wo die Tarife, in der Form von Einzeltarifen erstellt, mehr als 1000 einzelne Frachtsätze enthalten, überschreitet ihr Umfang selten viel mehr als 100 kleinere Druckseiten.

5. Äußere Einrichtung und Erscheinung. Es bleiben noch einige Worte über die äußere Einrichtung und Erscheinung der Tarifdrucksachen zu sagen. Überall ist das Bestreben erkennbar, die Tarife in möglichst übersichtlicher, bequemer und ansprechender Form dem Benutzer darzubieten. Bestimmend ist dabei dieselbe Rücksicht auf den Wettbewerb, wie sie sich auch sonst innerhalb der Seeschifffahrt in der

Darbietung möglichst hochwertiger Leistungen äußert. Bemerkenswert ist dabei, daß dieses Streben nach möglichstster Vollkommenheit der äußeren Einrichtung der Tarife selbst den geheimen Tarifen zugute kommt, wobei die Rücksicht auf die Agenten, für die diese Tarife vor allem bestimmt sind, maßgebend ist.

Die äußere Ausstattung genügt meist hohen Ansprüchen. Gewisse Hilfsmittel erleichtern die Benutzung; viele Tarife sind z. B. mit leeren Blättern durchschossen, oder es ist die eine der beiden gegenüberstehenden Seiten frei gelassen, um die Eintragung von Änderungen oder Bemerkungen zu erleichtern.

Manche der großen Reedereien, die zahlreiche Linien in sich vereinigen, so die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, gaben vor dem Kriege außer den einzelnen Tarifen ein sogenanntes »Handbuch für Verlader« heraus, das neben sämtlichen veröffentlichten Tarifen auch noch eine große Anzahl anderer, für die Verlader wichtiger oder interessanter Angaben und Hilfsmittel enthielt. Es finden sich darunter insbesondere Angaben über die von der Reederei bedienten Linien und die Anschlußlinien, über die von ihr angelaufenen wichtigsten Häfen, über Einfuhrverbote, Konsulatsförmlichkeiten und Konsulatsgebühren, Tafeln für die Umrechnung deutschen und englischen Maßes, Angaben über die Seemeilenentfernungen zwischen den einzelnen Häfen u. dgl. m. Bemerkenswert ist dabei, daß die Linienreedereien die Entfernungen zwischen den Häfen, die indessen, wie wir sahen, für die Tarifbildung ohne Bedeutung sind, genau ebenso darstellen wie die Eisenbahnen, nämlich als Entfernungszeiger in Dreiecksform.

Zwölftes Kapitel.

Weiterbildung der Tarife.

1. Bedürfnis nach Weiterbildung. Die Eigenart des Seeverkehrs läßt einen Stillstand im Seefrachttarifwesen selbst in Zeiten ruhiger wirtschaftlicher Entwicklung nicht aufkommen. Weit mehr noch als bei der Eisenbahn wird der Tarifgeber bei der Seeschifffahrt immer von neuem vor die Aufgabe gestellt, die Tarife nachzuprüfen, sie zu verändern, zu erweitern oder aufzuheben. Das hängt damit zusammen, daß die Monopolstellung der Linienschifffahrt ein wesentlich anderes Gepräge zeigt als die der Eisenbahn, indem sie den Wettbewerb nicht völlig ausschließt, sondern nur in beschränktem Umfange für eine gewisse Zeit hintenan hält. Die Monopolstellung der Linienschifffahrt beschränkt sich, wie wir früher sahen, auf die Stückgutverfrachtung und auf einen Teil der Güter, es fehlt ihr außerdem die Gewähr für einen dauernden Bestand, da sie von dem Fortbestand der Kartellvereinbarungen abhängig ist, und sie schaltet außerdem den Wettbewerb für die meisten Güter nicht völlig aus, sondern hält ihn nur so lange hintenan, als die Preise nicht eine gewisse Höchstgrenze überschreiten, von der ab die

freie Schifffahrt trotz ihrer technischen Mängel mit Erfolg in Wettbewerb treten kann¹⁾. Die Folge dieser vielfachen Beschränkung des Monopols der Linienschifffahrt ist, daß der Tarifgeber hier dauernd auf der Wacht stehen muß, um seine Machtstellung zu wahren und zu befestigen. Diese Verhältnisse haben die Tarifbildung der Seeschifffahrt freier, beweglicher und anpassungsfähiger erhalten, als das bei den Eisenbahnen, vor allem den nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten verwalteten, der Fall ist.

Tarifänderungen sind denn auch im Seetarifwesen weit häufiger und mannigfaltiger als bei den Eisenbahnen. Während wir z. B. bei den deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege seit Jahrzehnten fast nur Tarifierabsetzungen haben beobachten können, sind im Seetarifwesen Heraufsetzungen der Tarife, ja sogar allgemeine Erhöhungen sämtlicher Tarife nicht selten gewesen.

2. Organe und Verfahren der Weiterbildung. Die Fortbildung der Tarife liegt in den Händen der einzelnen Schifffahrtsverbände; naturgemäß, denn diese Verbände sind, wie wir sahen, die Träger der Tarifhoheit. Innerhalb der Verbände dienen besondere Organe der Fortbildung. Das sind in erster Linie die sogenannten Konferenzen (*conferences*), d. h. Verbandsversammlungen, die zu diesem Zwecke regelmäßig stattfinden. In diesen Konferenzen werden die Anträge auf Tarifänderungen besprochen und darüber Beschluß gefaßt. Die Beschlüsse erfordern im allgemeinen Stimmeneinheit. Nur in wenigen Verkehren sind Mehrheitsbeschlüsse zulässig, so z. B. vor dem Kriege im Verkehr von England nach Südamerika. Auch sind Mehrheitsbeschlüsse vielfach ausreichend, um Kampfsätze einzuführen und wieder zu beseitigen. In Angelegenheiten, die einfach liegen oder besonders dringlich sind, wird in der Regel davon abgesehen, die Angelegenheiten in Konferenzen zu bearbeiten, und zunächst der Versuch gemacht, auf schriftlichem Wege eine Einigung zu erzielen.

In manchen einkommenden Verkehren sind auch die überseeischen Agenten an der Fortbildung beteiligt. Das erklärt sich daraus, daß die am überseeischen Ausgangspunkt der Linien sitzenden Agenten die für Tarifänderungen maßgebenden Verhältnisse vielfach besser beurteilen und auch nötigenfalls schneller eingreifen können, als die heimischen Stellen. Den heimischen Konferenzen entsprechen hier die überseeischen Agentenausschüsse, in denen die Agenten sämtlicher beteiligter Linien vertreten sind. Die Befugnisse dieser Agentenausschüsse sind verschieden bemessen. In manchen Verkehren beschränken sie sich darauf, den heimischen Organen Vorschläge für Tarifänderungen zu machen; in anderen sind die Agenten zur selbständigen Änderung der Tarife befugt.

3. Fehlen einer Mitwirkung der Verkehrsbeteiligten. An der Fortbildung der Tarife wirken die Verkehrsbeteiligten weder bestimmend noch beratend mit. Es ist auch nicht üblich, vor der Einführung von Tarifmaßnahmen mit den einzelnen Verkehrstreibenden oder wirtschaftlichen Körperschaften, etwa den Handelskammern, unverbindlich Füh-

¹⁾ Vgl. das Genauere darüber Seite 64/5, 122/3, 178 ff.

lung zu nehmen, wie das die nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten verwalteten Eisenbahnen im allgemeinen tun. Über Tarifänderungen wird vielmehr in allen Fällen von den berufenen Stellen ohne Anhörung der Verkehrsbeteiligten Beschluß gefaßt.

Dieses Verfahren erscheint auf den ersten Blick nur schwer mit den Bedürfnissen der Allgemeinheit vereinbar. Und doch darf behauptet werden, daß bisher wichtige Interessen der Allgemeinheit darunter kaum gelitten haben, wie sich das schon daraus ergibt, daß Wünsche auf Beteiligung der Verkehrsbeteiligten bei der Fortbildung der Tarife bisher kaum laut geworden sind. Es erklärt sich das einmal daraus, daß die vielen Schranken, die der Monopolstellung der Linienschiffahrt gezogen sind, einen Mißbrauch dieser Stellung im allgemeinen verhindern. Dazu kommt, daß die Interessen der einzelnen Reederei sich im großen und ganzen mit denjenigen der inländischen Ladungsbeteiligten, deren Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt die beteiligte Reederei in ihrem eigenen Interesse aufrecht zu erhalten bestrebt sein muß, decken. Da aber die Zahl dieser Verkehrsbeteiligten verhältnismäßig klein ist, kann die Reederei ihre Bedürfnisse im allgemeinen leicht übersehen. Auch sind die Beziehungen zwischen Reederei und Verschiffen viel enger, als sie zwischen der Eisenbahn und deren Befrachtern bestehen. Denn, um sich die Kunden gegenüber dem ständig drohenden Mitbewerb zu sichern, werden vom Reeder und seinen Agenten die persönlichen Beziehungen mit den Befrachtern lebhaft gepflegt; es ist insbesondere üblich, daß Vertreter der Reederei ihre Kunden häufiger persönlich aufsuchen. Dadurch ist der Reeder im allgemeinen so gut über die Bedürfnisse seiner Kunden unterrichtet, daß die besondere Mitwirkung von Handelsvertretungen und dergleichen bei der Tariffortbildung wohl entbehrt werden kann. Auch bleibt schließlich zu berücksichtigen, daß eine Mitwirkung der Verkehrsbeteiligten oder wirtschaftlichen Körperschaften die Preisbildung so schwerfällig gestalten würde, daß die Wettbewerbsfähigkeit der Reedereien darunter häufig leiden würde.

Dritter Teil.

Rückblick und Ausblick.

1. Volkswirtschaftliche Beurteilung der bisherigen Tarifentwicklung.

Bei dieser Beurteilung kann es sich nicht mehr um die Frage handeln, ob das Tarifwesen innerhalb der Seeschifffahrt volkswirtschaftlich überhaupt berechtigt ist. Denn auf jeden Fall bedeutet der Übergang von der freien Preisbildung zum Tarifwesen für einen monopolisierten Betrieb, wie es der Linienbetrieb ist, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus einen Fortschritt. Ein nach bestimmten Grundsätzen aufgebautes, mehr oder weniger in das Licht der Öffentlichkeit gestelltes Tarifwesen bietet naturgemäß der Willkür des Monopolinhabers lange nicht so viel Spielraum wie eine Preisbildung, die, ohne einheitliche Grundsätze und dem Lichte der Öffentlichkeit völlig entrückt, sich in der Form der Einzelabrede vollzieht. Rücksichten auf Gerechtigkeit und Billigkeit und allgemein-volkswirtschaftliche Rücksichten werden sich innerhalb eines Tarifwesens viel eher geltend machen können, als wenn der Preis sich durch Einzelabrede bildet: erst die Einführung eines Tarifwesens ermöglicht eine gleichmäßige Behandlung der Beteiligten, Öffentlichkeit und Stetigkeit der Preise und damit eine einigermaßen sichere und wenigstens für eine gewisse Zeit zutreffende und schnelle Vorausberechnung der Frachtpreise; erst das Tarifwesen gestattet eine Berücksichtigung des Wertes der Güter, die, richtig angewandt, ebenso dem natürlichen Gerechtigkeitsgefühl wie dem volkswirtschaftlichen Bedürfnis entspricht. Die Darbietung der Preise in Tarifforn gewährleistet endlich auch den Reedereien den Vorteil einer größeren Beständigkeit ihrer Einnahmen und damit einer größeren Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes, die mittelbar auch wieder den Verkehrsbeteiligten zugute kommt. Es kann sich daher hier nicht mehr um die Berechtigung des Tarifwesens an sich, sondern lediglich darum handeln, ob seine Ausgestaltung den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen gerecht wird.

Dabei beschränkt sich unsere Aufgabe darauf, ein Urteil vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus zu gewinnen. Daß dieses nicht notwendig mit dem Urteil vom Standpunkt anderer Volkswirtschaften übereinzustimmen braucht, ist ohne weiteres klar. Die Bedürfnisse der einzelnen Volkswirtschaften hinsichtlich der Tarifgestaltung widersprechen sich in vielen Punkten. Der Ausgleich dieser widersprechenden Bedürfnisse braucht nicht notwendig auf der mittleren

Linie zu liegen; sondern kann zugunsten der einen oder anderen Volkswirtschaft erfolgt sein.

Einige Beispiele mögen das erläutern: Eine Tarifgestaltung, wobei die deutschen Häfen gegenüber den mit ihnen in Wettbewerb stehenden Häfen fremder Länder besonders niedrige ausgehende Frachtsätze für Industrierzeugnisse haben, würde vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus günstig, vom Standpunkt der fremden, in Wettbewerb stehenden Volkswirtschaften ungünstig beurteilt werden müssen. Eine Tarifgestaltung, die besonders stark auf den Wettbewerb gegen die freie Schifffahrt zugeschnitten ist und dieser den Wettbewerb übermäßig erschwert oder gar unmöglich macht, wird vom Standpunkt eines Landes, das seine Schiffe überwiegend in der freien Fahrt beschäftigt, ungünstig beurteilt werden müssen, während vom Standpunkt eines Landes, das seine Hauptstärke im Linienbesitz hat, gegen eine solche Tarifgestaltung weniger einzuwenden sein wird. Eine Tarifgestaltung, die stark auf den Wettbewerb gegen Außenseiter eingestellt ist, wird in Ländern, die keine nennenswerte Linienreederei besitzen, aber nach ihrer Entwicklung streben, eine ungünstige Beurteilung finden, weil sie diese Entwicklung hemmt, während vom Standpunkt der Länder, die eine große, in festen Verbänden zusammengeschlossene Linienreederei aufweisen, eine solche Tarifgestaltung keine Bedenken haben wird. In Ländern, die keine überseeische Linienreederei oder doch keine von Bedeutung haben, wird sich das Urteil über das Tarifwesen im wesentlichen nach den Bedürfnissen des überseeischen Handels, also vor allem nach der Frachtstellung richten, während in Ländern mit großem, eigenen Linienbesitz auch die Rücksicht auf die Interessen der Reederei, deren Erhaltung und Entwicklung gleichfalls eine wichtige volkswirtschaftliche Aufgabe darstellt, das Urteil mitbestimmen wird.

Vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft ist nun zu sagen, daß die Entwicklung des Seefrachttarifwesens, wie sie sich bis zum Ausbruch des Krieges vollzogen hat, durchaus glücklich gewesen. In zwei Erscheinungen tritt das auch äußerlich deutlich zutage:

Einmal hat die Gestaltung des Seefrachttarifwesens bisher in Deutschland kaum zu irgendwelchen erheblichen Beschwerden Anlaß gegeben. Es gibt kaum eine Erscheinung von gleicher volkswirtschaftlicher Bedeutung, die in Deutschland so wenig Anfechtung erfahren hat, wie das Seefrachttarifwesen. Gerade der Vergleich mit dem Eisenbahngütertarifwesen, dessen Mängel unter der Herrschaft privatwirtschaftlicher Verwaltung die Öffentlichkeit in Deutschland auf das lebhafteste beschäftigt und erregt haben, läßt diese Erscheinung stark hervortreten. Diese Zurückhaltung der öffentlichen Meinung in Deutschland gegenüber dem Seefrachttarifwesen ist um so bezeichnender, als wir in anderen Ländern keineswegs auf die gleiche Erscheinung stoßen. In einer großen Anzahl anderer Länder hat vielmehr die Gestaltung des Seefrachttarifwesens zu erheblichen Beschwerden und Erörterungen in der Presse, in den Kreisen der Verkehrsbeteiligten, bei den Regierungen und Volksvertretungen und teilweise selbst zu gesetzlichem Vorgehen geführt. So sind, wie wir bereits sahen, in England und vor allem in einzelnen englischen Kolonien lebhaft Klagen über die Tarifgestaltung

im Seefrachtwesen, vor allem über die Rabatttarife, aber auch über andere Tariferscheinungen hervorgetreten und haben in England im Jahre 1906 zur Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses durch besondere königliche Verordnung geführt¹⁾. Zu den englischen Kolonien, wo diese Beschwerden besonders lebhaft hervorgetreten sind, gehören einmal die Straits Settlements, wo man sich unter anderem durch die ungünstige Frachtstellung von Singapore und Penang in ihrem Verhältnis zu den Wettbewerbshäfen benachteiligt fühlte, und wo man sich im Jahre 1910 zu einem allerdings im wesentlichen erfolglosen gesetzlichen Vorgehen entschloß, durch das man auf die Frachthöhe Einfluß zu gewinnen suchte²⁾. Ähnliches gilt von der südafrikanischen Union, wo die Klagen über die Tarifgestaltung, insbesondere über die Bevorzugung einzelner Befrachter, über das Verhältnis zwischen den Frachten von Europa nach Südafrika und den Frachten von den Vereinigten Staaten nach Südafrika, und endlich auch Klagen über die Frachtstellung einzelner südafrikanischer Häfen zueinander sehr lebhaft gewesen sind und gleichfalls im Jahre 1911 zu einem im wesentlichen erfolglos gebliebenem gesetzlichen Vorgehen gegen den Schifffahrtsverband, den man dafür verantwortlich machte, geführt haben³⁾. Auch in den Vereinigten Staaten hat die überseeische Tarifgestaltung, wie überhaupt die gesamte Verbandspolitik der überseeischen Schifffahrt, vielfach eine ungünstige Beurteilung gefunden und dazu geführt, daß im Jahre 1912 das Repräsentantenhaus den Ausschuß für die Handelsmarine und Fischerei mit einer besonderen Untersuchung über die Verbandspolitik betraute⁴⁾. Diese Beispiele, die leicht noch vermehrt werden könnten, zeigen, daß die Tarifgestaltung der Seeschifffahrt keineswegs überall ohne Anfechtung geblieben ist. Aus der Tatsache nun, daß in Deutschland, das doch vor dem Kriege in viel stärkerem Maße als alle anderen Länder mit Ausnahme von England an der Tarifgestaltung der Seefrachtfahrt interessiert gewesen ist, ähnliche Beschwerden nicht hervorgetreten sind, darf mit Recht geschlossen werden, daß ein Anlaß zu solchen Beschwerden überhaupt gefehlt hat.

Dazu kommt noch ein zweiter, nicht weniger überzeugender Beweis für die Güte des Seefrachttarifwesens vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft: das ist die wahrhaft großartige Entwicklung, die unser Außenhandel über See vor dem Kriege gleichzeitig mit der steigenden Ausbreitung und Durchbildung des Seefrachttarifwesens erfahren hat. Der Wert des Seehandels hat, von einzelnen durch die wechselnde Marktlage bedingten, vorübergehenden Schwankungen abgesehen, in den letzten

¹⁾ Vgl. hierüber das schon wiederholt angeführte Blaubuch: *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, Band I—V, London 1909.

²⁾ Vgl. hierüber *Report of the Commission of the Easter Shipping Conference*, Singapore 1902; weiter *Royal Commission on Shipping Rings* a. a. O., Band II, Seite 83 ff., Seite 181 ff.; *Special Diplomatic and Consular Reports* 1913, a. a. O., Seite 212 ff.; Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt, a. a. O., Seite 245 ff.

³⁾ Siehe hierüber *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band V; Eucken a. a. O., Seite 257 ff., 279 ff.; außerdem oben Seite 242.

⁴⁾ Vgl. *Proceedings of the Committee on the Merchant Marine and Fisheries in the Investigation of Shipping Combinations under House Resolution 587*, 2. Band, Washington 1913; *Special Diplomatic and Consular Reports* 1913, Seite 11 ff.

Jahrzehnten vor dem Kriege dauernd außerordentlich stark zugenommen. Während er sich im Jahre 1889 auf 4366,7 Millionen Mark stellte, betrug er im Jahre 1913 14 143,9 Millionen Mark, hatte also in 24 Jahren um 224 v. H. zugenommen und war dabei gleichzeitig in seinem Anteil am Gesamthandel Deutschlands von 59,5 v. H. auf 67,6 v. H. gestiegen, so daß sich also reichlich $\frac{2}{3}$ unseres Außenhandels vor dem Kriege zu Schiff vollzogen¹⁾. Wenn auch diese gewaltige Entwicklung in erster Linie durch die Leistungsfähigkeit der deutschen Ausfuhrindustrie ermöglicht worden ist, so ist doch sicher, daß diese Entwicklung nicht diese Höhe erreicht hätte, wenn die Gestaltung des überseeischen Tarifwesens dem im Wege gestanden hätte.

Diese Entwicklung wird bestätigt durch das Ergebnis unserer Einzelbetrachtung. Tatsächlich ergab sich bei der volkswirtschaftlichen Beurteilung der einzelnen Tariferscheinungen an keiner Stelle ein Anlaß zu einer eigentlich ablehnenden Beurteilung. Vielmehr dürfen wir zusammenfassend feststellen, daß das Seefrachttarifwesen sich in seinen wesentlichen Erscheinungen auf volkswirtschaftlich richtiger Grundlage aufbaut. Vor allem unterliegt die richtige Wahl und Durchbildung des Tarifsystems selbst keinerlei Bedenken: die Art, wie Raum, Gewicht und Wert der Güter, wie die Entfernung, die besonderen Arten der Beförderung und die besonderen Eigenschaften des Gutes bei der Tarifbildung berücksichtigt sind, ist in ihren Grundzügen durchaus zweckentsprechend und auch volkswirtschaftlich im wesentlichen unbedenklich. Zwar haben die allgemeinen volkswirtschaftlichen Forderungen, wie sie an die Preisbildung monopolisierter Verkehrsanstalten gestellt werden müssen, also die Forderungen der Gleichmäßigkeit, Öffentlichkeit, Stetigkeit, Einfachheit, Klarheit, Übersichtlichkeit und Preisangemessenheit der Tarife nicht überall ihre volle Erfüllung gefunden. Aber auch hier ist im großen und ganzen doch in der Entwicklung das Ziel erkennbar, ihnen wenigstens soweit, als das den Reederinteressen nicht geradezu widerspricht, gerecht zu werden. Manche, einer volkswirtschaftlich günstigen Tarifgestaltung entgegenstehenden, erheblichen Schwierigkeiten haben sogar eine überraschend glückliche Lösung gefunden. Als Beleg hierfür diene einmal die verhältnismäßig weitgehende Einheitlichkeit, die sich im Seetarifwesen trotz der gewaltigen Ausdehnung seines Geltungsbereichs und trotz der Beteiligung so vieler Reedereien der verschiedensten Länder in formeller, aber auch im wesentlichen in materieller Hinsicht hat durchsetzen können. Und bemerkenswert als ein weiteres Beispiel besonders günstiger Lösung bestehender Schwierigkeiten in der Tarifgestaltung ist die Art, wie das Seefrachttarifwesen den Wettbewerb zwischen den Häfen der verschiedenen Erzeugungsländer zu regeln verstanden hat: es hält nämlich, wie wir sahen, die Tarifsätze von den Haupthäfen der meisten Erzeugungsländer gleich, schafft also dadurch für sämtliche Erzeugungsgebiete gleichmäßige Bedingungen und verhindert so Reibungen zwischen den beteiligten Volkswirtschaften, unter denen ihre ruhige und stetige Entwicklung mehr oder weniger zu leiden haben würde.

¹⁾ Vgl. Nauticus, a. a. O. 1914, Seite 354/55.

2. Aufgaben künftiger Tarifpolitik. Lautet so das Gesamturteil über die Gestaltung, die das Seefrachttarifwesen bis zum Kriege erfahren hat, durchaus günstig, so soll das selbstverständlich nicht heißen, daß nun alle volkswirtschaftlichen Bedürfnisse darin bereits restlos ihre Erfüllung gefunden hätten. Nur das sollte mit dem Vorhergegangenen gesagt sein, daß die bisherige Entwicklung des Seetarifwesens zu keinen wesentlichen Anständen geführt und volkswirtschaftlich richtige Ziele verfolgt hat. Die weitere Entwicklung in der Nachkriegszeit, nach Wiederkehr regelmäßiger Verhältnisse, wird zu einem großen Teil davon abhängen, ob und in welchem Umfange die Beteiligten — und zwar sind das bei der internationalen Regelung des Seetarifwesens nicht nur die deutschen, sondern auch die fremden Linienreedereien — neben ihren sonderwirtschaftlichen Interessen auch die großen allgemeinen Interessen im Auge behalten werden. Wohin diese allgemeinen Interessen drängen, das mag hier am Schlusse in den wichtigsten Punkten kurz zusammengefaßt werden, gleichsam als Richtschnur und Prüfstein für die weitere gesunde Entwicklung des Seefrachttarifwesens. Dabei ist selbstverständlich zu beachten, daß die als volkswirtschaftlich richtigen erkannten Ziele auch bei bestem Willen der Beteiligten nicht immer restlos ihre Erfüllung finden können, weil die besonderen Verhältnisse des Seeverkehrs, vor allem die geringe Festigkeit der Monopolstellung der Linienreederei dem häufig entgegenstehen werden.

a) Grundsätzlich ist zunächst anzustreben, daß, soweit die Monopolstellung der Linienfahrt reicht, möglichst in sämtlichen Verkehren und für sämtliche Güter die Preise in Tarifform erstellt werden. Denn innerhalb des Bereichs des Monopols stellt sich, wie wir gesehen haben, das Tarifwesen als die volkswirtschaftlich überlegene Form der Preisbildung dar. Tatsächlich bleibt der künftigen Entwicklung hier noch viel zu tun übrig. Nicht nur, daß mit der fortschreitenden Erstarkung der Monopolstellung der Linienfahrt, mit der auch nach dem Kriege, nach Rückkehr regelrechter Verhältnisse, zu rechnen ist, es voraussichtlich möglich sein wird, weitere einkommende Verkehre in das Tarifwesen einzubeziehen. Auch die bereits bestehenden Tarife weisen, wie wir sahen, noch mannigfaltige Lücken auf. Die Frachten für Güter, die in besonderem Maße dem Wettbewerb der freien Schifffahrt oder von Außenseitern ausgesetzt sind, die Frachten für Gegenstände von besonderer Länge und Schwere, die Frachten für kleinere Häfen sind noch vielfach der freien Preisbildung überlassen. Bietet sich die Möglichkeit, diese Lücken zu schließen, so bedeutet es einen volkswirtschaftlichen Gewinn, wenn diese Möglichkeit wahrgenommen wird.

b) Damit hängt ein anderes eng zusammen: Der Gebrauch der »ungleichartigen« Kontrakte, also derjenigen Kontrakte, die einzelnen Befrachtern besondere Vergünstigungen gegenüber dem Tarif, vor allem eine günstigere Frachtstellung einräumen, wird nach Möglichkeit einzuschränken sein. Denn diese Kontrakte sind nichts anderes als eine Durchbrechung des Tarifwesens. Muß daher verlangt werden, daß, soweit die Monopolstellung der Linienfahrt reicht, die Preise sich in Tarifform bilden, so folgt daraus, daß diese ungleichartigen Kontrakte,

als eine Durchbrechung des Tarifwesens, auf die Fälle zu beschränken sind, wo die Monopolstellung der Linienfahrt versagt und die Preisbildung dem Wettbewerb des freien Marktes unterliegt.

Wird aber in diesen Fällen der Abschluß solcher ungleichartiger Kontrakte notwendig, so wird verlangt werden müssen, daß sie sich, soweit irgend möglich, in den Dienst der heimischen Volkswirtschaft stellen, unter keinen Umständen aber fremde Volkswirtschaften auf Kosten der heimischen bevorzugen.

c) Die Tarife sind in möglichst weitem Umfange zu veröffentlichen, um den Verkehrsbeteiligten eine schnelle und sichere Vorausberechnung der Fracht und den Vergleich mit den Frachtkosten der Mitbewerber zu ermöglichen, und weil weiter erst dadurch die gleichmäßige Behandlung aller Verkehrsbeteiligten sichergestellt wird. Gestatten die Wettbewerbsverhältnisse keine Veröffentlichung des ganzen Tarifs, so ist der Tarif wenigstens soweit zu veröffentlichen, als der Wettbewerb das zuläßt. Das wird in Verkehren mit weniger gesicherter Monopolstellung wenigstens für einen Teil der Güter, vor allem für die wertvolleren Güter, möglich sein. Keineswegs darf der Gesichtspunkt, daß die Geheimhaltung der Tarife für die Reedereien bequemer ist, weil sie die Nachprüfung der Tarife durch die Öffentlichkeit verhindert und andererseits die Durchführung von Tarifänderungen erleichtert, von der Veröffentlichung abhalten. Da für die Zukunft, nach Überwindung der Folgen des Weltkrieges, eine immer größere Befestigung der Monopolstellung der Linienfahrt zu erwarten ist, so wird auch die Forderung der Öffentlichkeit der Tarife sich immer mehr verwirklichen lassen.

d) Tarifänderungen sind möglichst so rechtzeitig zu veröffentlichen, daß die Befrachter sich auf die neuen Sätze einrichten können. Daß die Durchführung dieses Grundsatzes vom Standpunkt der Reedereien aus häufig ihre großen Bedenken hat, haben wir bereits gesehen (S. 138/9). Trotzdem muß hier, wo es sich darum handelt, Richtlinien für die künftige Entwicklung aufzustellen, die Erreichung des angegebenen Ziels, das für eine ruhige und stetige Entwicklung des überseeischen Handels von größter Bedeutung ist, als eine der wichtigsten Aufgaben der künftigen Tarifpolitik bezeichnet werden. So lange, und so weit dieses Ziel nicht erreichbar ist, sind wenigstens diejenigen Kontrakte, die dem Schutze gegen plötzliche Tarifänderungen dienen, überall, und zwar zu Tarifsätzen zuzulassen.

e) Vor der Durchführung von Tarifänderungen haben sich die Linienreedereien möglichst über die volkswirtschaftliche Tragweite der beabsichtigten Tarifänderungen mit den Verkehrsbeteiligten zu benehmen. Auch diese Forderung wird sich allerdings nicht immer verwirklichen lassen, da die Wettbewerbsverhältnisse oft eine sofortige Entscheidung verlangen, und häufig auch die Gefahr besteht, daß die in Erwägung gezogenen Tarifmaßnahmen bei ihrer Bekanntgabe durch Maßnahmen der Wettbewerbsreedereien durchkreuzt werden. Bei der Unzulänglichkeit der Monopolstellung der Linienreederei kann auch eine so geordnete und planmäßige Mitwirkung der Verkehrsbeteiligten, wie wir sie etwa bei den deutschen Eisenbahnen in der Beteiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahnräte vorfinden,

bei der Linienfahrt für absehbare Zeit nicht in Frage kommen. Trotzdem wird es in vielen Fällen, vor allem da, wo die Monopolstellung der Linienfahrt leidlich gesichert ist, den Reedereien möglich sein, sich über die wirtschaftliche Tragweite der beabsichtigten Tarifmaßnahmen in der einen oder anderen Weise, sei es auch nur durch vorsichtige Fühlungnahme mit ihren Kunden, wie sie schon heute von manchen Reedereien geübt wird, Gewißheit zu verschaffen. Die oft gehegte Befürchtung, daß die Verkehrsbeteiligten daraus Vorteile ziehen könnten, indem sie ihre Sendungen entweder bei beabsichtigten Ermäßigungen bis zu deren Eintritt zurückhalten, oder bei beabsichtigten Erhöhungen noch vor deren Durchführung aufliefern könnten, darf in wirklich wichtigen Fällen angesichts des großen Wertes solcher Vorerhebungen von einem vorherigen Benehmen nicht abhalten.

f) Es ist auf möglichste Stetigkeit der Tarife hinzuwirken, um die geschäftliche Vorausberechnung nicht zu stören und so die ruhige und stetige Entwicklung des Wirtschaftslebens nicht zu gefährden. Wenn die geringe Festigkeit und Stärke der Monopolstellung der Linienreederei auch vielfach die Erfüllung dieser Forderung erschwert, so kann doch schon dadurch die Stetigkeit sehr gefördert werden, daß die Reedereien Tarifänderungen grundsätzlich nur dann vornehmen, wenn sie dringend geboten sind, und zugunsten der Stetigkeit lieber auf einen kleinen Vorteil verzichten, als ihn durch eine Tarifänderung erkaufen. Mit der zunehmenden Erstarkung der Monopolstellung der Linienreederei wird es im übrigen den Reedereien leicht möglich sein, die Stetigkeit weiter zu fördern.

g) Im Tarifsystern sind bei der Festlegung des Verhältnisses zwischen Raum und Gewicht möglichst überall die metrischen Einheiten zugrunde zu legen und ist die englische Maß- und Gewichtsordnung zu beseitigen. Dieser Grundsatz wird möglicherweise dadurch seine völlige Erfüllung finden, daß England selbst zur metrischen Maß- und Gewichtsordnung übergeht, wie das der Ausschuß für »Handels- und Industriepolitik nach dem Kriege« (*Commercial and Industrial Policy after the War*) im Jahre 1918 vorgeschlagen hat. Aber auch wenn das nicht der Fall sein sollte, wird wenigstens in den deutschen Verkehren die englische Maß- und Gewichtsordnung zu beseitigen sein; vor allem deshalb, weil sich die Beziehungen der Raum- und Gewichtsmaße dabei wesentlich einfacher und durchsichtiger gestalten, und sich daraus erhebliche Erleichterungen für den überseeischen Verkehr ergeben.

h) Die Einführung des Gewichtsmaßes an Stelle des Raummaßes bei der Frachtberechnung ist nach Möglichkeit zu fördern. Denn die Anwendung des Raummaßes verhindert oder erschwert nicht nur in vielen Fällen eine zuverlässige Vorausberechnung der Fracht, sondern macht nicht selten die Erzielung eines zuverlässigen und gleichmäßigen Ergebnisses bei der Frachtberechnung überhaupt unmöglich und bietet damit Raum für Willkür und unrechtmäßige Begünstigungen. Allerdings kann es sich nicht darum handeln, in Zukunft das bestehende System, das auf der Einteilung der Güter in Leicht- und Schwergüter beruht, überhaupt zu beseitigen. Denn dieses System, mit dem auch wesentliche Vorteile verknüpft sind (vgl. S. 203 ff.), ist in den natürlichen Ver-

hältnissen der Seebeförderung begründet. Anzustreben ist vielmehr nur, daß von den allgemeinen Grundsätzen in solchen Fällen Ausnahmen zugelassen werden, wo besonders große Nachteile hervortreten. Das ist einmal der Fall bei den geringwertigen Massengütern, wo Fehler in der Frachtberechnung, vor allem der Vorausberechnung, den Befrachter besonders empfindlich treffen, und weiter bei solchen Gütern, bei denen eine genaue und immer gleichbleibende Ermittlung des Rauminhalts und daher der Fracht besonders schwierig oder gar unmöglich ist, z. B. bei Gütern, die regelmäßig in Säcken verladen werden.

i) Bei der Durchbildung des Wertsystems sind zu weitgehende Wertabstufungen und Zergliederungen zu vermeiden. Schon jetzt gehen, wie wir gesehen haben (vgl. S. 223 f.), manche Tarife, z. B. der nach dem La Plata und Paraná und der nach Mittelbrasilien, in dieser Hinsicht zu weit. Die Folge ist, daß es bei der Wertabstufung nicht immer ohne Willkür und Regellosigkeit abgeht; daß weiter die richtige Einschätzung der Güter in die Tarifklassen oder in die Tarifstellen erschwert wird; daß bei den oft wenig zuverlässigen und zweifelhaften Hilfsmitteln der Unterscheidung Umgehungen des Tarifs erleichtert werden; und endlich, daß besonders weitgehende Unterscheidungen der Güter naturgemäß auch einen besonders häufigen Wechsel der Frachtsätze bedingen. Aus diesem Grunde wird auch grundsätzlich der Klassentarif, nötigenfalls in Verbindung mit einer Reihe von Ausnahmesätzen für einzelne Güter, dem Einzeltarif, der jedes einzelne Gut mit einem besonderen Frachtsatz versieht, vorzuziehen, und der Ersatz des Einzeltarifs durch den Klassentarif anzustreben sein.

k) Die tarifarische Gleichstellung der Häfen, die auf dem überseeischen Frachtmarkt miteinander in Wettbewerb treten, ist nach Möglichkeit zu fördern, um gleiche Bedingungen für alle Wettbewerbsplätze zu schaffen und den einer ruhigen und stetigen Entwicklung des überseeischen, besonders des Ausfuhrhandels schädlichen Kampf der einzelnen Häfen gegeneinander abzuschwächen.

l) Die Paket- (*parcel*-) Beförderung ist tarifarisch nach Möglichkeit zu begünstigen. Denn sie dient vorzugsweise der Beförderung von Proben und Mustern und bildet daher ein wichtiges Mittel, um die Ausfuhr zu fördern und ihr neue Wege zu erschließen.

m) Endlich ist auch der Ausbau der Durchtarife möglichst zu fördern. Sie gewähren gegenüber den Sätzen des gebrochenen Verkehrs den Vorteil größerer Stetigkeit, erleichtern die Ermittlung und Nachprüfung der Frachtkosten, schaffen eine größere Gewähr für gleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten und bringen im allgemeinen eine Verbilligung mit sich. Sie erleichtern daher den Verkehr nach abgelegenen Plätzen und führen so zu einer Belebung des Verkehrs.

3. Die Mittel zur Verwirklichung der künftigen Tarifpolitik. Wie aber werden die im Vorhergehenden dargelegten Forderungen verwirklicht werden können?

Gerade in Deutschland, wo dem Staate bereits sehr weitgehende Aufgaben auf anderen Gebieten des Verkehrswesens zugewiesen sind, und das berufen erscheint, hier weiter vorbildlich zu bleiben, liegt es nahe, auch bei der Gestaltung des Seefrachttarifwesens in erster Linie an eine Einwir-

kung des Staates zu denken. Die grundsätzlichen Bedenken, welche gegen eine solche Einwirkung sprechen, haben wir schon früher an verschiedenen Stellen erörtert; hier mag daher eine kurze Zusammenfassung genügen.

Eine Einwirkung des Staates wäre in verschiedener Form denkbar. Am weitesten würde die Verstaatlichung der heimischen Linienreederei gehen. Aber ihr stehen, wie wir früher sahen, nicht nur gewisse Bedenken entgegen, sondern sie wäre auch kein brauchbares Mittel, um die Tarifpolitik der überseeischen Fahrt mit wirklichem Erfolge zu bestimmen (vgl. S. 123/4). Denn die Preisbildung im Überseeverkehr geht nicht innerhalb der Grenzen des einzelnen Staates, sondern auf dem Weltfrachtmarkt vor sich, der dem Machtwillen des einzelnen Staates entzogen ist. Auch die Verstaatlichung seiner gesamten heimischen Linienreederei würde dem Staate noch nicht die Möglichkeit geben, die Tarife nach seinem eigenen Ermessen zu gestalten, sondern würde die Abhängigkeit von den übrigen an diesem Verkehr beteiligten Linienreedereien und der freien Schifffahrt fortbestehen lassen. Den beteiligten ausländischen Linienreedereien gegenüber könnte der Staat zwar die Interessen der heimischen Volkswirtschaft wahrnehmen und würde sie vielleicht manchmal auch stärker betonen, als das von den Privatreedereien zu erwarten ist. Indessen einen wesentlichen Erfolg würden diese Bemühungen im allgemeinen nicht haben, da die Abhängigkeit von den mitbeteiligten ausländischen Reedereien und der freien Schifffahrt in den meisten Verkehren zu weit geht, um dem Staate als Reeder eine erfolgreiche Geltendmachung der Bedürfnisse seiner eigenen Volkswirtschaft zu gestatten. Nur wo die Linienreederei eines einzelnen Staates in einem Verkehre ein starkes Übergewicht hat, würde es ihr mit Hilfe der Verstaatlichung möglich sein, die Tarifpolitik nach den Bedürfnissen seiner Volkswirtschaft mit Erfolg zu beeinflussen.

Ähnliches gilt auch von dem zweiten Mittel, das sich dem Staate darbietet, um auf die Tarifpolitik der überseeischen Fahrt Einfluß zu gewinnen: der Subventionierung. Zwar werden der subventionierten Reederei regelmäßig tarifarische Auflagen gemacht; aber eine große Wirksamkeit haben alle diese Vorschriften, abgesehen von dem Falle, wo die subventionierte Reederei einen Verkehr mehr oder weniger ausschließlich beherrscht, nicht erlangt. Die Abhängigkeit von den Mitbewerbern hindert auch hier im allgemeinen eine Einwirkung auf die Tarifgestaltung von wirklicher Bedeutung (vgl. S. 148 ff.).

• Ebenso müßte endlich auch der Versuch scheitern, die Tarifpolitik durch die heimische Gesetzgebung zu beeinflussen. Solche Maßnahmen würden nach herrschender Ansicht immer nur die heimische Schifffahrt binden können. Die Folge wäre, daß durch derartige gesetzliche Eingriffe die heimische Schifffahrt der fremden gegenüber in Nachteil versetzt würde. Denn sie würde in ihrer Bewegungsfreiheit gegenüber der fremden Schifffahrt gehemmt. Aus diesem Grunde hat auch der englische Ausschuß zur Untersuchung der Schifffahrtsringe und des Rabattsystems mit Ausnahme einer einzigen Stimme sich gegen die gesetzliche Einmischung in die Preispolitik der Linienreederei ausgesprochen¹⁾.

¹⁾ *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band I, Seite 84.

Die angeführten Bedenken würden allerdings entfallen, wenn es möglich wäre, ein gemeinschaftliches Vorgehen sämtlicher oder doch der wichtigsten an der Linienfahrt beteiligten Staaten zu erzielen. Es würde sich dabei um den Abschluß völkerrechtlicher Verträge handeln, durch die das überseeische Frachttarifwesen den übereinstimmenden Bedürfnissen aller beteiligter Volkswirtschaften gemäß geregelt würde. Die Möglichkeit solchen Vorgehens ist nicht von der Hand zu weisen. Man könnte sich sehr wohl denken, daß z. B. die Öffentlichkeit oder die gleichmäßige Anwendung der Tarife oder die tarifarische Gleichstellung gewisser Häfen durch völkerrechtliche Verträge geregelt würde. Aber für absehbare Zeit wird mit einem solchen Vorgehen kaum zu rechnen. Nicht nur die volkswirtschaftlichen Interessen, sondern auch die volkswirtschaftlichen Anschauungen gehen in den einzelnen Staaten zu stark auseinander, als daß es wahrscheinlich erschiene, daß sich auch nur über die wichtigsten Fragen in absehbarer Zeit ein Einverständnis erzielen ließe.

Denkbar wäre schließlich noch ein letzter Weg, um die allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte in der Tarifgestaltung zu fördern; das ist die Selbsthilfe der Befrachter. Wie die Reeder, so könnten auch die Befrachter sich zu Verbänden zusammenschließen und mit der dadurch erlangten Machtfülle durch Druck auf die Reeder die Entwicklung des Tarifwesens in gemeinwirtschaftlicher Richtung beeinflussen. Der englische Untersuchungsausschuß hat solchen Zusammenschluß besonders empfohlen¹⁾. Auch sein Gedanke war dabei, daß mit Hilfe solches Zusammenschlusses die Befrachter die Durchführung gewisser wichtiger gemeinwirtschaftlicher Forderungen und vor allem eine Mitwirkung bei der Tarifierstellung erzwingen könnten. Aber zu einem solchen einheitlichen Vorgehen der Befrachter wird es doch nur selten kommen. Der einzige bekannt gewordene Fall ist die im Jahre 1902 geschlossene Vereinigung der am Verkehr nach Australien und Neu-Seeland beteiligten englischen Ausfuhrhändler — die sogenannte *Australasian Merchants Association* —, die im Jahre 1907 30 Mitglieder zählte und in der Tat gewisse Erfolge auf dem Gebiete der Preisbildung erzielt hat²⁾. Aber im allgemeinen wird schon die große Anzahl der beteiligten Befrachter einen solchen Zusammenschluß unmöglich machen. Und selbst wo er gelingen sollte, wird mit einem den wahren volkswirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechenden planmäßigen Zusammenarbeiten kaum gerechnet werden können. Dafür liegen die Bedürfnisse der Beteiligten viel zu verschieden. Der Händler hat vielfach andere Bedürfnisse als der Spediteur, und beide haben wieder andere als der Fabrikant, der unmittelbar verschifft; der Eigenhändler hat andere Wünsche als der Kommissionär, der Ausfuhrhändler andere als der Einfuhrhändler; die Bedürfnisse der großen Befrachter liegen anders als die der kleinen. Und auch innerhalb dieser verschiedenen Klassen von Befrachtern stoßen die Gegensätze vielfach scharf aufeinander: der eine Befrachter ist an diesem, der andere an jenem Gut interessiert, der eine an diesem, der andere an jenem über-

¹⁾ *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band I, Seite 85 ff.

²⁾ Vgl. das Genauere darüber *Report of the Royal Commission on Shipping Rings*, a. a. O., Band I, Seite 86 unter Nr. 327.

seeischen Hafen. Es ist nicht zu erwarten, daß innerhalb eines derartigen Verladerverbandes diese vielen, sich widerstreitenden Interessen in volkswirtschaftlich richtiger Weise ausgeglichen werden. Besonders schwer wiegt hierbei der Gegensatz zwischen den großen und kleinen Befrachtern. Denn die Befürchtung liegt nahe, daß in einem solchen Verbände die großen Ablader ihre Ansprüche mit viel mehr Aussicht auf Erfolg werden geltend machen können als die kleinen Ablader, und der Zusammenschluß so, statt den Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung zu fördern, zu einer Beeinträchtigung dieses Grundsatzes führt. Und auch abgesehen davon wäre es verfehlt, in einem solchen Verbände eine volkswirtschaftlich richtige Vertretung der am überseeischen Seefrachttarifwesen beteiligten Kreise zu sehen. So werden vor allem die Erzeuger in einem solchen Verbände nur eine geringe Rolle spielen, da sie hierfür nur in soweit in Frage kommen würden, als sie unmittelbar verschiffen. Und ebenso werden die Verbraucher in dem Verbände kaum zu Worte kommen. Aus allen diesen Gründen stellt der Zusammenschluß der Befrachter kein brauchbares Mittel dar, um die überseeische Tarifbildung den allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen gemäß zu beeinflussen.

Aber ist denn überhaupt die Einwirkung auf die Tarifgestaltung durch Staat oder Selbsthilfe der Befrachter ein so dringendes Bedürfnis? Vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus und im Hinblick auf die bisherige Entwicklung des Seefrachttarifwesens wird man diese Frage verneinen dürfen. Die großen deutschen Reedereien haben, wie billigerweise wird anerkannt werden müssen, stets ein hohes Maß von Verantwortlichkeitsgefühl gegenüber der deutschen Volkswirtschaft gezeigt. Sie haben sich stets in erster Linie als Glied in dem Gefüge der deutschen Volkswirtschaft betrachtet und gleichzeitig auch ein großes Maß von Verständnis für eine volkswirtschaftlich richtige Tarifgestaltung gezeigt. So ist z. B., um nur einiges zu nennen, die Überzeugung, daß die allgemeinen Interessen eine möglichst weitgehende Gleichmäßigkeit der Behandlung, Öffentlichkeit, Stetigkeit, Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit der Tarife verlangen, und das Bestreben, dieser Überzeugung im internationalen Seefrachttarifwesen nach Möglichkeit Geltung zu verschaffen, in den deutschen Reedereien durchaus heimisch. Es liegt kein Grund zu der Befürchtung vor, daß hierin künftig ein Wandel eintreten könnte. Vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus wird man sich daher mit der Tatsache, daß Einwirkungen von außen auf die Tarifgestaltung in der überseeischen Schifffahrt entweder nicht möglich sind, oder doch keinen wirklichen Erfolg versprechen, oder sich sogar gegen die eigne Volkswirtschaft und Reederei richten würden, ohne große Bedenken abfinden und daher nur wünschen können, daß die deutschen Linienreedereien bald wieder zu ihrer alten Machtfülle innerhalb der Weltreederei und damit auch zu ihrem früheren Einfluß auf die Preisgestaltung im Überseeeverkehr gelangen möchten. Das bildet, soweit sich die Verhältnisse übersehen lassen, auch Gewähr dafür, daß die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft im Seefrachttarifwesen nicht zu kurz kommen

Verzeichnis der benutzten Tarife.

(Soweit nichts anderes vermerkt, handelt es sich um öffentliche Tarife.)

1. Ältere Tarife.

Seefrachttarif für die ausgehende und einkommende Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam vom 25. September 1613. (Anlage II.)

Seefrachttarif für die Fahrt von Hamburg nach Rouen aus dem Jahre 1649. (Anlage III.)

Entwurf zu einem Seefrachttarif für die Fahrt zwischen Hamburg und London aus dem Jahre 1696. (Anlage IV.)

2. Neuzeitliche Tarife.

I. Mittelmeerfahrt.

Frachttarif der Deutschen Levante-Linie, Hamburg, ab Hamburg und Bremen 1914. (Nicht veröffentlicht.)

Tarif für den direkten Frachtgutverkehr von Stationen der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen, der Königlich Sächsischen, der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches und pfälzisches Netz) usw. nach den Hafenplätzen Alexandrette, Alexandrien, Batum, Beirut, Braila, Burgas, Dedeagatsch, Galatz, Haidar-Pascha, Jaffa, Konstantinopel, Küstendje (Constantza) — nur im Winter —, Malta (Valletta), Mersina, Odessa, Piräus, Salonik, Samsun, Smyrna, Trapezunt und Varna, vom 1. April 1914.

Tarif des Taux de Frets d'Anvers aux Ports du Levant, 1. Januar 1914. (Nicht veröffentlicht.)

Exporttarif ab Triest nach Häfen Albaniens, Griechenlands, Ägyptens, der Levante, des Schwarzen Meeres und der Donau. Herausgegeben vom Österreichischen Lloyd, 1913.

Tariffa Provvisoria per Merci e Valori da Genova, Livorno, Napoli, Messina e Catania per il Levante, la Soria e Alessandria. Herausgegeben von der Società Nazionale di Servizi Marittimi, 3. Oktober 1910. (Nicht veröffentlicht.)

Tariffa Locale per Merci Comuni da bordo Genova per Scali Nazionali-Marsiglia-Bastia Trieste-Malta-Scali Della Libia e Tunisia. Herausgegeben von der Società Nazionale di Servizi Marittimi, 20. Juni 1912.

II. Nordatlantische Fahrt.

Frachttarif nach New York. Herausgegeben je besonders von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Frachttarif nach Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport-News und Norfolk. Herausgegeben je besonders von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Exporttarif Nr. 15. Frachtraten von Triest und Fiume nach New York, Philadelphia und New Orleans. Herausgegeben von der Austro-Amerikana, Schiffahrts-Aktiengesellschaft Triest, Januar 1913.

Verzeichnis der Tarif- und Kontraktraten nach New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport-News und Norfolk. (Ohne Angabe des Herausgebers. Nicht veröffentlicht.)

Frachttarif nach New Orleans und Galveston. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Frachttarif nach Montreal direkt, gültig während der Sommersaison 1914. Herausgegeben je besonders von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd.

III. Westindische und Mexikofahrt.

Frachttarif für Güter von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach Häfen in Westindien (Santo Domingo, Haiti, Port Limon, Guatemala-Ostküste, Jamaika, Venezuela, Curaçao, Aruba, Bonaire, Trinidad, Ciudad Bolivar, St. Thomas, St. Croix). Herausgegeben von der Hamburg-Amerika-Linie, 1. Januar 1914.

Frachttarif für Güter von Hamburg und Bremen über New York nach Häfen in Westindien, sowie nach den Häfen der Ostküste von Columbien und Costarica. Herausgegeben von der Hamburg-Amerika-Linie (Atlas-Linie), 1914.

Frachttarif für Güter von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach Cuba. Je besonders herausgegeben von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, Februar 1914.

Frachttarif für Güter von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach Mexiko. Herausgegeben von der Hamburg-Amerika-Linie, 1914.

Classification (No. 4) of Goods Applicable to Exports from Europe to West India (including Jamaica), and Atlantic Coast Ports (other than Demerara and British West India Islands from U. K. Ports), as also to Ports on the West Coast of Central America (including Panama), Mexico, United States of America and in the North Pacific. Herausgegeben von der Conference of W. I. Atlantic S. S. Companies (West India and Pacific Traffic), Dezember 1913. (Nicht veröffentlicht.)

IV. Fahrt nach der Ostküste Südamerikas.

Frachttarif für den Verkehr von Bremen, Hamburg und Antwerpen nach Mittelbrasilien (Natal, Parahyba do Norte [Cabedello], Pernambuco, Maceio, Aracaju, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro und Santos). Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, März 1914. (Nicht veröffentlicht.)

Frachttarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Emden nach dem La Plata und Paraná. Herausgegeben von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Hamburg-Amerika-Linie (Südamerika-Dienst), der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« und dem Norddeutschen Lloyd (Südamerika-Fahrt) 1. Februar 1914. (Nicht veröffentlicht.) Außerdem sämtliche vorausgegangenen Auflagen seit dem Jahre 1893 für den Verkehr von Hamburg und Bremen nach dem La Plata und Paraná.

Tarif of Rates of Freight from Antwerp to the River Plate. Herausgegeben vom Syndicat Continental des Compagnies de Navigation à Vapeur au La Plata; Antwerp, Januar 1912. (Nicht veröffentlicht.)

V. Fahrt nach und von der Westküste Südamerikas.

Frachttarif ab Bremen, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen nach Chile und Peru Herausgegeben von der Roland-Linie, Akt.-Ges., Bremen, Juni 1914.

Tarif for Homeward Cargo from Chilian to U. K. ports and Continent, via the Straits of Magellan. Herausgegeben von The Pacific Steam Navigation Company, Lamport & Holt Line, Kosmos Steam-Ship Company, Gulf Line, Limited, Roland-Linie, A.-G.; Valparaiso, 26. Januar 1912.

VI. Afrikanische Fahrt.

Ausgehender Tarif von Hamburg nach Senegambien, Februar 1914.

Ausgehender Tarif von Hamburg nach der Westküste Afrikas (Freetown [Sierra Leone], Sekondi und Accra, Duala und Manoka, Fernando Po und den Häfen zwischen Rio Del Rey und Victoria beide einschl., Malimba bis Massabe), Februar 1914.

Ausgehender Tarif von Hamburg nach der Westküste Afrikas (Conakry, Sherbro, Liberia, Elfenbeinküste, Goldküste [ausschl. Sekondi und Accra], Togo, Dahomey), 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von Hamburg und Bremen nach Swakopmund Reede und Lüderitzbucht Reede, 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von Hamburg und Bremen nach Walfischbai und Port Nolloth, 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von Hamburg und Rotterdam sowie von Bremen in Umladung über Hamburg nach Lagos innerhalb der Barre, Januar 1914.

Ausgehender Tarif von Hamburg und Rotterdam sowie von Bremen mit Umladung über Hamburg nach Benin, Sapelli, Warri, Okrika, Abonema, Buguma, Bakana und Degama, Januar 1914.

Ausgehender Tarif von Hamburg und Rotterdam sowie von Bremen mit Umladung über Hamburg nach Forcados, Burutu, Bonny, Opobo, Egwanga, Calabar, Ikang und Oron, Mai 1914.

Ausgehender Tarif von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach dem Kongo-Fluß, März 1913.

Ausgehender Tarif von Hamburg nach den portugiesischen Häfen Westafrikas, Februar 1914.

Rücktarif nach Hamburg und Bremen von Bissao und Bolama, Conakry und Sierra Leone, Sherbro und Rio Munez, den Häfen südlich von Sherbro bis Kotonou und Kamerun-Fluß, Fernando Poo und den Häfen zwischen Rio del Rey und Victoria beide einschl., Malimba bis Mossamedes beide einschl., Januar 1913.

Rücktarif nach Hamburg und Bremen von Lagos innerhalb der Barre, Januar 1913.

Rücktarif nach Hamburg und Bremen vom Kongo-Fluß, April 1912.

Rücktarif von Deutsch-Südwest-Afrika nach Hamburg und Bremen, April 1912.

Rücktarif für Mahagoni von Plätzen nördlich von Lagos, Lagos innerhalb der Barre, den Ölfüssen, Duala usw. nach Hamburg und Bremen, April 1912.

Sämtlich herausgegeben von der Woermann-Linie, Hamburg-Amerika-Linie und Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, A. G.

Ausgehender Tarif von New York nach Senegambien, 1. Mai 1912.

Ausgehender Tarif von New York nach der Westküste Afrikas (Freetown [Sierra Leone], Sekondi und Accra, Duala und Manoka, Fernando Po und den Häfen zwischen Rio Del Rey und Victoria beide einschl., Malimba bis Massabe), 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von New York nach der Westküste Afrikas (Conakry, Liberia, Elfenbeinküste, Goldküste [ausschl. Sekondi und Accra], Togo, Dahomey), 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von New York nach Lagos innerhalb der Barre, 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von New York nach den portugiesischen Häfen Westafrikas, 1. Januar 1913.

Ausgehender Tarif von New York nach Swakopmund Reede und Lüderitzbucht Reede, 1. Mai 1912.

Sämtlich herausgegeben von der Woermann-Linie, Hamburg-Amerika-Linie (Afrika-Dienst), Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, A. G., The British and African Steam Navigation Co. Ltd., African Steam Ship Company Elder Line Ltd.

Frachttarif für die Häfen Kapstadt, Algoa-Bay (Port Elizabeth), East London, Durban (Port Natal), Lorenzo-Marques (Delagoa-Bay), und Beira von Hamburg, Bremen, Antwerpen und Rotterdam. Herausgegeben von der Deutschen Ostafrika-Linie Hamburg 1913.

Frachttarif von Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen nach Kilindini, Mombassa, Tanga, Bagamojo, Daressalam, Zansibar, Pangani, Salale, Kilindoni, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo und Mozambique, Quelimane und Chinde. Herausgegeben von der Deutschen Ostafrika-Linie Hamburg, ohne Datum.

Tarif für den direkten Frachtgutverkehr von Stationen der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen, der Königlich Sächsischen, der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches und pfälzisches Netz) usw. nach den Hafenplätzen Bagamojo, Beira, Buschirihof, Chinde, Daressalam, Delagoa-Bay (Lorenzo-Marques), Durban (Port Natal), Ibo, Inhambane, Kigombe, Kikogwe, Kilindini, Kilidoni, Kilwa, Lindi, Mikindani, Moa, Mombassa, Mozambique, Pangani, Quelimane, Salale, Tanga und Zansibar vom 1. Januar 1912.

Tarif des Frets au Départ de Marseille, Le Havre, Bordeaux, Saint-Nazaire, Dunkerque et Cette pour les Escales de Djibouti, Mombassa, Zansibar, Mahé, Mayotte, Madagascar, La Réunion et Maurice. Herausgegeben von der Compagnie des Messageries Maritimes, April 1913.

VII. Arabisch-persische Fahrt.

Frachttarif von Hamburg und Antwerpen nach Port Sudan, Djibouti, Maskat, Bender-Abbas, Lingah, Bahrein, Bushire, Mohammerah und Basra, ferner mit Umladung in Suez nach Suakim, Massana, Djeddah, Hodeida, Yambo, Tor und El Wedg. Herausgegeben von der Hamburg-Amerika-Linie, 1914. (Nicht veröffentlicht.)

VIII. Indische Fahrt.

Rates from Bremen, Hamburg & Antwerp to Bombay, Karachi, Colombo, Madras, Calcutta. Herausgegeben von der Indian Steam Trade Conference, 1. Juli 1908. (Nicht veröffentlicht.)

IX. Ostasiatische Fahrt.

Frachttarif für den Reichspost- und Frachtdampferdienst des Norddeutschen Lloyd von Bremen, Hamburg, Emden, Rotterdam und Antwerpen nach Ostasien vom 23. April 1914; übereinstimmend mit dem Frachttarif der vereinigten Konferenzlinien.

Frachttarif nach Niederländisch-Indien über Australien. Herausgegeben von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg 1914.

Tarif des Frets pour les Ligues Postales de l'Indochine, de la Chine et du Japon, de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie au départ de: Marseille, Le Havre, Bordeaux, Saint Nazaire, Dunkerque et Cette. Herausgegeben von der Compagnie des Messageries Maritimes, April 1913.

Frachttarif für den Verkehr ab Triest nach Ostindien, China und Japan. Herausgegeben vom Österreichischen Lloyd, 1. April 1910.

Freight Tariff from Hongkong, Swatow, Amoy, Foochow. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, 1. November 1910. (Nicht veröffentlicht.)

Freight Tariff from Singapore and Penang. Herausgegeben von der Straits Homeward Conference, Oktober 1909. (Nicht veröffentlicht.)

Freight Tariff applying from Shanghai, Yangtze and North China Ports, to ports in United Kingdom, Europe, United States of America (North and South), Egypt and Ports in the Eastern Archipelago. Herausgegeben von der China Homeward Conference, 1. Juli 1910. (Nicht veröffentlicht.)

Freight Tariff from Japan Ports. Gültig für sämtliche an diesem Verkehr beteiligten Linien. (Herausgeber nicht bezeichnet), 22. Juli 1909. (Nicht veröffentlicht.)

X. Australische Fahrt.

Frachttarif für Reichspostdampfer nach Australien. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Frachttarif für Frachtdampfer nach Australien. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Frachttarif für die Frachtdampfer direkt nach Hobart (Tasmanien), Newcastle (N. S. W.) und Brisbane. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Frachttarif für die Frachtdampfer nach Neu-Seeland. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd, 1. Januar 1914.

Frachttarif nach Australien. Herausgegeben von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg 1914.

Frachttarif nach Neu-Seeland. Herausgegeben von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg 1914.

Frachttarif nach Neu-Guinea. Herausgegeben vom Norddeutschen Lloyd (Singapore-Neu-Guinea-Zweiglinie), 1914.

Schriftenverzeichnis.

I. Verkehrswesen im allgemeinen.

- Borghst, R. van der, Das Verkehrswesen, 2. Auflage. Leipzig 1912.
Cohn, G., Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens. Stuttgart 1898.
Grunzel, System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.
— Verkehrspolitik (Band 5 des Grundrisses der Wirtschaftspolitik). Wien-Leipzig 1910.
Hennig, R., Von Deutschlands Anteil am Weltverkehr, 2. Auflage. Berlin 1911.
— Die Hauptwege des Weltverkehrs. Jena 1913.
Lotz, W., Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900, 2. Auflage. Leipzig 1906.
Sax, Em., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Wien 1878/79.
Wagner, A., Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, tunlichst in prinzipieller Behandlungsweise. Leipzig 1909.

II. Seewesen und Nachbargebiete.

- Baasch, E., Die Böttfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland. Forschungen zur Hamburgischen Handelsgeschichte, Teil II. Hamburg 1898.
— Hamburgs Seeschifffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Herausgegeben vom Verein für Hamburgische Geschichte. Hamburg 1893.
Behrens, H. O., Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika. Halle a. S. 1905.
Böhmer, W., Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd. Ein Beitrag zur Geschichte der großen Unternehmungen in Deutschland. Berlin 1909.
Bornholdt, P. & Co., Chartering- and Steamship-Agents Riga, Private Telegraph-Code. Riga 1888.
Boyens, E., Das deutsche Seerecht, 2 Bände. Leipzig 1897 und 1901.
Bureau des Industrierats im K. K. Handelsministerium, Gesetze und Verträge über Post- und Schifffahrtslinien in den Seestaaten der Erde, 2 Teile. Wien 1904.
— im K. K. Handelsministerium, Konnossemente und Seefrachtrecht in verschiedenen Staaten. Wien 1902.
Büsch, J. G., Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in ihren mannigfaltigen Geschäften, 2 Teile, 3. Auflage. Hamburg 1824.
Charterer, Der, Ein Hilfsbuch zur Befrachtung der Schiffe nach richtigen Grundsätzen, (ohne Angabe des Verfassers) aus dem Englischen übersetzt von C. Th. von Soden. Hamburg 1854.
Commentz, C., Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik. Charlottenburg 1912.
Deckinger, M., Die rechtliche Behandlung des Rabattversprechens nach dem System der zurückgestellten Rabatte (System of Deferred Rebates) der Verbände in der Seeschifffahrt. Erschienen als Band 24 der Probleme der Weltwirtschaft; Schriften des Königlichen Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, herausgegeben von Professor Dr. B. Harms.
Die Fortschritte des deutschen Schiffbaues unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Flotte des Norddeutschen Lloyd. Ohne Angabe des Verfassers; Berlin 1909.

- Döring, W., Der Befrachter. Ein Berater in wichtigen Fragen für Schiffskapitäne, Reeder und Kaufleute. Papenberg 1878.
- Euken, W., Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt. München und Leipzig 1914.
- Fitger, E., Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902.
- Frisk, Aug., Sworn Skipbroker, Chartering- and Steamship-Agent, Riga, Private Telegraph-Code. Leith 1893.
- Greve, W., Seeschifffahrtssubventionen der Gegenwart. Hamburg 1903.
- Haarmann, Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschifffahrt. Leipzig 1908.
- Haase, A., Die modernen Lösch- und Ladeeinrichtungen und ihre Bedeutung für die Seeschifffahrtsbetriebe. Jena 1913.
- Hansa, deutsche nautische Zeitschrift. Hamburg.
- Harrison, George, The Freighter's Guide and Corn Merchant's Assistant. New Edition. London 1868.
- Dasselbe Werk nach einer älteren Auflage ins Deutsche übertragen von L. Ch. Jensen unter der Bezeichnung: »Wegweiser für Verfrachter und Korn-Kaufleute«. Wyk auf Föhr 1852.
- Hegemann, F., Mittlere Entfernungen auf Dampferwegen in Seemeilen. In Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, herausgegeben von der deutschen Seewarte in Hamburg, 25. Jahrgang, Beiheft I. Berlin 1897.
- Herner, H., Hafengebühren und Schiffsvermessung. Ein kritischer Beitrag zur Würdigung ihrer technischen, wirtschaftlichen und statistischen Bedeutung. Erschienen als Band 11 der Probleme der Weltwirtschaft. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, herausgegeben von Professor Dr. B. Harms.
- Himer, K., Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897 bis 1907. Berlin 1907.
- Huldermann, B., Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschifffahrt. Berlin 1909.
- Geschäftslage und Entwicklung der Seeschifffahrt 1911/1913. 1913.
- Johnsen, Ocean and Inland Water Transportation. New York, London 1911.
- Kaegbein, A., Schifffahrt und Schiffbau Deutschlands und des Auslandes, Handbuch 1912/13 und 1913/14. Hamburg 1912 und 1913.
- Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Berlin 1851.
- Kegel, Der Handel in Hamburg. Hamburg 1806.
- Kluge, Fr., Seemannssprache, wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit. Halle a. S. 1911.
- Kreuter, A., Zur Preisbildung in der Linienreederei. Ein Beitrag zur Morphologie des Seefrachtenmarktes. Inaugural-Dissertation. München 1909.
- Laas, W., Die Nettovermessung der Segelschiffe, Denkschrift des deutschen nautischen Vereins. Berlin 1908.
- Laeisz, W., Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe. Jena 1910.
- Lenz, P., Die Konzentration im Seeschifffahrtsgewerbe. Jena 1913.
- Loeb, E. und Moltmann, B. H., Die großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften, ihre finanzielle Lage und ihre finanziellen Aussichten. Berlin 1904.
- Murken, Die Grundlagen der Seeschifffahrt. Eine ökonomisch-politische Studie. Berlin 1904.
- Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, von 1899—1914 jährlich erscheinend. Berlin.
- Neubaur, P., Der Norddeutsche Lloyd, 50 Jahre der Entwicklung; 1857—1907, 2 Bände. Leipzig 1907.
- Die deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien in zwanzigjährigem Betriebe. Berlin 1906.
- Neucs Archiv für Handelsrecht, herausgegeben von J. F. Voigt, H. G. Heineken und H. A. C. Weber, Band 2. S. 257: Über Frachtabschlüsse pr. Tonne, unter Zugrundelegung von Maß und Gewicht. Hamburg 1860.
- Norddeutscher Lloyd, Jahrbücher. Bremen.
- Overzier, P., Der amerikanisch-englische Schiffahrtstrust — Morgan-Trust — mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu den deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften. Berlin 1912.

- Pappenheim, M., Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts mit besonderer Berücksichtigung des Arbeitsvertrages. In: Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 103. Leipzig 1903.
- Passow, R., Das »Rabattsystem« der Verbände in der Seeschifffahrt. In der Zeitschrift für Sozialwissenschaft, begründet von Julius Wolf, fortgeführt von Dr. Ludwig Pohle, Neue Folge, 2. Jahrgang, S. 25 ff. Leipzig 1911.
- Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts, 2 Bände, 1899 und 1902.
- Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute, Band 3, Seerecht. Hamburg 1830.
- Proceedings of the Committee on the Merchant Marine and Fisheries in the Investigation of Shipping Combinations Under House Resolution 587, 2 Bände. Washington 1913.
- Pupke, W., Schifffahrtsringe und Frachtrabatte. In: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Conrads Jahrbücher) 3. Folge, 39. Band, S. 115 ff. Jena 1910.
- Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, herausgegeben von E. Baasch. Hamburg 1910.
- Reichstag, Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages. 9. Legislaturperiode. 5. Session 1897/98. Zweiter Band, S. 1061 ff., S. 1091 ff. und 1139 ff. Erste Beratung eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern. Berlin 1898.
- Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern nebst Erläuterungen, vom 28. Januar 1898. In den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Reichstages. 9. Legislaturperiode. 5. Session 1897/98. 2. Anlageband. Nr. 103 der amtlichen Drucksachen des Reichstages, S. 1072 ff.
- Report of the Royal Commission on Shipping Rings, with Minutes of Evidence and Appendices. Vol. I—V. London 1909.
- Schachner, R., Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschifffahrt. Karlsruhe 1904.
- Schaps, Das deutsche Seerecht, Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuches nebst Erläuterungen zu den seerechtlichen Nebengesetzen. Berlin 1906.
- Schilling, B., Der Durchfrachtvertrag und das Durchkonnossement im Stückgüterverkehr. Bremen 1913.
- Schmoller, Sering und Wagner, Handels- und Machtpolitik. Reden und Aufsätze im Auftrage der »freien Vereinigung {für Flottenvorträge«. Band I. Stuttgart 1900.
- Scholz, W., Die Stellung der Segelschifffahrt zur Weltwirtschaft und Technik; erschienen als Band I der Probleme der Weltwirtschaft, Schriften des Königlichen Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, herausgegeben von Professor Dr. B. Harms. Jena 1910.
- Schroedter, C., Die englische Handelsschifffahrt. Halle a. S. 1906.
- Schumacher, H., Deutsche Schifffahrtsinteressen im Stillen Ozean, Vorträge; im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich, herausgegeben von Gustav Schmoller, 26. Jahrgang, S. 1 ff. Leipzig 1902.
- Schwarz & Halle, Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande, 2 Teile. Berlin 1902.
- Schweiger, A., Schifffahrtssubventionen und ihr Einfluß auf Post, Admiralität, Schiffbau und Volkswirtschaft. Wien 1905.
- Siewert, F., Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert. Berlin 1897.
- Smith, J. Russell, The Ocean Carrier, a History and Analysis of the Service and a Discussion of the Rates of Ocean Transportation. New York, Chicago and London 1908.
- Spezial Diplomatic and Consular Reports (Dealing with methods and practices of steamship lines engaged in the foreign carrying trade of the United States) 1913.
- Thiess, K., Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschifffahrt. Berlin 1903.
- Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1907.
- Tonnies, P. D. W., Chronik des Hamburger See-Assekuranz-Geschäftes im Jahre 1823. (In den Beilagen: »Bericht über die Beurth-Fahrt der Hamburger Schiffe zwischen London und Hamburg«.) Hamburg 1824.

- Urquhart, G. D., Dues and Charges on Shipping in Foreign Ports. London (George Philip & Son, Ltd.) 1905; 1914.
- Weichs, v., Untersuchung über die Grundlagen des Tarifwesens der Seeschifffahrt. In der »Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft«, 50. Jahrgang, S. 60 ff. und S. 220 ff. Tübingen 1894.
- Wiedenfeld, K., Die nordwesteuropäischen Welthäfen London-Liverpool-Hamburg-Bremen-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Havre in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin 1903.
- Wüstendörfer, H., Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Band I. Dresden 1905—1909.

III. Eisenbahn-Güter-Tarifwesen.

- Acworth, W. M., Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, aus dem Englischen übersetzt nebst einleitendem Vorwort von Dr. Ritter v. Wittek. Wien 1907.
- Beckerath, E. v., Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.
- Breitenbach, v., Über Voraussetzungen und Zweck durchgehender Eisenbahn- und Seefrachttarife. Im Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben vom Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Jahrgang 1893. S. 813 ff. Berlin.
- Cohn, G., Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, 2. Band. Leipzig 1874/75.
- Elsas, F., Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Ein Beitrag zur gegenwärtigen Eisenbahntarifpolitik. Stuttgart 1912.
- Esch, R., Über den Einfluß der Geschwindigkeit der Beförderung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen. Jena 1911.
- Frahm, J., Das englische Eisenbahnwesen. Berlin 1911.
- Franke, G., Bemerkungen über die Gütertarife der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Im Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben vom Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Jahrgang 1904, S. 267 ff.
- Hoff, W. und Schwabach, F., Nordamerikanische Eisenbahnen. Ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung. Berlin 1906.
- Krönig, F., Die Differential-Tarife der Eisenbahnen, ihre Entwicklung, Bedeutung und Berechtigung nach amtlichen Quellen dargestellt. Berlin 1877.
- Laury, Güter- und Tiertarife. In »Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart«, S. 381 ff. Berlin 1911.
- Lehr, J., Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol. Berlin 1879.
- Leyen, v. d., Nordamerikanische Eisenbahnverhältnisse, im Archiv für Eisenbahnwesen, 8. Jahrgang, 1885, S. 1 ff. Berlin.
- Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen. Gesammelte Aufsätze. Leipzig 1885.
- Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1895.
- Rank, E., Grundsätze für den Abschluß von Eisenbahntarifkartellen. Wien, Pest, Leipzig 1890.
- Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung. Wien 1895.
- Eisenbahntarif und Wagennot. In der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 53. Jahrgang, Nr. 55 vom 19. Juli 1913, S. 881 ff. Berlin.
- Reitzenstein, E., Über einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876.
- Rosenthal, C. A., Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in der Schweiz, Teil I. Jena 1914.
- Ulrich, T., Das Eisenbahntarifwesen. Berlin und Leipzig 1886.
- Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
- Wehrmann, L., Die Verwaltung der Eisenbahnen. Berlin 1913.

- Wehrmann, L., Reisetudien über Anlagen und Einrichtungen der englischen Eisenbahnen, insbesondere über die Organisation des Güterverkehrs und das Tarifwesen. Elberfeld 1877.
- Wiedenfeld, Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. Im Archiv für Eisenbahnwesen 1903, S. 1199ff.

IV. Sonstige Literatur, insbesondere allgemeine volks- und weltwirtschaftliche Literatur und allgemeine Literatur zur Kartellfrage.

- Baumgarten, F. und Meszlény, A., Kartelle und Trusts, ihre Stellung im Wirtschafts- und Rechtssystem der wichtigsten Kulturstaaten. Berlin 1906.
- Borgh, R. van der, Handel und Handelspolitik. Leipzig 1900.
- Calwer, R., Einführung in die Weltwirtschaft. Berlin 1906.
- Jahrbuch der Weltwirtschaft. Jena 1911.
- Dittmann, O., Die Getreidepreise in der Stadt Leipzig im 17., 18. und 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte der Preisbewegung. Mitteilungen des statistischen Amtes der Stadt Leipzig. 21. Heft. Leipzig 1889.
- Grunzel, J., Über Kartelle. Leipzig 1902.
- Halle, E. v., Die Weltwirtschaft, ein Jahr- und Lesebuch. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachleute herausgegeben. Leipzig und Berlin 1908.
- Harms, B., Volkswirtschaft und Weltwirtschaft. Versuch der Begründung einer Weltwirtschaftslehre. Erschienen als Band 6 der Probleme der Weltwirtschaft; Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, herausgegeben von Professor Dr. B. Harms. Jena 1912.
- Lehr, Julius, Beiträge zur Statistik der Preise, insbesondere des Goldes und des Holzes. Frankfurt a. M. 1885.
- Liefmann, R., Kartelle und Trusts, 2. Auflage. Stuttgart 1910.
- Krisen und Kartelle, im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, herausgegeben von Gustav Schmoller, 26. Jahrgang, S. 661ff. Leipzig 1902.
- Meyer, H., Ostafrika. In: Das deutsche Kolonialreich, herausgegeben von Hans Meyer, Band 1. Ostafrika und Kamerun. Leipzig und Wien 1909.
- Philippovich, E. v., Grundriß der politischen Ökonomie, 11. Auflage. Tübingen 1910.
- Pohle, L., Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. 2. Auflage. Leipzig 1908.
- Die Kartelle der gewerblichen Unternehmer. Leipzig 1898.
- Rauers, Fr., Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, herausgegeben vom Bremischen Statistischen Amt. Bremen 1913.
- Schmoller, G., Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, 2 Bände. Leipzig 1901 und 1904.
- Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert. Berlin 1903.
- Sonndorfer, R., Die Technik des Welthandels, 2. Band. Wien und Leipzig 1912.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt, 34. Jahrgang. Berlin 1913.
- Tschierschky, S., Kartell und Trust. Vergleichende Untersuchungen über deren Wesen und Bedeutung. Göttingen 1903.
- Wagner, A., Lehrbuch und Handbuch der politischen Ökonomie. 4. Hauptabteilung: Finanzwissenschaft. 3. Auflage. 1. Teil: Einleitung, Ordnung der Finanzwirtschaft, Finanzbedarf, Privaterwerb. Leipzig 1883.
- Weichs-Glon, F. Freiherr zu, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Tübingen 1894.
- Weltwirtschaftliches Archiv, Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre, herausgegeben von Bernhard Harms. Jena 1913ff.
- Wirth, A., Deutschlands wirtschaftliche Expansion. Im Handbuch der Politik, herausgegeben von Laband usw. Band II: Die Aufgaben der Politik. Berlin-Leipzig 1912/13.
- Zoepfl, G., Nationalökonomie der technischen Betriebskraft. Jena 1903.

Verzeichnis der Anlagen.

- Antrag (»Vorstellung«) des Kaufmanns Johann Siegmund Westphalen an die Kommerzdeputierten in Hamburg auf Einrichtung einer Börtfahrt von Hamburg nach Rouen vom 26. Juli 1771 . . . Anlage I.
- Seefrachttarif für die ausgehende und einkommende Fahrt zwischen Hamburg und Amsterdam vom 25. September 1613 Anlage II.
- Seefrachttarif für die Fahrt von Hamburg nach Rouen aus dem Jahre 1649 Anlage III.
- Entwurf zu einem Seefrachttarif für die Fahrt zwischen Hamburg und London aus dem Jahre 1696 Anlage IV.
- Gegenüberstellung der Tarifsätze von Hamburg nach Amsterdam (Tarif vom 25. IX. 1613, in Geltung bis zum Jahre 1660) und von Hamburg nach Rouen (Tarif vom 22. IX. 1649) Anlage V.
- London Printed Rates of Freight, in der Fassung des Jahres 1868 Anlage VI.
- Die Londoner gedruckten Frachten (London Printed Rates of Freight); in einer deutschen Übersetzung aus dem Jahre 1852 Anlage VII.
- New York Rates of Freight (vom Jahre 1852) Anlage VIII.
- Tonnenskala von Kalkutta (aus dem Jahre 1914) Anlage IX.
- Tonnenskala von Bombay (aus dem Jahre 1914) Anlage X.
- Vom Norddeutschen Lloyd herausgegebene Übersicht über laufende Frachtsätze des freien Marktes von Baltimore nach Bremen (freight quotations) Anlage XI.
- Rundschreiben der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, des Norddeutschen Lloyd usw. an die Verloader über eine Erhöhung der Frachtsätze im Verkehr nach Argentinien Anlage XII.
- Beispiele für die Maß- und Gewichtsverhältnisse der Güter Anlage XIII.
- Frachtbeispiele für den ausgehenden Verkehr in einigen wichtigeren Gütern von Bremen nach wichtigeren überseeischen Plätzen (zusammengestellt nach den Tarifen der beteiligten deutschen Linien) Anlage XIV.
- Beispiele für die Tarifgestaltung in der ausgehenden Fahrt gegenüber der in der einkommenden Fahrt Anlage XV.
- Beispiele für die Tarifbildung innerhalb eines und desselben Verkehrs Anlage XVI.
- Muster für einen Paketschein (parcel receipt) Anlage XVII.
- Auszug aus dem Frachttarif des Norddeutschen Lloyd von Bremen, Hamburg, Emden, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen nach Kuba (gleichzeitig als Beispiel für den formellen Aufbau eines Klassentarifs mit Ausnahmesätzen) Anlage XVIII.
- Muster für eine Rabattanmeldung Anlage XIX.
- Beispiel für einen »gleichartigen« Kontrakt im nordatlantischen Verkehr Anlage XX.
- Beispiel für einen »ungleichartigen« Kontrakt Anlage XXI.
- Beispiel für die Einrichtung der Tarifvorschriften (dem Frachttarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Emden nach dem La Plata und Paraná vom 1. Februar 1914 entnommen) Anlage XXII.
- Beispiel für die Einrichtung eines Klassentarifs mit getrennter Darstellung der Klassenordnung und der Frachtsätze einerseits und der Güterklassifikation andererseits Anlage XXIII.
- Beispiel für die Einrichtung eines Klassentarifs, in dem Klassenordnung, Tarifsätze und Güterklassifikation in einer Darstellung vereinigt sind Anlage XXIV.
- Beispiel für die Einrichtung eines Einzeltarifs (entnommen dem Frachttarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Emden nach dem La Plata und Paraná vom 1. Februar 1914) Anlage XXV.

Anlage I.

Antrag (»Vorstellung«) des Kaufmanns Johann Siegmund Westphalen¹⁾ an die Kommerzdeputierten in Hamburg auf Einrichtung einer Börtfahrt von Hamburg nach Rouen vom 26. Juli 1771.

Es ist bekannt, dass die Handlung auf Rouen & Havre de Grace ein importanter Zweig des Commerciis ist; bey einer mittelmässigen Handlung gehen jährlich wohl 40 Schiffe dahin und kommen auch befrachtet daher. Es ist aber auch leyder mehr denn zu gewiss, dass die Frachten dahin so verschieden sind, dass ein Kaufmann in Gefahr stehet, seine Freunde durch Bestätigung einer höheren Fracht als andern zu verlieren. Es sind Exempel genug vorhanden, dass in einem Schiffe einerley Waaren zu verschiedenen Frachten verladen sind. Dies hat mich auf die Gedanken gebracht, einer löblichen Deputatio Commerciis vorzustellen, ob es nicht möglich, dass auf obige Plätze eine Reihe- oder Beurtfahrt errichtet würde, so wie die per Amsterdam, welche durch Dero Vorsorge jetzo auf einem blühenden Fuss stehet. Ich weiss zwar wohl, dass verschiedene Umstände eine andere Einrichtung wie die auf Amsterdam erfordern. Es gibt Monate, wo wenig dahin verladen wird, und daher könnte keine gewisse Zeit der Expedition stipuliret werden. Man hat in Amsterdam schon beynahe seit 100 Jahren eine Beurtfahrt auf Rouen beliebt, wovon eine gedruckte Ordonantie ist; diese könnte zum Theil auch hier zum Leitfaden der Einrichtung genommen werden.

Ich glaube nicht, dass irgend eine Puissance desfalls Erinnerungen machen kann; denn ausser Frankreich interessiret fast niemanden diese Fahrt. Die französischen Unterthanen würden selbst Nutzen davon haben, wenn eine regulirte Fracht bestimmt wäre; zudem werden fast keine als Hamburger Schiffe dahin beladen, es sey denn, dass daran Mangel ist,

Es sey mir erlaubt, einige Anmerkungen zu machen, um den Nutzen dieser Einrichtung zu beweisen.

Es würde 1. bey einer stipulirten Fracht kein Kaufmann in Gefahr stehen, seine Correspondence zu verlieren. Wie unangenehm ist es nicht, wann ich entweder für mich oder für meinen Freund 120 Livres Fracht für Wolle geben muss, und ein anderer ladet in demselben Schiff vielleicht auch an meinen Freund zu 100 Livres, oder ich lade diese Woche zu 100 L., und die folgende Woche legt ein ander Schiff in Ladung; man sieht, dass kein anderes da ist, welches denen unbilligen Forde-

¹⁾ Westphalen wurde am 4. Juli 1772 Kommerzdeputierter in Hamburg; war 1776—77 Präses der Kommerzdeputation; wurde am 10. Mai 1777 Hamburger Rathsherr und starb im Jahre 1800.

rungen Einhalt thun kann; ich bin gezwungen, 120 L. zu bestätigen. Was soll mein Freund, was sollen die Franzosen von uns denken!

2. Es ist die Rhederey auf Rouen sonst die einträglichste gewesen. Ich weiss es, dass die Schiffe auf Rouen ehemals sich 3 mahl frey gefahren; jetzt muss man jede Reise zuschiessen; wenigstens freuet man sich, wann kein Zuschuss verlangt wird. Dies kommt daher, dass man gezwungen ist, unter der Hand zu allen Frachten anzunehmen, weil oft auf einmal 4 bis 5 Schiffe in Ladung liegen; dies verzögert nicht nur die Expedition der Waaren, sondern es entstehet dadurch dem Kaufmann ein beträchtlicher Schaden, und die Rhederey büsset auch dabei ein. Man beliebe den grössten Theil der Rheder zu fragen; sie werden bezeugen, dass sie ihren Antheil mehr aus Mitleiden gegen die Schiffer als in Hoffnung eines Nutzens beibehalten.

3. Könnte daraus eine vortreffliche Stiftung für diejenigen Wittwen und Waysen entstehen, deren Männer oder Väter entweder durch Schiffbruch oder natürlichen Todes ihr Leben einbüßen. Denn es müsste doch wohl eine gewisse Anzahl Schiffe zu dieser Beurt bestimmt werden. Diejenigen Schiffer, welche diese Fahrt bereits viele Jahre gethan, und sowohl hier als in Frankreich bekannt sind, verdienen doch wohl den Vorzug. Jedoch da es ein Privilegium und folglich auch ein Nutzen für sie wird, so wird ein Jeder gerne eine gewisse Summa, um die Beurt zu gewinnen, bezahlen; wenn demnach (: ich setze:) 25 Schiffe zu dieser Fahrt bestimmt würden, und jeder Schiffer zur Gewinnung der Beurt 100 R Einkaufs-Geld gäbe, auch für jede Reise 10 oder 12 R an die dazu zu errichtende Cassa bezahlte, so glaube ich, dass eine jede Wittwe jährlich 50 Rthlr. zum Wittwen-Gehalt empfangen könnte.

.....

Sollte mein Vorschlag einige Attention verdienen, so wird die bekannte Einsicht einer löbl. Deputation die Einrichtung nach Wunsch bewirken. Ich würde so frey gewesen sein, diesem einen Entwurf beyzufügen, wann mich nicht theils die Ueberzeugung, Dero ausgebreitete Einsicht werde denselben auf die vollkommenste Art einrichten, theils die Ungewissheit der Aufnahme meiner Proposition davon abgehalten hätte. Indessen wird von mir, auf Dero Befehl und Beyfall, dasjenige, was meine geringe Einsicht vermag, mit dem grössten Vergnügen dazu beigetragen werden.

Anlage II.

**Seefrachttarif für die ausgehende und einkommende Fahrt
zwischen Hamburg und Amsterdam vom 25. September 1613.**

Specification

des Lohns vor de Schippern, so up ere Böerte van Hamborch up Amsterdam und van Amsterdam up Hamborch fahren, des Sommers angaende den $\frac{19. \text{February}}{1. \text{Marty}}$, und durende bett up den $\frac{21. \text{September}}{1. \text{Octobris}}$, und des Winters van $\frac{21. \text{September}}{1. \text{Octobris}}$ bett up den $\frac{19. \text{February}}{1. \text{Marty}}$

	van Hamborch up Amsterdam.		van Amsterdam up Hamborch.	
	Sommer- loon.	Winter- loon.	Sommer- loon.	Winter- loon.
	Gulden. Stüver.	Gulden. Stüver.	℔ β	℔ β
Asche, Dantziger edder Königsberger de Last	5. —	5. 10	5. —	5. 8
Asche, Rigische, de Last	3. 10	4. —	3. 8	4. —
Pottasche, de 100 ℔	— 4	— 4 ^{1/2}	— 3	— 3 ^{1/2}
Lynsaet, Noete, Hersegörte, de Last	4. —	4. 10	4. —	4. 8
Grave Tonnen na advenant				
eine Last Hering	4. 10	5. —	4. 8	5. —
eine Last Sepe				
eine Last Tonnenfisch	—	—	4. 4	4. 12
eine Last Bücking	5. 10	6. —	5. 8	6. —
eine Last Terve edder Weiten	4. 10	5. —	4. 8	5. —
eine Last Roggen	3. 10	4. —	3. 8	4. —
eine Last Haveren	2. 10	3. —	2. 8	3. —
eine Last Tallich, 12 smale Tonn. up de Last.	4. 10	5. —	4. 8	5. —
eine Last Sement, 12 smale Tonn. vor eine Last	—	—	4. —	4. 8
eine Last luebsch Beer	6. 10	7. —	—	—
eine Last Hambörger Beer	6. 10	7. —	—	—
eine Last Issländischen Traen	5. —	5. 10	5. —	5. 8
Muscovische Traen, 8 Uxöveden vor eine Last				
eine Last Pick veerbandt, und veerbandt Teer	5. —	5. 10	5. —	5. 8
eine Last Pick edder Prüssisch Teer	3. —	3. 10	3. —	3. 8
eine Last Pick doppelt bandt	4. —	4. 10	4. —	4. 8
eine Pipe Mumme	1. 10	1. 15	—	—
Tallich in Vaten de 100 ℔	— 4	— 5 ^{1/2}	— 4	— 4 ^{1/2}
ein Quarteer Negelken, Muscaten blomen edder dergeliken	1. 10	1. 15	1. 8	1. 12
eine bale Peper	1. —	1. 5	1. —	1. 4
eine Bale Nöte, Muscaten Rumpen und Gallen.	— 10	— 12	— 8	— 10
eine Casse edder Canaster Canneel de 100 ℔	— 10	— 12	— 8	— 10
eine Bale Spaensche Sepe	— 10	— 12	— 8	— 10
ein Crappe edder Mebael de 100 ℔	— 4	— 4 ^{1/2}	— 3	— 3 ^{1/2}
ein Bale Engefer van ungefehr 500 ℔	1. —	1. 5	1. —	1. 4
Annyss, Commyn, Mandelen, Ryss de Bale	— 10	— 12	— 8	— 10
Smack de 100 ℔	— 3	— 3 ^{1/2}	— 2 ^{1/2}	— 3
Pastel de Bale van ungefehr 200 ℔	— 5	— 5 ^{1/2}	— 4	— 4 ^{1/2}
Wass de 100 ℔	— 5	— 5 ^{1/2}	— 4	— 4 ^{1/2}

	van Hamborch up Amsterdam.		van Amsterdam up Hamborch.	
	Sommer- loon.	Winter- loon.	Sommer- loon.	Winter- loon.
	Gulden. Stüver.	Gulden. Stüver.	℔ β	℔ β
Bresillien Campechi und allerhand Holt de 100 ℔	— 4	— 4 ^{1/2}	— 3	— 3 ^{1/2}
Elephanten-Tenen de 100 ℔	— 5	— 5 ^{1/2}	— 4	— 4 ^{1/2}
Couchenille von 100 ℔	1.—	1. 5	1.—	1. 4
Indigo de 100 ℔	— 12 ^{1/2}	— 14	— 10	— 12
Copperoet edder Allun in vaten edder balen von 100 ℔	— 3 ^{1/2}	— 4	— 2 ^{1/2}	— 3
Corinten in vaten edder balen de 100 ℔	— 5	— 5 ^{1/2}	— 4	— 4 ^{1/2}
ein bale Canefass	— 15	— 18	— 12	— 14
eine Pipe Oelie edder Spanisch Win	2.—	2. 5	2.—	2. 4
eine Pension edder Uxövet na advenant				
ein Uxövet Brandewin edder Oliven	1.—	1. 5	1.—	1. 4
Frantsch Wyn ein Vatt	2. 10	2. 15	2. 8	2. 12
Rinsch Wyn ein Voder	5.—	5. 15	5.—	5. 12
eine Toe-Last	3. 15	4. 10	3. 12	4. 8
eine Tonne Honing	— 12 ^{1/2}	— 15	— 10	— 12
ein Quarteel Terpentin	— 15	— 18	— 12	— 14
eine bale Cattun de 100 ℔	— 9	— 10	— 7	— 8
eine Tonne Sallm	— 12 ^{1/2}	— 15	— 10	— 12
ein Vatt Pelterye	3. 15	4.—	3. 12	4. 8
ein Coffor von 13 banden	2. 5	2. 15	2. 4	2. 12
andere na advenant				
Mölensteine ein 18 der dat stücke	5.—	6.—	5.—	6.—
Sucker in Vaten van 100 ℔	— 6 ^{1/2}	— 7	— 5	— 6
Bresillien Sucker de Kiste	1. 5	1. 10	1. 4	1. 8
Canary edder Madera Sucker de Kiste	1. 5	1. 10	1. 4	1. 8
ein Packe Candiss Sucker van 16 Pack.	3.—	3. 10	3.—	3. 8
ein Packe Englische Laken edder Bayen dat stücke	— 6	— 6 ^{1/2}	— 5	— 6
Kirseyn dre vor ein	—	—	—	—
Schollen in Tonnen	—	—	— 2 ^{1/2}	— 3
Schollen in Mandelen von 3 ^{1/2} voet	—	—	2. 8	3.—
droege Indische Huede dat Stucke	— 5	— 5 ^{1/2}	— 4	— 5
Capo Veerde 3 vor 2				
ein Kip schwedische edder denische Huede	— 3 ^{1/2}	— 4	— 2 ^{1/2}	— 3
ein Kip holländische Huede	— 4 ^{1/2}	— 5	— 3 ^{1/2}	— 4
ein Vatt Garn, ein Vatt Linnen 4 g.	4.—	4. 10	4.—	4. 8
Kisten na advenant.				
ein Vatt Norinbergerye	3. 10	4.—	3. 8	4.—
ein Vatt Fustein	3.—	3. 10	—	—
Zwillich in Vaten edder Kassen na advenant.				
ein Packen van 48 in 50 Stücke Oestersche Laken	4.—	5.—	—	—
Andere Packen na advenant.				
ein Sack Oestersche Wulle von 8 in 900 ℔	5.—	6.—	—	—
ein Veerder Sack van 100 ℔	— 15	— 18	—	—
eine grave edder englische Tonne	— 15	— 18	— 12	— 14
Bockfelle den decker	— 4	— 4 ^{1/2}	— 3	— 3 ^{1/2}
Schinken in vaten van 100 ℔	— 5	— 5 ^{1/2}	— 4	— 4 ^{1/2}
eine Tonneken dobbelt blick	— 7	— 8	—	—
eine Tonneken enckel blick	— 3 ^{1/2}	— 4	—	—
ein bont Stangen Stael, edder ein Tonneken Stael	— 3	— 3 ^{1/2}	—	—
Copper edder Iserdraet, loss edder in vaten de 100 ℔	— 4	— 4 ^{1/2}	— 3	— 3 ^{1/2}

	van Hamborch up Amsterdam.		van Amsterdam up Hamborch.	
	Sommer- loon.	Winter- loon.	Sommer- loon.	Winter- loon.
	Gulden. Stüver.	Gulden. Stüver.	℔ β	℔ β
ein Vatt Copper edder Latteren . . . de 100 ℔	— 3	— 3 ¹ / ₂	—	—
geschlagen Copper »	— 4 ¹ / ₂	— 5	—	—
Roll-Kopper »	— 2 ¹ / ₂	— 3	—	—
Ketels, se sin loss edder in vaten . . . »	— 5	— 5 ¹ / ₂	— 4	— 4 ¹ / ₂
Pannen »	— 5	— 5 ¹ / ₂	— 4	— 4 ¹ / ₂
Koppem Platen »	— 2	— 2 ¹ / ₄	—	—
Hart Isern »	— 2	— 2 ¹ / ₄	—	—
Roem und Staff Isern »	— 2	— 2 ¹ / ₂	—	—
ein Korff Seretsche Rosinen }	— 4	— 4 ¹ / ₂	— 2 ¹ / ₂	— 3
ein Korff Malgausche Rosinen }				
ein Koppel Vigen }				
Tonnelein Vigen }				
eine Tonne Amedam	— 15	— 18	— 12	— 14
Syrop ein Quartel van ungefehr 1000 ℔ . . .	1. 5	1. 10	1. 4	1. 8
Madriilschen Syrop edder dergeliken vate, dat vatt Tin an blöcken edder in vaten de 100 ℔ . . .	3.—	3. 10	3.—	3. 8
Loott von 100 ℔	— 4	— 4 ¹ / ₂	— 3	— 3 ¹ / ₂
eine Glase Kiste	— 2	— 2	— 1 ¹ / ₂	— 1 ¹ / ₂
eine Glase Kiste	4.—	4. 10	—	—
ein Vatken Erde edder Sulfur	1.—	1. 5	—	—
ein Vat holten Lepels edder ander Holtwerk . .	2. 10	2. 15	—	—
eine bale roe side }	2. 10	3.—	2. 8	3.—
eine bale örgen side }				
ein Casse Flucl edder Armesim van 10, 11 edder 12 stücken	2. 10	3.—	2. 8	3.—
ein Kasse golden edder sulvern lacken . . .	2.—	2. 10	2.—	2. 8
Siden Cammelotten und Torkisch Groffgron de bal	2.—	2. 10	2.—	2. 8
eine grave Tonne mit Schwinshaer'	— 15	— 18	—	—
ein Packe Carpetten van ordinari gröte	4. 10	5.—	—	—
Hennff van 100 ℔	— 8	— 9	— 6 ¹ / ₂	— 7
Vlass, Tauwerk, Cabelgarn, de 100 ℔	— 8	— 9	— 6 ¹ / ₂	— 7
Buspoeder de 100 ℔	— 12	— 14	—	—
Salpeter de 100 ℔	— 4	— 4 ¹ / ₂	—	—

Item de Gudere, darvan de Fracht alhier nicht gespecificiert iss, belangende, soferne de Coopman und Schipper wegen der Fracht nicht können accorderen, so schall desulvige Fracht stahn up discretion der Olderlueden.

Orkündlich hebben wy Börgemeistere und Rahtmänner bavengedacht unser Stadt Signet hierunder tho drücken bevalen.

Decretum in Senatu et publicatum den 25. Septembris Anno Christi Sösteinhundert und därtein.

Enthalten in Protokollen der Kommerz-Deputation in Hamburg, veröffentlicht von Baasch in »Forschungen zur Hamburgischen Handelsgeschichte«. Bd. II: Die Börtfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland. Hamburg 1898.

Anlage III.

**Seefrachttarif für die Fahrt von Hamburg nach Rouen
aus dem Jahre 1649.**

**Lista oder Specifikation, was den Hamburger Schiffern, so in
der Boert auff Rouan fahren, für die Fracht bezahlet und gegeben
werden soll.**

Auff Befehl Eines Ehrenvesten Hochweisen Rathes der
Stadt Hamburg.

Hamburg, gedruckt bey Jacob Rebenlein im Jahre 1649.

Die Ehrbare Kauffleute hiesiger Borse haben sich mit denen in
der ordinarie Borth auff Rouan fahrenden Schiffern umb die Fracht
verglichen, wie folget:

	Sommer- Fracht:	Winter- Fracht:
	Guld. Stüv.	Guld. Stüv.
Ein Last Teer	18 —	20 —
Ein Last Eichen Band Pickes	17 —	19 —
Ein Last Tallich zu 12 Tonnen gerechnet	19 —	21 —
Ein Last Gruss Glaß	12 —	14 —
Ein Last oder 12 Tonnen Fisch	18 —	20 —
Das hundert Pfund Tallich in Vaten	— 13	— 14
Das hundert Pfund Ostersche Wulle	1 6	1 10
Das hundert Pfund spansche Wolle	1 16	2 —
Das hundert Pfund Brodt-Zucker	1 —	1 3
Das hundert Pfund Puder-Sucker in Kisten oder Vathen	1 —	1 2
Das hundert Pfund Kopper und Isern Draet in Vathen	— 12	— 13
Das hundert Pfund Wachs	— 14	— 15
Das hundert Pfund Allun und Fictorell	— 10	— 12
Ein Centner Staell	— 16	— 17
Das hundert Pfund Stockfisch in Sacken	1 —	1 2
Das hundert Pfund Feddern	1 16	2 —
Das hundert Pfund Schmack in Bahlen	— 12	— 13
Das hundert nordische Diehlen	18 —	20 —
Das hundert Magdeburger Dielen	20 —	22 —
Ein Uchshövet Tran	3 —	3 6
Das hundert Pfund Engevar	— 15	— 16
Das hundert Pfund Indigo	1 10	1 15
Das hundert Pfund Kunßenilie	2 10	2 18
Ein Bahle Gallonen	1 12	1 14

	Sommer- Fracht: Guld. Stiv.	Winter- Fracht: Guld. Stiv.
Eine Pipe Olie oder Wien	7 —	8 —
Das hundert Pfund Corinthen	— 12	— 14
Ein enckelt Vatken Blick	— 16	— 18
Eine Tonne Butter	2 10	2 15
Das hundert Pfund Cottun	1 10	1 12
Eine Tonne Lachs	1 16	1 18
Das hundert Pfund Ochsen-Haer	— 13	— 14
Das hundert Pfund Buchs-Haer	1 —	1 2
Ein gross Vaß mit Posen	10 —	11 —
Ein Fass mit Nürenberger Holtz-Wahren	6 —	7 —
Ein Vass Nürenberger Isern Wahren, das hundert Pfund	— 15	— 16
Andere Veßer nach advenant	— —	— —
Das hundert Pfund weiß Wachs	— 18	— 19
Das hundert Pfund Cottunen garen	1 10	1 12
Ein Pack Juchten von 60 Paer	7 —	8 —
Ein Enckel Rinck Kopper Draet	— 3	— 4
Das hundert Pfund Bley	— 8	— 9
Ein Bale Kannel	5 —	6 —
Das hundert Pfund Zinnen	— 12	— 13
Ein Sack Safflor	4 —	4 8
Ein Vass mit Corduan, das hundert Pfund	1 —	1 4
Das hundert Pfund Klocken-Spiese	— 12	— 13
Ein Vass mit Rollmessing	6 —	6 5
Das hundert Pfund Scheer-Haer oder Flocken	1 3	1 4
Ein Uckshövet Schweins-Haar	4 —	5 —
Das hundert Pfund Henniff	— 16	— 17
Das hundert Pfund Flachs	— 19	1 —
Das hundert Pfund alt Zinnen in Vessern	— 15	— 16
Das hundert Pfund brunsilien Holtz	— 13	— 14

Von anderen Wahren und Gütern, so allhier nicht specificiret oder benennet seyn, soll die Fracht nach ihrer Billigkeit, und was recht ist, gegeben und bezahlet werden, die Sommerfracht gehet jährlich an auff Ostern und wehret bis Michaelis, die Winterfracht aber gehet auff Michaelis und wehret biss Ostern.

Actum Hamburg den 22. Septembris Anno 1649.

Sonderdruck in der Hamburgensiensammlung der Kommerz-Bibliothek in Hamburg, veröffentlicht in den Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Seite 308ff., herausgegeben von Dr. Ernst Baasch, Hamburg 1910.

Anlage IV.

**Entwurf zu einem Seefrachttarif für die Fahrt zwischen
Hamburg und London aus dem Jahre 1696.**

Ohnvergreifflicher Taxt oder Lohn, welchen wir, sämptliche hiesige Bürger und nach London in England von Hamburg abfahrende Schiffer, fals wir die Freyheit nach Inhalt der den 31. Martii Ao 1696 an hiesigen hochpreisslichen Commertz-Kollegio übergebenen Supplication erhalten, von denen Herren Kaufleuten praetendiren:

pro ein schlesisch Leinen Fass	2 Pfund Sterl.
ein braunsch. Garn Fass	1 » » 10 β ¹⁾
ein Schleswigs Garn Fass	1 » » 14 β
andere Fässer gross oder klein nach advenant	
Ein Pack roh Leinen von 5000 Ellen	2 » »
Ein Barras Pack von 50 Rollen	2 » »
loss Barras die Rolle	6 pens.
ordinaire Leinen oder gadelike Packen nach advenant.	
eine Jauersche Kiste	8 β
eine Schleuer Kiste	8 β
eine Freystädter Kiste	1 Pf. Sterl.
Blauels-Fässer	5 β
Blehfässer	1 β 3 pens.
ein Schiffpfund Kupfer.	3 β
vor ein Buss Ringen drat	3 pens.

¹⁾ Englische Schillinge.

Dieser Tarifentwurf wurde als Teil eines Antrages auf Einrichtung einer Börtfahrt von Hamburg nach London unter dem 31. März 1696 von 4 auf London fahrenden Hamburger Schiffen bei den Kommerzdeputierten in Hamburg eingereicht. Der Entwurf ist nicht zur Einführung gekommen.

Der Entwurf findet sich abgedruckt in den »Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert«, S. 710/11. Dort finden sich auf S. 708—736 weitere Urkunden zur Geschichte der Börtfahrt zwischen Hamburg und London aus den Jahren 1696—1803.

Anlage V.

Gegenüberstellung der Tarifsätze von Hamburg nach Amsterdam (Tarif vom 25. September 1613, in Geltung bis zum Jahre 1660) und von Hamburg nach Rouen (Tarif vom 22. September 1649)¹⁾.

	Von Hamburg nach							
	Amsterdam				Rouen			
	Sommerfracht		Winterfracht		Sommerfracht		Winterfracht	
	Guld.	Stüv.	Guld.	Stüv.	Guld.	Stüv.	Guld.	Stüv.
eine Last Tonnenfisch	4	10	5	—	18	—	20	—
eine Last Tallich, 12 smale Tonn up de Last Tallich in Vaten de 100 <i>℔</i>	4	10	5	—	19	—	21	—
Smack in balen de 100 <i>℔</i>	—	4	—	5 ^{1/2}	—	13	—	14
Wass de 100 <i>℔</i>	—	3	—	3 ^{1/2}	—	12	—	13
Bresillien Holt de 100 <i>℔</i>	—	5	—	5 ^{1/2}	—	14	—	15
Couchenille von 100 <i>℔</i>	—	4	—	4 ^{1/2}	—	13	—	14
Indigo de 100 <i>℔</i>	1	—	1	5	2	10	2	18
Allun in vaten edder balen de 100 <i>℔</i>	—	12 ^{1/2}	—	14	1	10	1	15
Corinten in vaten edder balen de 100 <i>℔</i>	—	3 ^{1/2}	—	4	—	10	—	12
eine Pipe Oelie	—	5	—	5 ^{1/2}	—	12	—	14
eine bale Cattun de 100 <i>℔</i>	2	—	2	5	7	—	8	—
eine Tonne Sallm ²⁾	—	9	—	10	1	10	1	12
eine Tonneken enckel blöck	—	12 ^{1/2}	—	15	1	16	1	18
Copper edder Iserdraet in vaten de 100 <i>℔</i>	—	3 ^{1/2}	—	4	—	16	—	18
Tin an blöcken edder in vaten de 100 <i>℔</i>	—	4	—	4 ^{1/2}	—	12	—	13
Henff van 100 <i>℔</i>	—	4	—	4 ^{1/2}	—	12	—	13
Vlass de 100 <i>℔</i>	—	8	—	9	—	16	—	17
	—	8	—	9	—	19	1	—

¹⁾ In die Gegenüberstellung sind nur diejenigen Güter aufgenommen, für die in beiden Tarifen die gleiche Raum- oder Gewichtseinheit gilt, da die Zurückführung verschiedener Messungseinheiten auf die gleiche Einheit bei dem unentwickelten Zustande des damaligen Maß- und Gewichtswesens zu ungenauen Ergebnissen führen würde. Wo in dem einen der beiden Tarife ein Gut noch durch Zusätze über die Verpackungsart, die in dem anderen Tarife fehlen, näher bezeichnet ist (z. B. Allaun durch den Zusatz: in Fässern oder Ballen), sind diese Zusätze in die Gegenüberstellung mit aufgenommen.

²⁾ Im Tarif Hamburg—Rouen als »Lachs« bezeichnet.

Anlage VI.

LONDON PRINTED RATES OF FREIGHT

(in der Fassung des Jahres 1868).

*HEMP (from Petersburg) Outshot, to pay $\frac{1}{8}$; Half Clean $\frac{1}{4}$; Codilla $\frac{1}{2}$ more than the Freight of Clean Hemp.

*— (from Riga) Outshot, to pay $\frac{1}{8}$; Pass $\frac{1}{4}$; Codilla $\frac{1}{2}$ more than the Freight of Rhine Hemp. Polish and Rhine Hemp on the same footing.

FLAX, in all cases, the same Freight as Hemp.

**TALLOW, to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Clean Hemp on the Gross Weight.

ASHES, to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Clean Hemp on the Gross Weight.

BRISTLES AND TANNED HIDES, to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Clean Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

DRIED HIDES, to pay $\frac{3}{8}$ more than the Freight of Clean Hemp per Ton, Gross.

WET OR SALTED HIDES, to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Clean Hemp per Ton, Gross.

HARE SKINS, to pay the same Freight as Clean Hemp per Ton, of 3500 Skins.

ISINGLASS (in Bales), to pay the same Freight as Clean Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

— (in Casks), to pay $\frac{1}{4}$ more than the Freight of Clean Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

BEES' WAX (in Mats), to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Clean Hemp per Ton of 63 Poods, Gross.

— (in Casks), to pay the same Freight as Clean Hemp per Ton, 63 Poods, Gross.

WOOL, to pay double the Freight of Clean Hemp per Ton of 63 Poods, Gross.

MANUFACTURED HORSE HAIR, to pay double the Freight of Clean Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

HORSE MANES, to pay $\frac{1}{4}$ more than the Freight of Clean Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

HORSE TAILS, to pay the same Freight as Clean Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

FEATHERS, to pay the same Freight as Codilla Hemp per Ton of 44 Poods, Gross.

LINENS, 80 Pieces Flems

— 90 Ditto Ravenducks

— 120 Ditto Drillings

— 80 Ditto Narrow, of 1 Ell

— 40 Ditto Broad, of 2 Ells

— 60 Ditto Sail Cloth

— 6000 Archeans, Broad Diaper, Linens, or Crash

— 8000 Ditto Narrow Linen, Diaper, or Huckaback

} Equal to $\frac{2}{3}$ of a Ton
of Clean Hemp.

*) Outshot should be 1—10th, Half Clean 3—10ths, Codilla 7—10ths, Wool Compressed 9—10ths more than Clean Hemp; and Wool, uncompressed, 125 per cent. more, or $\frac{2}{4}$ times the rate of Clean Hemp, all per ton of 20 cwt. English.

**) $13\frac{1}{2}$ per cent. out of proportion.

GRAIN, Wheat, 97 Imperial Quarters equal to 10 Tons of Clean Hemp.

— Peas, Beans, and Tares, to pay 10 per cent. more than the Freight of Wheat.

— Rye, to pay $7\frac{1}{2}$ per cent. }
 — Linseed, > 10 > }
 — Barley, > 15 > }
 — Oats, > $22\frac{1}{2}$ > }

} Less than the Freight of Wheat.

— Sowing Linseed, 12 Barrels, in Casks }
 — 24 Ditto, in Bulk } Equal to 1 Ton of Rhine Hemp.

WOOD, not to be considered as coming under the denomination of Stowage Goods.

*— Deals, 120 Pieces Petersburg Standard, equal to 3 Loads of Timber.

— Wainscot Logs, to pay $\frac{1}{3}$ more than the Freight of Fir Timber, per Load of 50 Cubic Feet, Custom House Calliper Measure.

— Half Logs, for Broken Stowage, to pay $\frac{2}{3}$ the Freight of Whole Logs.

**— Round Masts. 33 Feet Girt Measure, equal to 1 Load of Fir Timber of 50 Feet, Custom House Calliper Measure.

— Staves (as Cargo), 1 Mille of Running Pipe equal to 20 Loads of Fir Timber.

— Deal Ends (for Broken Stowage), to pay $\frac{2}{3}$ Freight of Deals.

— Lathwood (for Broken Stowage), 1 Fathom of 4 Feet equal to 1 Load of Timber.

MATS (from Archangel), to 5 per cent. less than the Freight of Hemp, for any Quantity not exceeding One-sixth Part of the Ship's Cargo, reckoning 400 Pieces of Double, and 500 Pieces of Single, to 1 Ton.

PITCH AND TAR, 100 Barrels equal to 97 Quarters Wheat, Imperial Measure.

*) The Deals 10 per cent. more Wood than 3 Loads of Timber, besides extra dimensions and number of pieces.

** (Masts.) — The Girt Measure is abolished, and the True Content taken by Calliper, which is in favour of the Ship, — viz, Multiply the Diameter by itself in Inches, and that product by the length in Feet, and divide by 183 for the Cubic Content; Custom House Measure. — (Diameter, in Inches, to be taken at the middle of the Mast.)

Anlage VII.

Die Londoner Gedruckten Frachten.

(London Printed Rates of Freight.)

— in einer deutschen Übersetzung aus dem Jahre 1852 —

*Hanf (von Petersburg) Ausschuss, zahlt $\frac{1}{8}$, Halbrein $\frac{1}{4}$, Hede $\frac{1}{2}$, mehr als die Fracht für reinen Hanf.

*—— (von Riga) Ausschuss zahlt $\frac{1}{8}$, Pass $\frac{1}{4}$, Hede $\frac{1}{2}$, mehr als die Fracht von Rhein. Hanf. Polnischer und Rhein-Hanf auf denselben Fuss.

Flachs in allen Fällen dieselbe Fracht wie Hanf.

**Talg zahlt $\frac{2}{3}$ der Fracht für reinen Hanf, pr. Brutto-Gewicht.

Asche zahlt $\frac{2}{3}$ der Fracht für reinen Hanf, pr. Brutto-Gewicht.

Borsten und gegebte Häute zahlen $\frac{2}{3}$ der Fracht für reinen Hanf, pr. Tons von 44 Pud. Brutto-Gewicht.

Getrocknete Häute zahlen $\frac{3}{8}$ mehr, als die Fracht für reinen Hanf pr. Tons, Brutto.

Nasse oder gesalzene Häute zahlen $\frac{2}{3}$ der Fracht für reinen Hanf pr. Tons, Brutto.

Hasenfelle zahlen dieselbe Fracht als für reinen Hanf pr. Tons von 3500 Fellen.

Hausenblasen (in Ballen) zahlen dieselbe Fracht als für reinen Hanf pr. Tons von 44 Pud Brutto.

—— (in Fässer) zahlt $\frac{1}{4}$ mehr, als die Fracht für reinen Hanf pr. Tons von 44 Pud Brutto.

Bienenwachs (in Matten) zahlt $\frac{2}{3}$ der Fracht für reinen Hanf pr. Tons von 63 Pud Brutto.

—— (in Fässer) zahlt dieselbe Fracht als für reinen pr. Tons von 63 Pud Brutto.

**Wolle zahlt die doppelte Fracht als für reinen Hanf pr. Tons von 63 Pud Brutto.

Fabriziertes Pferdehaar zahlt die doppelte Fracht als für reinen Hanf pr. Tons von 44 Pud Brutto.

Pferde-Mähne zahlt $\frac{1}{4}$ mehr als die Fracht für reinen Hanf pr. Tons von 44 Pud Brutto.

Pferde-Schweife zahlen dieselbe Fracht als für reinen Hanf pr. Tons von 44 Pud Brutto.

Federn zahlen dieselbe Fracht als für Hede (Hanf) pr. Tons von 44 Pud Brutto.

Leinwand, 80 Stück Flämisch

—— 90 > Rabentuch

—— 120 > Drillings

—— 80 > schmale von 1 Elle

—— 40 > breite von 2 Ellen

—— 60 > Segeltuch

—— 6000 Arschienen breite damascirte Leinwand oder Crasch.

—— 8000 > schmale Leinwand

damasc. oder Handtuch.

} entsprechend zu $\frac{2}{3}$ Tons reinen Hanf.

*) Ausschuss sollte $\frac{1}{10}$, Halbrein $\frac{3}{10}$ tel, Hede $\frac{7}{10}$ tel, gepresste Wolle $\frac{9}{10}$ mehr zahlen als reiner Hanf, und ungespresste Wolle 125 p. Ct. mehr oder $2\frac{1}{4}$ Mal die Fracht von reinem Hanf, alles pr. Tons von 20 Cent englisch.

**) $13\frac{1}{3}$ p. Ct. aus dem Verhältniss.

Getreide, Weizen 97 Quarter entsprechend zu 10 Tons reinen Hanf.

— Wicken, Bohnen und Erbsen zahlen 10 pCt. mehr als Fracht für Weizen.

— Roggen zahlt $7\frac{1}{2}$ pCt. }
 — Leinsaamen „ 10 „ }
 — Gerste „ 15 „ } weniger als die Fracht für Weizen.
 — Hafer „ $22\frac{1}{2}$ „ }

— Säe-Leinsaamen, 12 Tönnchen in Fäss. }
 — „ „ 24 „ los im Raum } entsprechend zu 1 Tons reinen Hanf.

Holz nicht zu betrachten, als ob es unter den Benennungen von Staugütern gehöre.

— *Dielen, 120 Stück Petersburg. Standart entsprechend zu 3 Load Fichten-Zimmer.

— Tafelwerk-Klötze oder Blöcke zahlen $\frac{1}{3}$ mehr als die Fracht für Fichten-Zimmer pr. Load von 50 Cubickfuss, Zollhausmaass, wahren Inhalt.

— halbe Klötze oder Blöcke (englisch Wainscot Logs and Half Logs) für gebrochene Staugüter zahlen $\frac{2}{3}$ der Fracht von ganzen Blöcken.

— **Runde Masten, 33 Fuss Girt-Maass, entsprechend zu 1 Load Fichten-Zimmer, Zollhaus, Calliper Maass.

— Holz, Stäbe (als Ladung) 1 Mille laufende Pipstäbe, entsprechend zu 20 Load Fichten-Zimmer.

— Dielenden (für gebrochene Staugüter) zahlen $\frac{2}{3}$ der Fracht für Dielen.

— Splittholz (für gebrochene Staugüter) 1 Faden von 4 Fuss, entsprechend zu 1 Load Fichten-Zimmer.

Matten (von Archangel) zahlen 5 pCt. weniger als die Fracht für Hanf, für ein Quantum, welches den sechsten Teil der Forderung des Schiffs nicht übersteigt.

400 Stück doppelte und 500 Stück einzelne Matten werden für 1 Tons gerechnet.

Pech und Teer, 100 Tonnen entsprechen 97 Quarter Weizen, Imperial-Maass.

*) Die Dielen enthalten 10 pCt. Holz mehr als 3 Load Zimmer, ausser Extra-Dimensionen und Stückzahl.

***) (Masten) das Girt-Maass ist abgeschafft und der wahre Inhalt durch Calliper genommen, welches zum Vortheil der Schiffe ist, — als: multiplizire den Diameten in Zoll durch sich selbst und dies Product durch die Länge, in Fuss, dividire jetzt durch 183 um den Cubick-Inhalt Custom Hause-Maass zu erhalten, (der Diameter in Zoll) ist auf die Mitte der Mast zu nehmen.

Anlage VIII.

NEW YORK RATES OF FREIGHT.

(Vom Jahre 1852.)

Extract from the Bye-Laws of the New York Chamber of Commerce.

THAT when Vessels are freighted by the Ton, and no special agreement is made between the Owner of the Vessel and Freighter of the Goods, respecting the proportion of tonnage which each particular article shall be computed at, the following regulation shall be the standard of computation:

That the articles, the Bulk of which shall compose a Ton, to equal a Ton of heavy materials, shall be in weight as follows:

1568 lbs. of Coffee in casks, 1830 ditto in bags, 1120 lbs. of Cocoa in casks, 1307 ditto in bags.

952 lbs. of Pimento in casks, 1110 ditto in bags.

8 barrels of Flour, of 196 lbs. each.

6 barrels of Beef, Pork, Tallow, Pickled Fish, Pitch, Tar and Turpentine.

20 cwt. of Pig and Bar Iron, Potashes, Sugar, Logwood, Fustic, Nicaragua Wood, and all heavy Dyewoods, Rice, Honey, Copper Ore, and all other heavy Goods.

16 cwt. of Coffee, Cocoa, and Dried Cod-fish, in bulk, and 12 cwt. of Dried Cod-fish, in casks of any size.

6 cwt. of Ship Bread in casks, 7 ditto in bags, and 8 ditto in bulk.

200 gallons (Wine measure), reckoning the full contents of the casks, of Oil, Wine, Brandy, or other kind of Liquors.

22 bushels of Grain, Peas, or Beans, in casks, 36 ditto, in bulk.

36 bushels of European Salt; 31 ditto from the West Indies.

29 bushels of Sea Coal.

40 feet (Cubic Measure), of Mahogany, Square Timber, Oak Plank, Pine and other Boards, Beaver Furs, Peltry, Bees' Wax, Cotton, Wool, and Bale Goods of all kinds.

1 hogshead of Tobacco, and 10 cwt. of Dry Hides.

8 cwt. of China Raw Silk, 10 cwt. nett Bohea Tea, and 8 cwt. Green Teas.

Anlage IX.

Tonnenskala von Kalkutta.

(Aus dem Jahre 1914.)

Articles	Cwt. per tonnet	Cubic ft. per tonnet	Articles	Cwt. per tonnet	Cubic ft. per tonnet
Aloes, in bags and boxes	20	—	Coral, rough	20	—
Alum » » » »	20	—	Coir, loose and unscrewed	12	—
Aniseed, in bags	8	—	» in dholls.	10	—
Arrowroot, in cases	—	50	Copras, or cocoanut kernel	14	—
Arsenic, in bags or cases	20	—	Coriander seed	12	—
Assafoetida, in bags and boxes	20	—	Cotton, in bales, actual measurement at	—	50
Apparel, in boxes	—	50	Cowries	20	—
Bark, in bags	8	—	Cummin seed	8	—
Beeswax	20 gross	—	» » black	8	—
Barilla	20	—	Cutch in bags	18	—
Betel nut.	20	—	» in cases not ex- ceeding 20 cwt. gross	—	50
Books	—	50	Dates, wet	20	—
Borax	20	—	» dry	16	—
Bran	14	—	Dholl	20	—
Brimstone	20	—	Elephants' teeth, in bulk	20	—
Bullion	at per cent.	—	Furniture	—	50
Cake lac, in bags	16	—	Garlic and onions	12	—
Camphor, in cases.	—	50	Ginger	16	—
Cardamoms, in robins	8	—	Gram	20	—
» in boxes	—	50	Gums, in cases	—	50
Cassia, in boxes	—	50	Gunny bags and gunny cloth, not exceeding 2,240 lb. gross	—	50
» in bags	12	—	Gunjah.	—	50
Castor seed.	15	—	Hemp, 5 bales, not ex- ceeding	—	52
Chillies (dry), in bags	8	—	Hides, buffalo or cow, cured	14 gross	—
China root, in bags	11	—	Hoofs, horn shavings, and tips	20	—
» » in boxes.	—	50	Horns, cow, buffalo, or deer	20	—
Chiretta, in bales	16	50	India-rubber, in bags	16	—
Churrah	14	—			
Cigars	—	50			
Cloves, in bags	8	—			
» in boxes	—	50			
Coals	20	—			
Cochineal	—	50			
Coffee, in bags	18	—			
» in casks	16	—			

Articles	Cwt. per tonnet	Cubic ft. per tonnet	Articles	Cwt. per tonnet	Cubic ft. per tonnet
India-rubber, in cases . . . —		50	Rope, in coils —		50
Indigo —		50	» lines and twines, in bundles 16		—
Iron 20		—	Rum, in casks 2 punchus.		—
Jute, 5 bales, not ex- ceeding —		52		or 4 hhds.	
Jute cuttings, 5 bales not exceeding —		52	Safflower, 5 bales, not exceeding —		52
Lac dye —		50	Sago, in cases —		50
Lard 20 gross		—	Sal ammoniac, in bags . 20		—
Linseed 20		—	» in boxes 20 gross		—
Mace —		50	Saltpetre 20		—
Machinery 20		—	Salt 20		—
Metals 20		—	Sapan wood, for dunnage 20		—
Mathie seed 18		—	Sealing wax, in cases . . —		50
Myrabolams 16		—	Seed lac, in cases . . . —		50
Molasses 2 punchus.		—	» in bags 16		—
	or 4 hhds.		Senna —		50
Mother-of-pearl, in bags. 20		—	Shells, rough, in bags . 20		—
» in cases 20		—	Shellac, in cases . . . —		50
Mowrah flowers 20		—	» in bags 16		—
» seed 20		—	Silk chussum —		50
Munjeet —		50	» waste —		50
Mustard or rape seed . 20		—	» piece-goods . . . —		50
Niger seed 20		—	Skins 14 gross		—
Nutmegs, in cases or casks —		50	Soap, country, in cases. —		50
Nux vomica 16		—	» » in bags . 15		—
Oats 16		—	» » bar 20		—
Oil, in cases —		50	Stick lac, in cases . . . —		50
» in casks 4 hhds.		—	» in bags 16		—
Oilseed cake 20		—	Sugar 20		—
Opium per chest.		—	Tallow, in cases or casks 20 gross		—
Paddy 16		—	Talc 20		—
Palmatine, in bags. . . 16		—	Tamarinds, in cases or casks 20 gross		—
Peas 20		—	Tapioca —		50
Pepper, long 12		—	Tea —		50
» black 14		—	Teal seed 20		—
Planks and deals —		50	Timber, round —		40
Poppy seed 20		—	» squared —		50
Putschuck 10		—	Tincal 20		—
Rags —		50	Tobacco, in bales, 5 bales not exceeding —		52
Raw silk, in bales . . . 10		—	Tortoise shells, in chesta —		50
Rattans, for dunnage. . 20		—	Turmeric 16		—
Red wood, for ditto . . 20		—	Wheat 20		—
Rhea, 5 bales, not ex- ceeding —		52	Wool —		50
Rice 20		—			

Anlage X.

Tonnenskala von Bombay.

(Aus dem Jahre 1914.)

Articles	Steamers Old Scale. To the ton	Steamers New Scale. To the ton	Ships To the ton
Aloes, in kegs	40 ft.	—	16 cwt.
Alum, in bags	16 cwt.	—	20 »
Annatto, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Apparel	40 »	—	50 »
Arrowroot, in cases	40 »	—	50 »
Assafoetida, in cases	40 »	—	50 »
Bajree, in bags	16 cwt.	18 cwt.	20 cwt.
Barilla	16 »	—	20 »
Barley, in bags	—	15 cwt.	—
Beeswax, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Betel nut, in bags	13 cwt.	—	16 cwt.
Black wood, in straight square logs	40 ft.	—	50 ft.
» otherwise	16 cwt.	—	20 cwt.
Bone meal and bone dust	—	20 cwt.	20 »
Bones, crushed, in bags	—	—	—
» loose	—	—	—
Books	40 ft.	—	50 ft.
Borax, in cases	40 »	—	50 »
» in bags	16 cwt.	—	20 cwt.
Buffalo horns, in bundles	—	6 cwt.	8 »
Bullion	per cent	—	per cent
Camphor, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Canes, rattans, in bundles	13 cwt.	—	16 cwt.
Cardamoms, in bundles	40 ft.	—	50 ft.
Cassia Lignea, fistula, and buds	40 »	—	50 »
Chasum	8 cwt.	—	10 cwt.
China root, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Cigars	40 »	—	50 »
Cinnamon, in bales	—	—	6 cwt.
» in cases	40 ft.	—	50 ft.
Cloves, in cases	40 »	—	50 »
» in bags or frazils	8 cwt.	—	10 cwt.
Coal	—	—	20 »
Cocoa, in bags	10 cwt.	—	12 »
Coculus Indicus, in bags	13 »	—	16 »
Coffee, in cases	40 ft.	—	50 ft.
» in bags or frazils	12 cwt.	—	16 cwt.
Coir, in bales	40 ft.	—	50 ft.
» in bundles or loose	5 cwt.	—	6 »
» rope, in coils	40 ft.	—	8 »
Colocynth, in cases	40 »	—	50 ft.
Colombo root, in bags	8 cwt.	—	14 cwt.
Copra, in robins	8 »	—	12 »
» in bags	—	—	12 »
Coral, rough (not specimen), in bags	16 cwt.	—	20 »
Cotton seed	—	13 cwt.	—
Cotton, in bales	40 ft.	—	50 ft.
Cowries, in cases	40 »	—	50 »

Articles	Steamers Old Scale. To the ton	Steamers New Scale. To the ton	Ships To the ton
Cowries, in bags	16 cwt.	—	20 cwt.
Cubebs	10 »	—	12 »
Cummin seed, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Cutch, or terra Japonica, in bags or baskets, unscrewed	13 cwt.	—	16 cwt.
Dates, wet	16 »	—	20 »
» dry	13 »	—	16 »
Dhall, crushed, in bags	—	17 cwt.	—
Dragon's blood, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Ebony, square and straight	40 »	—	50 »
» otherwise	16 cwt.	—	20 cwt.
Elephants' teeth, in cases	40 ft.	—	50 ft.
» » in bundles	14 cwt.	—	18 cwt.
» » loose	16 »	—	20 »
Flour	—	—	—
Furniture	40 ft.	—	50 ft.
Galingals	10 cwt.	—	12 cwt.
Galls, in bags	13 »	—	16 »
» in cases	40 ft.	—	50 ft.
Ginger, dry, in cases	40 »	—	50 »
» » in bags	10 cwt.	—	12 cwt.
Gram, in bags	15 »	17 cwt.	20 »
Ground nuts, shelled	13 »	—	16 »
» » unshelled	—	6 cwt.	8 »
Gums of all kinds, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Gum olibanum, in bags	13 cwt.	—	16 cwt.
Hurtall, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Hemp, in screwed bales	—	—	50 »
» loose or in bundles	5 cwt.	—	7 cwt.
Hides and skins, in screwed bales	40 ft.	—	50 ft.
» » » loose and in small bundles	40 »	—	12 cwt.
Horns, buffalo and cow, loose	13 cwt.	—	16 »
» deer, loose	6 »	—	8 »
Horn tips, of any kind	13 »	—	16 »
Indigo, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Jackwood	40 »	—	50 »
Jowaree, in bags	16 cwt.	18 cwt.	20 cwt.
Lac dye, in shells or cases	40 ft.	—	50 ft.
Lang, in bags	16 cwt.	18 cwt.	20 cwt.
» crushed, in bags	—	17 »	—
Linseed, in bags	16 cwt.	—	18 cwt.
Mace, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Maize, in bags	—	16 cwt.	—
Mother-of-pearl, in cases	40 ft.	—	50 ft.
» » in bags	16 cwt.	—	20 cwt.
Mowra flowers	16 »	18 cwt.	20 »
» seed, in bags	13 cwt.	—	16 »
Munjeet or madder root, in cases or bales	40 ft.	—	50 ft.
» » » in bundles or bags	8 cwt.	—	12 cwt.
Musk, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Mussor, in bags	16 cwt.	20 cwt.	20 cwt.
Myrabolams, in bags	13 »	—	16 »
Niger seed	14 »	—	17 »
Nutmegs, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Nux vomica, in cases	40 »	—	50 »
» » in bags	13 cwt.	—	16 cwt.
Oil, of any kind, in casks	40 ft.	—	210 lm. gals.
Oil seeds-, Castor seed	14 cwt.	—	17 cwt.

Articles	Steamers Old Scale. To the ton	Steamers New Scale. To the ton	Ships To the ton
Oil seeds-, Teel or gingelley seed	14 cwt.	15 cwt.	—
» » Rape seed	14 »	16 »	—
» » Mustard seed.	14 »	16 »	—
Opium	per chest.	—	per chest.
Paddy, in bags	13 cwt.	—	16 cwt.
Pepper, in bags.	13 »	—	16 »
Pimento	12 »	—	14 »
Plumbago, in bags	16 »	—	20 »
Poppy seed, in bags (1½ cwt.)	14 »	—	17 »
» » double bags (1½ cwt.)	13 »	—	16 »
» » single bags (1¼ cwt.)	14 »	—	17 »
» » double bags (1¼ cwt.)	14 »	—	17 »
Rattans, in bundles	13 »	—	16 »
» ground	13 »	—	16 »
Red wood	13 »	—	16 »
Rhubarb, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Rice, in bags	16 cwt.	18 cwt.	20 cwt.
Safflower, in cases	40 ft.	—	50 ft.
» in screwed bales.	40 »	—	50 »
» in bags.	8 cwt.	—	10 cwt.
Sago, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Sal ammoniac, in cases	40 »	—	50 »
» » in bags	15 cwt.	—	18 cwt.
Salt	—	28 Indian maunds of 82⅔ lb.	28 Indian maunds of 82⅔ lb.
Salpêtre	16 cwt.	—	20 cwt.
Sandal and sapan wood	11 »	—	16 »
Sealing wax, in cases	40 ft.	—	50 ft.
Senna, in bags	5 cwt.	—	6 cwt.
» in bales	40 ft.	—	50 ft.
Shells, rough, in bags	16 cwt.	—	20 cwt.
Silk, in bales	8 »	—	10 »
» in cases	40 ft.	—	50 ft.
Soap, in cases	40 »	—	50 »
Sugar, in bags	16 cwt.	—	20 cwt.
Calc.	16 »	—	20 »
Tallow	40 ft.	—	50 ft.
Tamarinds	15 cwt.	—	18 cwt.
Tea, in chests	40 ft.	—	50 ft.
Timber, teak; square planks and ploon	40 »	—	50 »
» » round-one-fifth off	—	—	—
Tobacco, in bales	40 »	—	50 »
Tortoise shells, in chesta	40 »	—	50 »
Turmeric, in bags	11 cwt.	—	13 cwt.
Tutenague	16 »	—	20 »
Unrated wood	11 »	—	14 »
Weed seed, in bags	—	10 cwt.	—
Whanghees (vide canes)	13 cwt.	—	16 cwt.
Wheat	16 »	18 cwt.	20 »
Wines and spirits, in casks	40 ft.	—	50 ft.
» » in cases	40 »	—	50 »
Wool, in screwed bales	40 »	—	50 »
Zedory	16 cwt.	—	20 cwt.

Anlage XI.

WEEKLY FREIGHT QUOTATIONS.

NORTH GERMAN LLOYD.

BALTIMORE TO BREMEN.

For Week Ending May 3rd, 1913.

Rate in cents per 100 lbs. gross weight unless otherwise provided.
 Engagements at these rates only to be made subject to our confirmation.
 Minimum freight charge on any single Bill of Lading \$ 3.00.

BALTIMORE, April 26th, 1913.

Apples, green, in bbls. (rate per bbl.)	\$ 1.00	Lumber, pine	\$.29
do. dried, in bbls. . . . .	.28	Lubricating Oil, in bbls. . . . .	.27
do. do. in cases . . . . .	.30	Oatmeal . . . . .	.22
Bark, ground, in bags . . . . .	.22	Oil (Lard and Oleo) in bbls. . . . .	.27
Bark Extract, in bbls. or cases . . . . .	.27	Oil (Red and Corn) in bbls. . . . .	.27
Bran, compressed, in bags . . . . .	.26	Oilcake and Oilmeal . . . . .	.22
Bungs, in bbls. (rate per bbl.) . . . . .	.80	Provisions, in boxes, tierces, bbls. or half-bbls. . . . .	.27
Canned Meats . . . . .	.27	do. in smaller packages . . . . .	.32
do. Goods . . . . .	.27	Quick Malt, in bags . . . . .	.28
Cerealine, in bags . . . . .	.26	Rolled Oats, in bags . . . . .	.22
Cheese, in boxes . . . . .	.40	do. in cases . . . . .	.26
Cornmeal . . . . .	.22	do. in bbls. (rate per bbl.)	.85
Cottonseed Oil . . . . .	.27	Rosin . . . . .	.20
do. Meal and Cake . . . . .	.22	Seeds, in bags—Clover . . . . .	.30
Cotton, compressed . . . . .	.35	do. do. Timothy . . . . .	.32
Dried Fruit, in bbls. or cases (California) . . . . .	.30	do. do. Red Top and Meadow	.45
Dried Grains, compressed in bags	.26	do. do. Grass, 14 lbs. . . . .	.60
Feathers, compressed, in bales . . . . .	.80	Spokes, in cases or bundles, (rate per cubic foot) . . . . .	.12
Flour, in bags . . . . .	.22	Starch, in bags . . . . .	.20
do. in bbls. (rate per bbl.) . . . . .	.75	do. in cases . . . . .	.20
Glucose and Grape Sugar . . . . .	.20	Syrup . . . . .	.27
Gluten Feed . . . . .	.22	Tallow . . . . .	.27
Handles in cases or bundles (rate per cubic foot.) . . . . .	.12	Tobacco, Maryland . . . . .	.45
Hair, compressed, in bales . . . . .	.70	do. Virginia . . . . .	.40
Lard, in tierces, bbls. or half-bbls.	.27	do. Kentucky . . . . .	.40
do. in smaller packages . . . . .	.32	do. Va. stems . . . . .	.40
Leather, in bales or rolls . . . . .	.70	do. Ky. stems . . . . .	.40
Linseed Meal, in bags . . . . .	.22	do. Seedleaf (rate per case)	1.68
Logs and Lumber, walnut, oak, hickory, etc. . . . .	.28	do. manufactured . . . . .	.30
do. do. poplar, withewood, cedar, etc. . . . .	.31	Tobacco Extract, in bbls. or boxes	.27
		Wax . . . . .	.27
		Woodenware (rate per cubic foot)	.12

Goods are delivered at the City of BREMEN during open navigation free of lighterage. If the river navigation is impeded or threatened to be impeded by ice, the cargo to be stored in BREMERHAVEN, NORDENHAM or GESTEMUENDE, on the quays, or in warehouses, lighters or steamers, at the Company's option, and at the risk of the consignees, and thence to be forwarded to BREMEN by rail at the expense and risk of the consignees, as soon as sufficient railway trucks are at hand.

Anlage XII.

Hamburg, Bremen und Antwerpen, den 23. Januar 1912.

An die Herren Verlader.

Die unterzeichneten Reedereien beehren sich, die Herren Verlader zu benachrichtigen, daß sie sich durch die in letzter Zeit eingetretene erhebliche Verschlechterung der Lösch- und Ladeverhältnisse in Argentinischen Häfen gezwungen sehen, eine Surtaxe von

Mk. 7.50 nach Buenos Aires Docks und Boca
für Verschiffungen von den deutschen Häfen
beziehungsweise 7/6 ab Antwerpen

und eine solche von

Mk. 2.50 nach Rosario von den deutschen Häfen
beziehungsweise 2/6 ab Antwerpen

zu erheben.

Diese Surtaxe, welche sofort in Kraft tritt, ist zahlbar per Frachttonne ohne Primage und ohne Rabatt.

Hochachtungsvoll

**Deutsche Dampfschiffahrts-
Gesellschaft »Hansa«
Norddeutscher Lloyd
Lamport & Holt, Ltd.**

**Hamburg-Südamerikanische
Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Hamburg-Amerika Linie
Houlder Bros. & Co., Ltd.**

Prince Line, Ltd.

Anlage XIII.

Beispiele für die Maß- und Gewichtsverhältnisse der Güter.

Altmetalle	1000 kg = cbm	1.45	Linoleum	1000 kg = cbm	1.62
Bier in Kisten	»	» 1.40	Mais	»	» 1.43
Bimstein	»	» 3.88	Mehl in Barrel	»	» 1.80
Baumwollsaatmehl	»	» 2.24	Möbel, gebogene		
Cellulose	»	» 1.67	Wiener	»	» 5.19
Cement	»	» 1.—	Malz	»	» 1.80
Cassia Lignea	»	» 4.53	Potasche	»	» 1.41
Caffee von Santos	»	» 1.55	Pfeffer	»	» 2.44
» von Rio	»	» 1.67	Papier in Ballen	»	» 2.23
Draht	»	» 0.66	Piassava	»	» 2.79
» Stachel-	»	» 1.12	Palmstroh	»	» 4.30
Drahtnetze	»	» 1.93	Quebrachoextract	»	» 1.37
Demijohns	»	» 5.07	Reis	»	» 1.37
Flaschen	»	» 2.57	Roggen	»	» 1.39
Gips in Fässern	»	» 1.10	Radsätze	»	» 1.49
Glas, Spiegel-			Ricinussaat	»	» 2.—
in Kisten	»	» 1.23	Sprit in Fässern	»	» 1.66
Gerste	»	» 1.60	Soda caustisch	»	» 0.70
Gummi	»	» 2.03	Schrot	»	» 0.29
Harz	»	» 1.17	Strohhülsen	»	» 8.72
Holzschachteln	»	» 5.70	Stärke	»	» 2.55
Holzdraht	»	» 3.—	Thee	»	» 3.15
Hanf	»	» 2.10	Tabak	»	3.50 bis 3.80
Hörner	»	» 4.87	Whisky	»	» 1.62
Kleesaat	»	» 1.36	Weizen	»	» 1.30
Knochenmehl	»	» 2.03	Wein in Kisten	»	» 1.67
Korkholz	»	» 7.13	Wachs	»	» 2.33
Korke	»	» 11.80	Zucker, Roh- in Säcken	»	» 1.33
Kartoffeln	»	» 2.—	» crushed	»	» 1.83
Kabel	»	» 1.39	Zinkweiß	»	» 1.62

Anlage XIV.

Frachtbeispiele für den ausgehenden Verkehr in einigen wichtigeren Gütern von Bremen nach wichtigeren überseeischen Plätzen (zusammengestellt nach den Tarifen der beteiligten deutschen Linien).

**Frachtbeispiele für den ausgehenden Verkehr in einigen wichtigeren
(zusammengestellt nach den Tarifen)**

Güterart	Vereinigte Staaten			
	Boston			
	3339 Seemeilen			
	Tarifsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz \$	Kontraktsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz \$
Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg nach Einheitssatz für				
Baumwollwaren	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Wollwaren	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Seidenwaren	\$ 7,5	0,94	\$ 7,5	0,94
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Wollgarn	\$ 3,75	0,47	\$ 3,5	0,44
Baumwollgarn	\$ 3,75	0,47	\$ 3,5	0,44
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	sh 17/6 f. 1000 kg	0,5	sh 15/— f. 1000 kg	0,45
Eisen- und Stahlbleche	sh 12/6 f. 1000 kg	0,37	sh 12/6 f. 1000 kg	0,37
Eisen- und Stahldraht	sh 12/6 f. 1000 kg	0,37	sh 10/— f. 1000 kg	0,3
Anilinfarbstoffe	sh 45/— f. 1000 kg	1,35	sh 40/— f. 1000 kg	1,2
Leder, gegerbtes	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Lederwaren	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Spielwaren (nicht aus Zelluloid)	\$ 3,25	0,41	\$ 3	0,38
Bücher	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Klaviere	\$ 6	0,75	\$ 5	0,63
Glühlampen, elektrische	\$ 2,75	0,34	\$ 2,5	0,31
Bier:				
a) in Fässern	}	3,75	\$ 3,5	0,44
b) » Flaschen				
Zement	sh 8/—	0,24	sh 8/— f. 1000 kg	0,24
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	\$ 7,5	0,94	\$ 7,5	0,94
Kainit:				
a) in Fässern	}	11/—	sh 10/— f. 1000 kg	0,3
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Packpapier)	sh 20/— f. 1000 kg	0,60	sh 16/— f. 1000 kg	0,48
Landwirtschaftliche Maschinen	\$ 6	0,75	—	—
Zucker in Kisten	}	12/6	sh 15/— f. 1000 kg	0,45
» » Fässern			sh 15/— f. 1000 kg	0,45
» » Säcken			sh 12/6 f. 1000 kg	0,37

Gütern von Bremen nach wichtigeren überseeischen Plätzen
der beteiligten deutschen Linien).

von Amerika

New York				Philadelphia			
3470 Seemeilen				3569 Seemeilen			
Tarifsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz ℥	Kontraktsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz ℥	Tarifsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz ℥	Kontraktsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz ℥

Schiffswahl ohne Primage, soweit nichts anderes vermerkt; ohne Rabatt.
die Frachttonne und die Seemeile (= 1852 m).

\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 7,5	0,9	\$ 7,5	0,9	\$ 7,5	0,88	\$ 7,5	0,88
\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 4	0,48	\$ 4	0,48	\$ 3,75	0,44	\$ 3,5	0,41
\$ 4	0,48	\$ 4	0,48	\$ 3,75	0,44	\$ 3,5	0,41
sh 17/6 f. 1000 kg	0,5	sh 15/— f. 1000 kg	0,43	sh 17/6 f. 1000 kg	0,49	sh 15/— f. 1000 kg	0,42
sh 12/6 f. 1000 kg	0,36	sh 12/6 f. 1000 kg	0,36	sh 12/6 f. 1000 kg	0,35	sh 12/6 f. 1000 kg	0,35
sh 12/6 f. 1000 kg	0,36	sh 10/— f. 1000 kg	0,29	sh 12/6 f. 1000 kg	0,35	sh 10/— f. 1000 kg	0,28
sh 45/— f. 1000 kg	1,3	sh 40/— f. 1000 kg	1,15	sh 45/— f. 1000 kg	1,26	sh 40/— f. 1000 kg	1,12
\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 3,5	0,42	\$ 3,25	0,39	\$ 3,25	0,38	\$ 3	0,35
\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 6	0,72	\$ 6	0,72	\$ 6	0,7	\$ 5	0,59
\$ 3	0,36	\$ 2,75	0,33	\$ 2,75	0,32	\$ 2,5	0,3
\$ 4	0,48	\$ 4	0,48	\$ 3,75	0,44	\$ 3,5	0,41
sh 8/— f. 1000 kg	0,23	sh 8 f. 1000 kg	0,23	sh 8/— f. 1000 kg	0,22	sh 8/— f. 1000 kg	0,22
\$ 7,5	0,9	\$ 7,5	0,9	\$ 7,5	0,88	\$ 7,5	0,88
sh 11/— f. 1000 kg	0,32	sh 10/— f. 1000 kg	0,29	sh 11/— f. 1000 kg	0,31	sh 10/— f. 1000 kg	0,28
sh 20/— f. 1000 kg	0,58	sh 16/— f. 1000 kg	0,46	sh 20/— f. 1000 kg	0,56	sh 16/— f. 1000 kg	0,45
\$ 6	0,72	—	—	\$ 6	0,7	—	—
} sh 12/6 f. 1000 kg	0,36	sh 15/— f. 1000 kg	0,43	} sh 12/6 f. 1000 kg	0,35	sh 15/— f. 1000 kg	0,42
		sh 15/— f. 1000 kg	0,43			sh 15/— f. 1000 kg	0,42
		sh 12/6 f. 1000 kg	0,36			sh 12/6 f. 1000 kg	0,35

Güterart	Vereinigte Staaten			
	Baltimore			
	3880 Seemeilen			
	Tarifsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz \$	Kontraktsatz \$ oder sh	Ein- heits- satz \$
Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg nach Einheitssatz für				
Baumwollwaren	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Wollwaren	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Seidenwaren	\$ 7,5	0,81	\$ 7,5	0,81
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Wollgarn	\$ 3,75	0,4	\$ 3,5	0,38
Baumwollgarn	\$ 3,75	0,4	\$ 3,5	0,38
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	sh 17/6 f. 1000 kg	0,45	sh 15/— f. 1000 kg	0,39
Eisen- und Stahlbleche	sh 12/6 f. 1000 kg	0,32	sh 12/6 f. 1000 kg	0,32
Eisen- und Stahldraht	sh 12/6 f. 1000 kg	0,32	sh 10/— f. 1000 kg	0,26
Anilinfarbstoffe	sh 45/— f. 1000 kg	1,16	sh 40/— f. 1000 kg	1,03
Leder, gegerbtes	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Lederwaren	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Spielwaren (nicht aus Zelluloid)	\$ 3,25	0,35	\$ 3	0,32
Bücher	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Klaviere	\$ 6	0,65	\$ 5	0,54
Glühlampen, elektrische	\$ 2,75	0,3	\$ 2,5	0,27
Bier:				
a) in Fässern	} \$ 3,75	0,4	\$ 3,5	0,38
b) » Flaschen				
Zement	sh 8/— f. 1000 kg	0,21	sh 8/— f. 1000 kg	0,21
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische Kainit:	\$ 7,5	0,81	\$ 7,5	0,81
a) in Fässern	} sh 11/— f. 1000 kg	0,28	sh 10/— f. 1000 kg	0,26
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Packpapier)	sh 20/— f. 1000 kg	0,52	sh 16/— f. 1000 kg	0,41
Landwirtschaftliche Maschinen	\$ 6	0,65	—	—
Zucker in Kisten	} sh 12/6 f. 1000 kg	0,32	sh 15/— f. 1000 kg	0,39
» » Fässern			sh 15/— f. 1000 kg	0,39
» » Säcken			sh 12/6 f. 1000 kg	0,32

XIV (Fortsetzung).

von Amerika

New-Orleans				Galveston			
5113 Seemeilen				5505 Seemeilen			
Tarifsatz \$ oder sh	Einheits- satz P	Kontraktsatz \$ oder sh	Einheits- satz P	Tarifsatz \$ oder sh	Einheits- satz P	Kontraktsatz \$ oder sh	Einheits- satz P

Schiffswahl ohne Primage, soweit nichts anderes vermerkt; ohne Rabatt.
die Frachttonne und die Seemeile (= 1852 m).

\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 7,5	0,61	\$ 7,5	0,61	\$ 7,5	0,57	\$ 7,5	0,57
\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 4	0,33	\$ 4	0,33	\$ 4	0,3	\$ 4	0,3
\$ 4	0,33	\$ 4	0,33	\$ 4	0,3	\$ 4	0,3
sh 17/6 f. 1000 kg	0,34	sh 15/— f. 1000 kg	0,29	sh 17/6 f. 1000 kg	0,32	sh 15/— f. 1000 kg	0,27
sh 12/6 f. 1000 kg	0,24	sh 12/6 f. 1000 kg	0,24	sh 12/6 f. 1000 kg	0,23	sh 12/6 f. 1000 kg	0,23
sh 12/6 f. 1000 kg	0,24	sh 10/— f. 1000 kg	0,2	sh 12/6 f. 1000 kg	0,23	sh 10/— f. 1000 kg	0,18
sh 45/— f. 1000 kg	0,88	sh 40/— f. 1000 kg	0,78	sh 45/— f. 1000 kg	0,82	sh 40/— f. 1000 kg	0,73
\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 3,5	0,29	\$ 3,25	0,27	\$ 3,5	0,27	\$ 3,25	0,25
\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 6	0,49	\$ 6	0,49	\$ 6	0,46	\$ 6	0,46
\$ 3	0,25	\$ 2,75	0,22	\$ 3	0,23	\$ 2,75	0,21
\$ 4	0,33	\$ 4	0,33	\$ 4	0,3	\$ 4	0,3
sh 8/— f. 1000 kg	0,16	sh 8/— f. 1000 kg	0,16	sh 8/— f. 1000 kg	0,15	sh 8/— f. 1000 kg	0,15
\$ 7,5	0,61	\$ 7,5	0,61	\$ 7,5	0,57	\$ 7,5	0,57
sh 11/— f. 1000 kg	0,22	sh 10/— f. 1000 kg	0,2	sh 11/— f. 1000 kg	0,2	sh 10/— f. 1000 kg	0,18
sh 20/— f. 1000 kg	0,39	sh 16/— f. 1000 kg	0,31	sh 20/— f. 1000 kg	0,36	sh 16/— f. 1000 kg	0,29
\$ 6	0,49	—	—	\$ 6	0,46	—	—
} sh 12/6 f. 1000 kg	0,24	sh 15/— f. 1000 kg	0,29	} sh 12/6 f. 1000 kg	0,23	sh 15/— f. 1000 kg	0,27
		sh 15/— f. 1000 kg	0,29			sh 15/— f. 1000 kg	0,27
		sh 12/6 f. 1000 kg	0,24			sh 12/6 f. 1000 kg	0,23

Güterart	Brasilien			
	Pernambuco		Rio de Janeiro	
	4661 Seemeilen		5794 Seemeilen	
	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>ƒ</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>ƒ</i>
Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg nach Primage, soweit nichts anderes vermerkt; mit Rabatt.				
Einheitssatz für die Frachtonne und die				
Baumwollwaren	65,—	1,39	60,—	1,04
Wollwaren	65,—	1,39	60,—	1,04
Seidenwaren	120,—	2,57	115,—	1,98
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	65,—	1,39	60,—	1,04
Wollgarn	55,—	1,18	45,—	0,78
Baumwollgarn	55,—	1,18	45,—	0,78
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	45,—	0,97	22,5	0,39
Eisen- und Stahlbleche	unverpackt: 45,—	0,97	unverpackt: 22,5	0,39
Eisen- und Stahldraht	unverpackt: 35,—	0,75	unverpackt: 25,—	0,43
Anilinfarbstoffe.	65,—	1,39	60,—	1,04
Leder, gegerbtes.	60,—	1,29	55,—	0,95
Lederwaren	65,—	1,39	60,—	1,04
Spielwaren (nicht aus Zelluloid) .	50,—	1,07	45,—	0,78
Bücher	65,—	1,39	60,—	1,04
Klaviere	60,—	1,29	55,—	0,95
Glühlampen, elektrische.	65,—	1,39	60,—	1,04
Bier:				
a) in Fässern	65,—	1,39	60,—	1,04
b) » Flaschen	50,—	1,07	45,—	0,78
Zement	30,—	0,64	20,—	0,35
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	65,—	1,39	60,—	1,04
Kainit:				
a) in Fässern	27,5	0,59	30,—	0,52
b) » Säcken.	32,5 f. 1000 kg	0,7	35,— f. 1000 kg	0,6
Papier in Rollen (Druck- und Packpapier)	nicht mehr als 1 1/2 cbm für 1000 kg messend:		nicht mehr als 1 1/2 cbm für 1000 kg messend:	
	30,— f. 1000 kg	0,64	25,— f. 1000 kg	0,43
Landwirtschaftliche Maschinen . .	55,—	1,18	50,—	0,86
Zucker in Kisten	55,— f. 1000 kg	1,18	50,— f. 1000 kg	0,86
» » Fässer.	60,—	1,29	55,—	0,95
» » Säcken	50,— f. 1000 kg	1,07	45,— f. 1000 kg	0,78

XIV (Fortsetzung).

		La Plata			
Santos		Buenos Aires		Rosario	
6000 Seemeilen		6940 Seemeilen		7142 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>Ɔ</i>	<i>M</i>	<i>Ɔ</i>	<i>M</i>	<i>Ɔ</i>
Schiffswahl mit 10 v. H. 10 v. H. zurückgestelltem		Frachtsatz für 1 cbm ohne Primage oder für 1000 kg nach Schiffswahl mit 5 v. H. Primage, soweit nichts anderes vermerkt; mit 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt.			
Seemeile (= 1852 m).		Einheitssatz für die Frachttonne und die Seemeile (= 1852 m).			
65,—	1,08	40,—	0,58	47,5	0,67
65,—	1,08	55,—	0,79	65,—	0,91
120,—	2,—	85,—	1,22	95,—	1,33
65,—	1,08	65,—	0,94	75,—	1,05
50,—	0,83	35,—	0,50	42,5	0,6
50,—	0,83	35,—	0,50	42,5	0,6
20,—	0,33	17,5	0,25	21,—	0,29
unverpackt:		unverpackt:		unverpackt:	
20,—	0,33	17,5	0,25	21,—	0,29
unverpackt:		unverpackt:		unverpackt:	
25,—	0,42	10,—	0,14	13,5	0,19
65,—	1,08	25,—	0,36	30,—	0,42
72,5	1,21	45,—	0,65	52,5	0,74
65,—	1,08	45,—	0,65	52,5	0,74
50,—	0,83	25,—	0,36	30,—	0,42
65,—	1,08	45,—	0,65	52,5	0,74
60,—	1,—	35,—	0,5	42,5	0,6
65,—	1,08	30,—	0,43	35,—	0,49
65,—	1,08	} 25,—	0,36	30,—	0,42
50,—	0,83			17,5	0,26
17,5	0,29				
65,—	1,08	55,—	0,79	65,—	0,91
35,—	0,58	20,—	0,29	25,—	0,35
40,— f. 1000 kg	0,67	20,— f. 1000 kg	0,29	25,— f. 1000 kg	0,35
nicht mehr als 1½ cbm für 1000 kg messend:					
25,— f. 1000 kg	0,42	25,—	0,36	30,—	0,42
55,—	0,92	25,—	0,36	30,—	0,42
55,— f. 1000 kg	0,92	30,— f. 1000 kg	0,43	35,— f. 1000 kg	0,49
60,—	1,—	30,— f. 1000 kg	0,43	35,— f. 1000 kg	0,49
50,— f. 1000 kg	0,83	25,— f. 1000 kg	0,36	30,— f. 1000 kg	0,42

Güterart	Chile			
	Punta Arenas		Talcahuaho	
	7728 Seemeilen		8933 Seemeilen	
	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>₧</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>₧</i>
	Frachtsatz für 1 cbm ohne Primage oder für 10 v. H. Einheitsatz für			
Baumwollwaren	72,5	0,95	72,5	0,81
Wollwaren	72,5	0,95	72,5	0,81
Seidenwaren	130,— oder 2 ¹ / ₂ v. H. v. Wert	1,68	130,— oder 2 ¹ / ₂ v. H. v. Wert	1,46
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	72,5	0,95	72,5	0,81
Wollgarn	57,5	0,74	57,5	0,64
Baumwollgarn	57,5	0,74	57,5	0,64
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	30,—	0,39	27,5	0,31
Eisen- und Stahlbleche	30,—	0,39	27,5	0,31
Eisen- und Stahldraht.	{ lose: 30,— f. 1000 kg; in Kisten (oder Fässern: 40,—	{ 0,39 0,52	{ lose: 20,— f. 1000 kg; in Kisten oder Fässern: 35,—	{ 0,22 0,39
Anilinfarbstoffe	72,5	0,95	72,5	0,81
Leder, gegerbtes	72,5	0,95	72,5	0,81
Lederwaren	72,5	0,95	72,5	0,81
Spielwaren (nicht aus Zelluloid)	{ über 200 <i>M</i> Wert f. d. cbm: 57,5; unter 200 <i>M</i> Wert f. d. cbm: 30,—	{ 0,74 0,39	{ über 200 <i>M</i> Wert f. d. cbm: 57,5; unter 200 <i>M</i> Wert f. d. cbm: 27,5	{ 0,64 0,31
Bücher	72,5	0,95	72,5	0,81
Klaviere	57,5	0,74	57,5	0,64
Glühlampen, elektrische	{ weniger als 2× messend: 57,5; 2× und mehr messend: 40,—	{ 0,74 0,52	{ weniger als 2× messend: 57,5; 2× und mehr messend: 35,—	{ 0,64 0,39
Bier:				
a) in Fässern	40,— f. 1000 kg	0,52	35,— f. 1000 kg	0,39
b) » Flaschen	40,—	0,52	35,—	0,39
Zement	25,— f. 1000 kg	0,32	18,5 f. 1000 kg	0,27
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	72,5	0,95	72,5	0,81
Kainit:				
a) in Fässern	30,— f. 1000 kg	0,39	22,5 f. 1000 kg	0,25
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Pack- papier)	40,—	0,52	22,5	0,25
Landwirtschaftliche Maschinen	40,—	0,52	27,5	0,31
Zucker in Kisten	40,—	0,52	24,—	0,27
» » Fässern	40,— f. 1000 kg + 50 v. H.	0,52	24,— f. d. cbm	0,27
» » Säcken	40,— f. 1000 kg	0,52	24,— f. 1000 kg	0,27

XIV (Fortsetzung).

und Peru

Valparaiso		Antofagasta		Callao	
9188 Seemeilen		9715 Seemeilen		10395 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>

1000 kg nach Schiffswahl mit 10 v. H. Primage, soweit nichts anderes vermerkt; mit zurückgestelltem Rabatt.

die Frachttonne und die Seemeile (= 1852 m).

72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
130,—	1,41	130,—	1,34	130,—	1,25
oder 2 ¹ / ₂ v. H. v. Wert		oder 2 ¹ / ₂ v. H. v. Wert		oder 2 ¹ / ₂ v. H. v. Wert	
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
57,5	0,63	60,—	0,62	60,—	0,58
57,5	0,63	60,—	0,62	60,—	0,58
27,5	0,3	27,5	0,28	30,—	0,29
27,5	0,3	27,5	0,28	30,—	0,29
lose: 19,— f. 1000 kg;	0,21	lose: 25,— f. 1000 kg;	0,26	lose: 20,— f. 1000 kg;	0,19
in Kisten oder		in Kisten oder		in Kisten oder	
Fässern: 35,—	0,38	Fässern: 37,5	0,39	Fässern: 40,—	0,38
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
über 200 <i>M</i> Wert		über 200 <i>M</i> Wert		über 200 <i>M</i> Wert	
f. d. cbm: 57,5;	0,63	f. d. cbm: 60,—;	0,62	f. d. cbm: 60,—;	0,58
unter 200 <i>M</i> Wert		unter 200 <i>M</i> Wert		unter 200 <i>M</i> Wert	
f. d. cbm: 27,5	0,3	f. d. cbm: 27,5	0,28	f. d. cbm: 30,—	0,29
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
57,5	0,63	60,—	0,62	60,—	0,58
weniger als 2×		weniger als 2×		weniger als 2×	
messend: 57,5;	0,63	messend: 60,—;	0,62	messend: 60,—;	0,58
2× und mehr		2× und mehr		2× und mehr	
messend: 35,—	0,38	messend: 37,5	0,39	messend: 40,—	0,38
35,— f. 1000 kg	0,38	37,5 f. 1000 kg	0,39	40,— f. 1000 kg	0,38
35,—	0,38	37,5	0,39	40,—	0,38
18,— f. 1000 kg	0,2	22,— f. 1000 kg	0,23	20,— f. 1000 kg	0,19
72,5	0,79	75,—	0,77	75,—	0,72
18,5 f. 1000 kg	0,2	27,5 f. 1000 kg	0,28	22,5 f. 1000 kg	0,22
20,—	0,22	25,—	0,26	22,5	0,22
27,5	0,3	37,5	0,39	27,5	0,26
24,—	0,26	25,—	0,26	26,—	0,25
24,— f. d. cbm	0,26	25,— f. d. cbm	0,26	26,— f. d. cbm	0,25
24,— f. 1000 kg	0,26	25,— f. 1000 kg	0,26	26,— f. 1000 kg	0,25

Güterart	In-			
	Karachi		Bombay	
	etwa 6300 Seemeilen		etwa 6500 Seemeilen	
	Frachtsatz sh	Einheits- satz ₹	Frachtsatz sh	Einheits- satz ₹
Frachtsatz für 40 Kubikfuß engl. (= 1,1326 cbm) merkt; mit 5 v. H. Rabatt bei Einheitssatz für				
Baumwollwaren	20/—	0,32	20/—	0,31
Wollwaren	20/—	0,32	20/—	0,31
Seidenwaren	60/—	0,95	60/—	0,92
	oder 1½ v. H. v. Wert		oder 1½ v. H. v. Wert	
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	20/—	0,32	20/—	0,31
Wollgarn	17/6	0,28	17/6	0,27
Baumwollgarn	20/—	0,32	20/—	0,31
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	16/3	0,26	16/3	0,25
Eisen- und Stahlbleche	16/3	0,26	16/3	0,25
Eisen- und Stahldraht	22/6 f. 1015 kg	0,36	22/6 f. 1015 kg	0,35
Anilinfarbstoffe	30/—	0,48	25/—	0,38
Leder, gegerbtes	27/6	0,44	25/—	0,38
Lederwaren	27/6	0,44	25/—	0,38
Spielwaren (nicht aus Zelluloid) .	22/6	0,36	20/—	0,31
Bücher	27/6	0,44	25/—	0,38
Klaviere	27/6	0,44	25/—	0,38
Glühlampen, elektrische	27/6	0,44	25/—	0,38
Bier:				
a) in Fässern	} 27/6	0,44	25/—	0,38
b) » Flaschen				
Zement	17/6 f. 1015 kg	0,28	17/6 f. 1015 kg	0,27
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	27/6	0,44	25/—	0,38
Kainit:				
a) in Fässern	} 20/— f. 1015 kg	0,32	15/— f. 1015 kg	0,23
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Pack- papier	23/9 f. 1015 kg	0,38	23/9 f. 1015 kg	0,37
Landwirtschaftliche Maschinen . .	27/6	0,44	27/6	0,42
Zucker in Kisten	25/— f. 1015 kg	0,40	22/6 f. 1015 kg	0,35
» » Fässern	25/—	0,40	22/6	0,35
» » Säcken	15/—	0,24	15/—	0,23

XIV (Fortsetzung).

dien

Colombo		Madras		Kalkutta	
etwa 7000 Seemeilen		etwa 7600 Seemeilen		etwa 8200 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
sh	₹	sh	₹	sh	₹

oder für 1015 kg nach Schiffswahl mit 10 v. H. Primage, soweit nichts anderes verfrachtzahlung und 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt.

die Frachtonne und die Seemeile (= 1852 m).

22/6	0,32	22/6	0,29	20/—	0,24
22/6	0,32	22/6	0,29	20/—	0,24
60/—	0,86	60/—	0,79	60/—	0,73
oder 1½ v. H. v. Wert		oder 1½ v. H. v. Wert		oder 1½ v. H. v. Wert	
22/6	0,32	22/6	0,3	20/—	0,24
20/—	0,29	20/—	0,26	17/6	0,21
22/6	0,32	22/6	0,3	20/—	0,24
16/3	0,23	18/9	0,25	16/3	0,2
16/3	0,23	18/9	0,25	16/3	0,2
25/— f. 1015 kg	0,36	27/6 f. 1015 kg	0,36	20/— f. 1015 kg	0,24
30/—	0,43	32/6	0,41	30/—	0,37
27/6	0,39	30/—	0,39	25/—	0,3
27/6	0,39	30/—	0,39	25/—	0,3
20/—	0,29	25/—	0,33	20/—	0,24
27/6	0,39	30/—	0,39	25/—	0,3
27/6	0,39	30/—	0,39	25/—	0,3
25/—	0,36	25/—	0,33	25/—	0,3
27/6	0,39	30/—	0,39	27/6	0,34
17/6 f. 1015 kg	0,25	17/6 f. 1015 kg	0,23	17/6 f. 1015 kg	0,21
27/6	0,39	30/—	0,39	25/—	0,3
15/— f. 1015 kg	0,21	15/— f. 1015 kg	0,2	15/— f. 1015 kg	0,18
23/9 f. 1015 kg	0,34	27/6 f. 1015 kg	0,36	25/— f. 1015 kg	0,3
27/6	0,39	30/—	0,39	27/6	0,34
25/— f. 1015 kg	0,36	25/— f. 1015 kg	0,33	22/6 f. 1015 kg	0,27
25/—	0,36	25/—	0,33	22/6	0,27
25/—	0,21	15/—	0,2	15/—	0,18

Güterart	Ost-			
	Penang		Singapore	
	8953 Seemeilen		9348 Seemeilen	
	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>
	Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg nach gestelltem Einheitssatz für			
Baumwollwaren	40,—	0,45	40,—	0,43
Wollwaren	40,—	0,45	40,—	0,43
Seidenwaren	42,5 oder 1½ v. H. v. Wert	0,47	42,5 oder 1½ v. H. v. Wert	0,45
Kleider aus Baumwolle oder Wolle . . .	42,5	0,47	42,5	0,45
Wollgarn	27,5	0,31	27,5	0,29
Baumwollgarn	27,5	0,31	27,5	0,29
Eisen und Stahl in Stangen (rohe) . . .	16,25 f. 1000 kg	0,18	16,25 f. 1000 kg	0,17
Eisen- und Stahlbleche	16,25 f. 1000 kg	0,18	16,25 f. 1000 kg	0,17
Eisen- und Stahldraht	18,75 f. 1000 kg	0,21	18,75 f. 1000 kg	0,2
Anilinfarbstoffe	37,5	0,42	37,5	0,4
Leder, gegerbtes	40,—	0,45	40,—	0,43
Lederwaren	40,—	0,45	40,—	0,43
Spielwaren (nicht aus Celluloid)	35,—	0,39	35,—	0,37
Bücher	37,5	0,42	37,5	0,4
Klaviere	37,5	0,42	37,5	0,4
Glühlampen, elektrische	32,5	0,36	32,5	0,35
Bier:				
a) in Fässern	} 27,5	0,31	27,5	0,29
b) » Flaschen				
Zement	15,— f. 1000 kg	0,17	15,— f. 1000 kg	0,16
Instrumente, wissenschaftliche und chirur- gische	42,5	0,49	42,5	0,45
Kainit:				
a) in Fässern	} 27,5	0,31	27,5	0,29
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Pack- papier	} cbm über 350 kg wiegend: } 27,5 f. 1000 kg; } cbmunter 350 kg } wiegend: } 32,5 f. 1000 kg }	0,31	cbm über 350 kg wiegend: } 27,5 f. 1000 kg; } cbmunter 350 kg } wiegend: } 32,5 f. 1000 kg }	0,29
Landwirtschaftliche Maschinen	25,—	0,28	25,—	0,27
Zucker in Kisten	35,—	0,39	35,—	0,37
» Fässern	35,—	0,39	35,—	0,37
» Säcken	22,5 f. 1000 kg	0,25	22,5 f. 1000 kg	0,24

XIV (Fortsetzung).

asien

Hongkong		Shanghai		Kobe		Yokohama	
10785 Seemeilen		11655 Seemeilen		12456 Seemeilen		12786 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>

Schiffswahl ohne Primage, soweit nichts anderes vermerkt; mit 10 v. H. zurück-Rabatt.

die Frachttonne und die Seemeile (= 1852 m).

45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
47,5 oder	0,44	50,— oder	0,43	47,5 oder	0,38	47,5 oder	0,37
1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert	
47,5	0,44	50,—	0,43	47,5	0,38	47,5	0,37
32,5	0,3	35,—	0,3	32,5	0,26	32,5	0,25
32,5	0,3	35,—	0,3	32,5	0,26	32,5	0,25
16,25 f. 1000 kg	0,15	17,5 f. 1000 kg	0,15	16,25 f. 1000 kg	0,13	16,25 f. 1000 kg	0,13
16,25 f. 1000 kg	0,15	17,5 f. 1000 kg	0,15	16,25 f. 1000 kg	0,13	16,25 f. 1000 kg	0,13
18,75 f. 1000 kg	0,17	20,— f. 1000 kg	0,17	18,75 f. 1000 kg	0,15	18,75 f. 1000 kg	0,15
42,5	0,39	45,—	0,39	42,5	0,34	42,5	0,33
45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
40,—	0,37	42,5	0,36	40,—	0,32	40,—	0,31
42,5	0,39	45,—	0,39	42,5	0,34	42,5	0,33
42,5	0,39	45,—	0,39	42,5	0,34	42,5	0,33
37,5	0,35	40,—	0,34	37,5	0,3	37,5	0,29
32,5	0,3	35,—	0,3	32,5	0,26	32,5	0,25
17,5 f. 1000 kg	0,16	20,— f. 1000 kg	0,17	17,5 f. 1000 kg	0,14	17,5 f. 1000 kg	0,14
47,5	0,44	50,—	0,43	47,5	0,38	47,5	0,37
27,5	0,25	32,5	0,28	30,—	0,24	30,—	0,23
cbm über 350 kg	0,28	cbm über 350 kg	0,28	cbm über 350 kg	0,24	cbm über 350 kg	0,23
wiegend:		wiegend:		wiegend:		wiegend:	
30,— f. 1000 kg;	0,32	32,5 f. 1000 kg;	0,32	30,— f. 1000 kg;	0,28	30,— f. 1000 kg;	0,27
cbm unter 350 kg		cbm unter 350 kg		cbm unter 350 kg		cbm unter 350 kg	
wiegend:	0,28	wiegend:	0,28	wiegend:	0,24	wiegend:	0,23
35,— f. 1000 kg		37,5 f. 1000 kg		35,— f. 1000 kg		35,— f. 1000 kg	
30,—	0,28	32,5	0,28	30,—	0,24	30,—	0,23
40,—	0,37	42,5	0,36	40,—	0,32	40,—	0,31
40,—	0,37	42,5	0,36	40,—	0,32	40,—	0,31
22,5 f. 1000 kg	0,21	22,5 f. 1000 kg	0,19	22,5 f. 1000 kg	0,18	22,5 f. 1000 kg	0,18

Güterart	Austra-			
	Fremantle-Wharf		Adelaide-Wharf	
	10 795 Seemeilen		12 125 Seemeilen	
	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	
Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg				
Einheitsatz für die				
Baumwollwaren	50,—	0,46	50,—	0,41
Wollwaren	50,—	0,46	50,—	0,41
Seidenwaren	50,—	0,46	50,—	0,41
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	50,—	0,46	50,—	0,41
Wollgarn	40,5	0,38	39,5	0,33
Baumwollgarn	40,5	0,38	39,5	0,33
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	27,5	0,25	25,75	0,21
Eisen- und Stahlbleche	27,5	0,25	25,75	0,21
Eisen- und Stahldraht	21,25	0,2	21,25	0,18
Anilinfarbstoffe	40,5	0,38	39,5	0,33
Leder, gegerbtes	50,—	0,46	50,—	0,41
Lederwaren	50,—	0,46	50,—	0,41
Spielwaren (nicht aus Celluloid) .	33,25	0,31	32,75	0,27
Bücher	—	—	—	—
Klaviere	36,25	0,34	35,75	0,29
Glühlampen, elektrische	—	—	—	—
Bier:				
a) in Fässern	} 34,5	0,32	33,75	0,28
b) » Flaschen				
Zement	15,—	0,14	15,—	0,12
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	50,—	0,46	50,—	0,41
Kainit:				
a) in Fässern	} 18,—	0,17	18,—	0,15
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Pack- papier)	23,5	0,22	19,5	0,17
Landwirtschaftliche Maschinen . .	36,25	0,34	33,75	0,28
Zucker in Kisten	} 40,5	0,38	39,5	0,33
» » Fässern				
» » Säcken				

XIV (Fortsetzung).

lien

Melbourne-Wharf		Sydney		Brisbane (Queensland)	
12610 Seemeilen		13170 Seemeilen		13668 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>

nach Schiffswahl ohne Primage; mit 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt.

Frachttonne und die Seemeile (= 1852 m).

50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
39,5	0,31	37,—	0,28	37,—	0,27
39,5	0,31	37,—	0,28	37,—	0,27
25,5	0,2	23,—	0,17	23,—	0,17
25,5	0,2	23,—	0,17	23,—	0,17
21,25	0,17	21,25	0,15	21,25	0,16
39,5	0,31	37,—	0,28	37,—	0,27
50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
32,75	0,26	30,25	0,22	30,25	0,22
—	—	—	—	—	—
35,75	0,28	33,25	0,24	33,25	0,24
—	—	—	—	—	—
33,75	0,27	31,25	0,24	31,25	0,23
12,5	0,1	12,5	0,09	15,—	0,11
50,—	0,4	47,5	0,36	47,5	0,35
18,—	0,14	18,—	0,14	18,—	0,13
19,5	0,15	17,—	0,13	20,5	0,15
31,25	0,25	28,75	0,22	28,75	0,21
39,5	0,31	37,—	0,28	37,—	0,27

Güterart	West-					
	Dakar		Freetown		Lome	
	2846 Seemeilen		3334 Seemeilen		4359 Seemeilen	
	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>S</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>S</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>S</i>
Frachtsatz für 1 cbm ohne Primage oder für 1000 kg mit mit 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt; für Dakar, Freetown schließlich Einheitssatz für						
Baumwollwaren	27,5 f. d. cbm	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Wollwaren	27,5 f. d. cbm	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Seidenwaren	27,5 f. d. cbm	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	27,5 f. d. cbm	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Wollgarn	27,5 f. d. cbm	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Baumwollgarn	27,5 f. d. cbm	0,97	50,—	1,5	37,5	0,86
Eisen und Stahl in Stangen (rohe)	22,5	0,79	30,—	0,9	30,—	0,69
Eisen- und Stahlbleche	22,5	0,79	30,—	0,9	30,—	0,69
Eisen- und Stahldraht	22,5	0,79	30,—	0,9	30,—	0,69
Anilinfarbstoffe	22,5	0,79	37,5	1,12	37,5	0,86
Leder, gegerbtes	22,5	0,79	37,5	1,12	37,5	0,86
Lederwaren	27,5	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Spielwaren (nicht aus Zelluloid) .	27,5	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Bücher	27,5	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Klaviere	27,5	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Glühlampen, elektrische	22,5	0,79	37,5	1,12	37,5	0,86
Bier:						
a) in Fässern	22,5	0,79	37,5	1,12	37,5	0,86
b) » Flaschen						
Zement	in Fässern: 20,— + 10 v. H. f. 1000 kg	0,7	in Fässern: 22,5 + 10 v. H. f. 1000 kg	0,67	in Fässern: 22,5 + 10 v. H. f. 1000 kg	0,52
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	27,5	0,97	50,—	1,5	50,—	1,15
Kainit:						
a) in Fässern	22,5	0,79	30,—	0,9	30,—	0,69
b) » Säcken						
Papier in Rollen (Druck- und Pack- papier)	22,5	0,79	30,—	0,9	30,—	0,69
Landwirtschaftliche Maschinen . .	22,5	0,79	37,5	1,12	37,5	0,86
Zucker in Kisten	22,5	0,79	30,—	0,9	30,—	0,69
» » Fässern						
» » Säcken						

XIX (Fortsetzung).

afrika

Lagos innerhalb der Barre		Duala		Banana (Kongo)		Swakopmund	
4464 Seemeilen		4841 Seemeilen		5132 Seemeilen		5842 Seemeilen	
Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>

10 v. H. Primage nach Schiffswahl; bei Swakopmund jedoch allgemein 10 v. H. Primage; überall und Duala einschließlich Landungskosten, für Lome, Lagos, Banana und Swakopmund auslandungskosten.

die Frachttonne und die Semeile (= 1852 m).

47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
32,5	0,73	32,5	0,67	34,5 f. 1000 kg	0,67	27,5	0,47
32,5	0,73	32,5	0,67	34,5 f. 1000 kg	0,67	27,5	0,47
32,5	0,73	32,5	0,67	34,5 f. 1000 kg	0,67	27,5	0,47
35,—	0,78	40,—	0,83	{ 31,— f. d. cbm oder 34,5 f. 1000 kg	{ 0,6 0,67	35,—	0,6
35,—	0,78	40,—	0,83	31,— f. d. cbm	0,6	35,—	0,6
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	35,—	0,6
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	35,—	0,6
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
35,—	0,78	40,—	0,83	36,— f. d. cbm	0,7	32,5	0,56
35,—	0,78	40,—	0,83	{ 36,— f. d. cbm oder 40,— f. 1000 kg	{ 0,7 0,78	32,5	0,56
in Fässern: 25,— + 10 v. H. f. 1000 kg	0,56	in Fässern: 25,— + 10 v. H. f. 1000 kg	0,52	in Fässern: 34,5 f. 1000 kg	0,67	in Fässern: 22,5 f. 1000 kg	0,39
47,5	1,06	50,—	1,03	36,— f. d. cbm	0,7	42,5	0,73
32,5	0,73	32,5	0,67	34,5 f. 1000 kg	0,67	17,5	0,3
32,5	0,73	32,5	0,67	31,— f. d. cbm	0,6	32,5	0,56
35,—	0,78	40,—	0,83	{ 36,— f. d. cbm oder 40,— f. 1000 kg	{ 0,7 0,78	32,5	0,56
27,5	0,62	40,—	0,83	{ 36,— f. d. cbm oder 40,— f. 1000 kg	{ 0,7 0,78	30,— f. 1000 kg	0,51

Anlage

Beispiele für die Tarifgestaltung in der ausgehenden

Güterart	Von Bremen nach			
	Kobe		Yokohama	
	12 456 Seemeilen		12 786 Seemeilen	
	Frachtsatz M	Einheits- satz Sp	Frachtsatz "	Einheits- satz Sp
Frachtsatz für 1 cbm oder 1000 kg ohne Primage nach Schiffswahl; mit 5 v. H. zurückgestelltem Rabatt. Einheitssatz für die Frachtonne und die Seemeile (= 1852 m)				
Seidenwaren	47,5	0,38	47,5	0,37
Halbseidenwaren	47,5	0,38	47,5	0,37
Galanterie- und Kurzwaren	42,5	0,34	42,5	0,33
Porzellanwaren	32,5	0,26	32,5	0,25
nur in Stroh verpackt (pacted in straw only)	—	—	—	—
billige, in Körben verpackt (cheap, in crates)	—	—	—	—
Holzwaren	40,—	0,32	40,—	0,31
Korbwaren	40,—	0,32	40,—	0,31
Strohhüte und andere feine Geflechte	37,5	0,3	37,5	0,29
Strohfächer	—	—	—	—
Spielwaren	40,—	0,32	40,—	0,31
Papier, soweit nicht nachstehend genannt, in Kisten	42,5	0,34	42,5	0,33
» Bunt-, Glanz-, Morse-	37,5	0,3	37,5	0,29
» Zigaretten-, Seiden-, Skip-, in Kisten und Ballen	27,5	0,22	27,5	0,22
» Druck- und Pack-, in Ballen und Rollen:				
der cbm über 350 kg wiegend	32,5 f. 1000 kg	0,26	32,5 f. 1000 kg	0,25
der cbm unter 350 kg wiegend	27,5	0,22	27,5	0,22
Papier (paper)	—	—	—	—

XV.

Fahrt gegenüber der in der einkommenden Fahrt.

Kobe		Von		Yokohama	
		nach Bremen			
12456 Seemeilen		12786 Seemeilen			
Frachtsatz	Einheitssatz	Frachtsatz	Einheitssatz		
sh	₯	sh	₯		

Frachtsatz für 40 Kubikfuß englisch (= 1,1326 cbm) ohne Primage; mit 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt.

Einheitssatz zu a) für 40 Kubikfuß englisch } und die Seemeile (= 1852 m)
 » » b) auf 1 cbm umgerechnet }

	a)	b)		a)	b)
{ Yen 50,— oder 12 Yen von 1000 Yen }	0,84	0,74	{ Yen 50,— oder 12 Yen von 1000 Yen }	0,82	0,73
{ Yen 50,— oder 12 Yen von 1000 Yen }	0,84	0,74	{ Yen 50,— oder 12 Yen von 1000 Yen }	0,82	0,73
50/—	0,4	0,35	50/—	0,39	0,35
50/—	0,4	0,35	50/—	0,39	0,35
45/—	0,36	0,32	45/—	0,35	0,31
40/—	0,32	0,28	40/—	0,31	0,28
50/—	0,4	0,35	50/—	0,39	0,35
50/—	0,4	0,35	50/—	0,39	0,35
40/—	0,32	0,28	40/—	0,31	0,28
52/6	0,42	0,37	52/6	0,41	0,36
35/—	0,28	0,25	35/—	0,27	0,24
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
52/6	0,42	0,37	52/6	0,41	0,36

Beispiele für die Tarifbildung

Güterart	Ost-			
	Genua		Neapel	
	2741 Seemeilen		3077 Seemeilen	
	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>℥</i>
Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg nach Schiffswahl Einheitssatz für die Frachttonne				
Baumwollwaren	15,—	0,54	15,—	0,49
Wollwaren	15,—	0,54	15,—	0,49
Seidenwaren	15,— oder 1 ¹ / ₂ v. H. v. Wert	0,54	15,— oder 1 ¹ / ₂ v. H. v. Wert	0,49
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	15,—	0,54	15,—	0,49
Wollgarn	80,— f. 1000 kg	2,92	80,— f. 1000 kg	2,6
Baumwollgarn	80,— f. 1000 kg	2,92	80,— f. 1000 kg	2,6
Eisen und Stahl in Stangen	10,— f. 1000 kg	0,36	10,— f. 1000 kg	0,32
Eisen- und Stahlbleche	12,5 f. 1000 kg	0,46	12,5 f. 1000 kg	0,41
Eisen- und Stahldraht	15,— f. 1000 kg	0,54	15,— f. 1000 kg	0,49
Anilinfarbstoffe	20,—	0,73	20,—	0,65
Leder, gegerbtes	25,— f. 1000 kg	0,91	25,— f. 1000 kg	0,81
Lederwaren	15,—	0,54	15,—	0,49
Spielwaren (nicht aus Zelluloid)	10,—	0,36	10,—	0,32
Bücher	15,—	0,54	15,—	0,49
Klaviere	51,— f. 1000 kg	1,85	51,— f. 1000 kg	1,66
Glühlampen, elektrische	15,—	0,54	15,—	0,49
Bier:				
a) in Fässern	30,— f. 1000 kg	1,09	30,— f. 1000 kg	0,9
b) » Flaschen	25,— f. 1000 kg	0,91	25,— f. 1000 kg	0,81
Zement	10,— f. 1000 kg	0,36	10,— f. 1000 kg	0,32
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische Kainit:	15,—	0,54	15,—	0,49
a) in Fässern	12,5 f. 1000 kg	0,46	12,5 f. 1000 kg	0,4
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Packpapier)	20,— f. 1000 kg	0,73	20,— f. 1000 kg	0,6
Landwirtschaftliche Maschinen	15,—	0,54	15,—	0,4
Zucker in Kisten	15,— f. 1000 kg	0,54	15,— f. 1000 kg	0,4
» » Fässern	15,— f. 1000 kg	0,54	15,— f. 1000 kg	0,4
» » Säcken	10,— f. 1000 kg	0,36	10,— f. 1000 kg	0,3

XVI.

innerhalb eines und desselben Verkehrs.

asien

Port Said		Suez		Aden		Colombo	
4187 Seemeilen		4274 Seemeilen		5582 Seemeilen		7675 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>Ɔ</i>	<i>M</i>	<i>Ɔ</i>	<i>M</i>	<i>Ɔ</i>	<i>M</i>	<i>Ɔ</i>

ohne Primage, soweit nichts anderes vermerkt; mit 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt.
und die Seemeile (= 1852 m).

40,—	0,96	37,5	0,88	37,5	0,67	19,5	0,25
40,—	0,96	37,5	0,88	37,5	0,67	19,5	0,25
42,5 oder	1,02	37,5 oder	0,88	37,5 oder	0,67	51,— oder	0,66
1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert	
42,5	1,02	37,5	0,88	37,5	0,67	24,—	0,31
27,5	0,66	35,—	0,82	35,—	0,63	19,5	0,25
27,5	0,66	35,—	0,82	35,—	0,63	19,5	0,25
32,5 f. 1000 kg	0,78	32,5 f. 1000 kg	0,76	32,5 f. 1000 kg	0,58	15,75 f. 1000 kg	0,21
32,5 f. 1000 kg	0,78	32,5 f. 1000 kg	0,76	32,5 f. 1000 kg	0,58	15,75 f. 1000 kg	0,21
32,5 f. 1000 kg	0,78	32,5 f. 1000 kg	0,76	32,5 f. 1000 kg	0,58	23,75 f. 1000 kg	0,31
37,5	0,9	37,5	0,88	37,5	0,67	25,5	0,33
40,—	0,96	37,5	0,88	37,5	0,67	24,—	0,31
40,—	0,96	37,5	0,88	37,5	0,67	24,—	0,31
35,—	0,84	35,—	0,82	35,—	0,63	17,25	0,22
37,5	0,9	35,—	0,82	35,—	0,63	24,—	0,31
37,5	0,9	35,—	0,82	35,—	0,63	24,—	0,31
32,5	0,78	35,—	0,82	35,—	0,63	21,5	0,28
27,5	0,66	35,—	0,82	30,—	0,54	24,—	0,31
27,5 f. 1000 kg	0,66	32,5 f. 1000 kg	0,76	32,5 f. 1000 kg	0,58	16,75 f. 1000 kg	0,22
42,5	1,02	37,5	0,88	37,5	0,67	24,—	0,31
27,5 f. 1000 kg	0,66	32,5 f. 1000 kg	0,76	32,5 f. 1000 kg	0,58	14,25 f. 1000 kg	0,19
27,5	0,66	35,—	0,82	35,—	0,63	22,5 f. 1000 kg	0,29
27,5	0,66	37,5	0,88	37,5	0,67	24,—	0,31
35,—	0,78	35,—	0,82	35,—	0,63	23,75 f. 1000 kg	0,31
35,—	0,78					23,75 f. 1000 kg	0,31
27,5	0,66					14,25 f. 1000 kg	0,19

Güterart	Ost-			
	Penang		Singapore	
	8953 Seemeilen		9348 Seemeilen	
	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>P</i>	Frachtsatz <i>M</i>	Einheits- satz <i>P</i>
Frachtsatz für 1 cbm oder für 1000 kg nach Schiffswahl Einheitssatz für die Frachttonne				
Baumwollwaren	40,—	0,45	40,—	0,43
Wollwaren	40,—	0,45	40,—	0,43
Seidenwaren	42,5 oder 1½ v. H. v. Wert	0,47	42,5 oder 1½ v. H. v. Wert	0,45
Kleider aus Baumwolle oder Wolle	42,5	0,47	42,5	0,45
Wollgarn	27,5	0,31	27,5	0,29
Baumwollgarn	27,5	0,31	27,5	0,29
Eisen und Stahl in Stangen	16,25 f. 1000 kg	0,18	16,25 f. 1000 kg	0,17
Eisen- und Stahlbleche	16,25 f. 1000 kg	0,18	16,25 f. 1000 kg	0,17
Eisen- und Stahldraht	18,75 f. 1000 kg	0,21	18,75 f. 1000 kg	0,2
Anilinfarbstoffe	37,5	0,42	37,5	0,4
Leder, gegerbtes	40,—	0,45	40,—	0,43
Lederwaren	40,—	0,45	40,—	0,43
Spielwaren (nicht aus Zelluloid)	35,—	0,39	35,—	0,37
Bücher	37,5	0,42	37,5	0,4
Klaviere	37,5	0,42	37,5	0,4
Glühlampen, elektrische	32,5	0,36	32,5	0,35
Bier:				
a) in Fässern	27,5	0,31	27,5	0,29
b) » Flaschen				
Zement	15,— f. 1000 kg	0,17	15,— f. 1000 kg	0,16
Instrumente, wissenschaftliche und chirurgische	42,5	0,49	42,5	0,45
Kainit:				
a) in Fässern	27,5 f. 1000 kg	0,31	27,5 f. 1000 kg	0,29
b) » Säcken				
Papier in Rollen (Druck- und Packpapier)	cbm über 350 kg wiegend: 27,5 f. 1000 kg	0,31	cbm über 350 kg wiegend: 27,5 f. 1000 kg	0,29
	cbm unter 350 kg wiegend: 32,5 f. 1000 kg		0,36		cbm unter 350 kg wiegend: 32,5 f. 1000 kg	0,35
Landwirtschaftliche Maschinen	25,—	0,28	25,—	0,27
Zucker in Kisten	35,—	0,39	35,—	0,37
» » Fässern	35,—	0,39	35,—	0,37
» » Säcken	22,5 f. 1000 kg	0,25	22,5 f. 1000 kg	0,24

[VI (Fortsetzung).

Asien

Hongkong		Shanghai		Kobe		Yokohama	
10785 Seemeilen		11655 Seemeilen		12456 Seemeilen		12786 Seemeilen	
Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz	Frachtsatz	Einheits-satz
<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>	<i>M</i>	<i>℥</i>

ohne Primage, soweit nichts anderes vermerkt; mit 10 v. H. zurückgestelltem Rabatt.
und die Seemeile (= 1852 m).

45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
47,5 oder	0,44	50,— oder	0,43	47,5 oder	0,38	47,5 oder	0,37
1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert		1½ v. H. v. Wert	
47,5	0,44	50,—	0,43	47,5	0,38	47,5	0,37
32,5	0,3	35,—	0,3	32,5	0,26	32,5	0,25
32,5	0,3	35,—	0,3	32,5	0,26	32,5	0,25
16,25 f. 1000 kg	0,15	17,5 f. 1000 kg	0,15	16,25 f. 1000 kg	0,13	16,25 f. 1000 kg	0,13
16,25 f. 1000 kg	0,15	17,5 f. 1000 kg	0,15	16,25 f. 1000 kg	0,13	16,25 f. 1000 kg	0,13
18,75 f. 1000 kg	0,17	20,— f. 1000 kg	0,17	18,75 f. 1000 kg	0,15	18,75 f. 1000 kg	0,15
42,5	0,39	45,—	0,39	42,5	0,34	42,5	0,33
45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
45,—	0,42	47,5	0,41	45,—	0,36	45,—	0,35
40,—	0,37	42,5	0,36	40,—	0,32	40,—	0,31
42,5	0,39	45,—	0,39	42,5	0,34	42,5	0,33
42,5	0,39	45,—	0,39	42,5	0,34	42,5	0,33
37,5	0,35	40,—	0,34	37,5	0,3	37,5	0,29
32,5	0,3	35,—	0,3	32,5	0,26	32,5	0,25
17,5 f. 1000 kg	0,16	20,— f. 1000 kg	0,17	17,5 f. 1000 kg	0,14	17,5 f. 1000 kg	0,14
47,5	0,44	50,—	0,43	47,5	0,38	47,5	0,37
27,5 f. 1000 kg	0,25	32,5 f. 1000 kg	0,28	30,— f. 1000 kg	0,24	30,— f. 1000 kg	0,24
cbm über 350 kg } wiegend: 30,— f. 1000 kg; }	0,28	cbm über 350 kg } wiegend: 32,5 f. 1000 kg; }	0,28	cbm über 350 kg } wiegend: 30,— f. 1000 kg; }	0,24	cbm über 350 kg } wiegend: 30,— f. 1000 kg; }	0,24
cbm unter 350 kg } wiegend: 35,— f. 1000 kg }	0,32	cbm unter 350 kg } wiegend: 37,5 f. 1000 kg }	0,32	cbm unter 350 kg } wiegend: 35,— f. 1000 kg }	0,28	cbm unter 350 kg } wiegend: 35,— f. 1000 kg }	0,27
30,—	0,28	32,5	0,28	30,—	0,24	30,—	0,23
40,—	0,37	42,5	0,36	40,—	0,32	40,—	0,31
40,—	0,37	42,5	0,36	40,—	0,32	40,—	0,31
22,5 f. 1000 kg	0,21	22,5 f. 1000 kg	0,19	22,5 f. 1000 kg	0,18	22,5 f. 1000 kg	0,18

Anlage XVII (Fortsetzung).

Jedes Parcel muß den Namen des Bestimmungshafens und eine vorgedruckte Nummernbeklebung (**Parcel-Nr.**) tragen, sowie mit der vollen Adresse des Empfängers (Wohnort, Straße, Hausnummer und Bezeichnung des Staates) **in deutlicher Aufschrift haltbar versehen sein.**

Die Frachtbeträge sind vor Verschiffung zahlbar. Gelder, Wertpapiere, Juwelen, Wert- und Kunstgegenstände, sowie Sprengstoffe, gefährliche und leicht entzündliche Waren sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Im Falle eines Verlustes durch Verschulden des Norddeutschen Lloyd haftet die Gesellschaft nur bis zu Mk. 40.— (£ 2.—) pro Parcel. Im übrigen gelten für den Transport die Konnossementsbedingungen der betreffenden Linien des Norddeutschen Lloyd.

Each parcel must bear the name of the port of destination as well as a printed numbered label (**Parcel-Nr.**), also the full address of the consignee (town, street, number and name of the state.) These indications must be written **very legibly and securely attached.**

Freight is payable before shipment.

Moneys, documents, jewels, works of art and valuables as well as explosives and inflammable goods are not accepted for transportation.

In case of loss through the fault of the Norddeutscher Lloyd the company is only liable up to Mk. 40.— (£ 2.—) per parcel. For the rest the transport of parcels is subject to the conditions appearing on the bills of lading of the respective lines of the Norddeutscher Lloyd.

Rückseite.

Anlage XVIII.

Norddeutscher Lloyd.

Frachtraten

von Bremen-Hamburg, Emden (nur bei direktem Anlaufen) **-Antwerpen sowie von Amsterdam und Rotterdam (über Antwerpen) nach Cuba.**

(In Mark von Bremen, Hamburg und Emden und in shillings Sterling von Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam, indem z. B. 37/6 anstatt \mathcal{M} 37,50 gerechnet werden.)

Alle Raten verstehen sich f. o. b., nicht frei längsseite ex Leichter oder Eisenbahnwaggon und schließen keine Spesen ex Leichter oder Waggon ein.

Alle Güter (außer Klasse »D« und Wertfracht zahlende), deren Wert in Übereinstimmung mit den Bedingungen der Konnossemente \mathcal{M} 3000.— per Frachtonne übersteigt, zahlen I. Klasse Fracht und die Verloader haben den Wert zur Zeit der Verschiffung aufzugeben.

Nach	Für Güter der			
	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4
	per Kubikmeter oder 1000 Kilo Schiffswahl			
Habana und Matanzas	\mathcal{M} 70,— oder 10%	\mathcal{M} 45,—	\mathcal{M} 40,—	\mathcal{M} 25,—
Cardenas, Cienfuegos, Sagua la Grande und Santiago de Cuba	» 75,— » 10%	» 47,50	» 42,50	» 27,50
Alle anderen Häfen	» 80,— » 10%	» 50,—	» 45,—	» 30,—

Alles mit 10% Primage.

Ausnahmeraten.

	Habana und Matanzas	Cardenas, Cienfuegos, Sagua la Grande und Santiago de Cuba	Alle anderen Häfen
Bettstellen	\mathcal{M} 20,— per cbm od. 1000 kg Schiffswahl	\mathcal{M} 22,50 per cbm od. 1000 kg Schiffswahl	\mathcal{M} 25,— per cbm od. 1000 kg Schiffswahl
Bohnen, Erbsen und Linsen in Doppelsäcken	\mathcal{M} 20,— per 1000 kg	\mathcal{M} 20,— per 1000 kg	\mathcal{M} 22,50 per 1000 kg
Bolzen und Niete	» 20,— »	» 22,50 »	» 25,— »
Borax	» 20,— per cbm od. 1000 kg Schiffswahl	» 22,50 per cbm od. 1000 kg Schiffswahl	» 25,— per cbm od. 1000 kg Schiffswahl
Carbolineum	\mathcal{M} 25,— per cbm od. 1000 kg Schiffswahl	\mathcal{M} 27,50 per cbm od. 1000 kg Schiffswahl	\mathcal{M} 30,— per cbm od. 1000 kg Schiffswahl
Zement	\mathcal{M} 12,50 per 1000 kg	\mathcal{M} 15,— per 1000 kg	\mathcal{M} 17,50 per 1000 kg
Decken, baumwollene	» 27,50 per cbm	» 30,— per cbm	» 32,50 per cbm
Demijohns, leere bis 30. Juni 1914	» 10,— per Frachtonne laut besonderer Skala	» 12,50 per Frachtonne laut besonderer Skala	» 15,— per Frachtonne laut besonderer Skala
Dextrin in Doppelsäcken	\mathcal{M} 20,— per 1000 kg	\mathcal{M} 22,50 per 1000 kg	\mathcal{M} 25,— per 1000 kg
Draht, Eisen- und Stahl- (gewalzt)	» 20,— »	» 22,50 »	» 25,— »
Stacheldraht do. in Kisten und Fässern: Klasse 4.	» 22,50 »	» 25,— »	» 27,50 »

Anlage XVIII (Fortsetzung).

	Habana und Matanzas	Cardenas, Cienfuegos, Sagua la Grande und Santiago de Cuba	Alle anderen Häfen
Dünger, künstlicher, in Doppelsäcken	„/ 15,— per 1000 kg	„/ 17,50 per 1000 kg	„/ 20,— per 1000 kg
Eisen und Stahl in Stangen, Platten, Bleche, sowie Wellbleche, Winkeleisen, Reifeneisen, Bandeseisen, sowie galvanisiertes Eisen	» 17,50 »	» 20,— »	» 22,50 »
Erdfarben in Barrel und Kisten	» 25,— »	» 27,50 »	» 30,— »
Fässer, leere, eiserne auf Deck, Schiffswahl	» 15,— per cbm	» 17,50 per cbm	» 20,— per cbm
Fensterglas	» 20,— per 1000 kg	» 22,50 per 1000 kg	» 25,— per 1000 kg
Flaschen, leere, in Ballen	» 32,50 »	» 32,50 »	» 32,50 »
leere, in Lattenkisten oder Kisten	» 15,— per cbm	» 17,50 per cbm	» 20,— per cbm
Genever	» 30,— »	» 32,50 »	» 35,— »
Grabkränze	» 15,— »	» 17,50 »	» 20,— »
Gips und Kreide in Säcken oder Fässern	» 12,50 per 1000 kg	» 15,— per 1000 kg	» 15,— per 1000 kg
Hafer in Doppelsäcken . .	» 20,— »	» 22,50 »	» 25,— »
Hanf	» 30,— »	» 32,50 »	» 35,— »
Heu und Stroh in gepressten Ballen	» 30,— »	» 32,50 »	» 35,— »

usw.

Alles mit 10% Primage.

Auf sämtliche in diesem Tarif aufgeführten Frachtraten, ausgenommen Nettoraten, wird bis auf weiteres nach allen Häfen ein Rabatt von 10% auf Grund der Bedingungen des von der Gesellschaft herausgegebenen Rabattzirkulars gewährt.

»Order«-Konnossemente (soweit zulässig) müssen den nachfolgenden Vermerk entweder selbst oder in Form eines angehefteten Zettels enthalten, nämlich:

To order notify

Die Ablader haben hier den Namen der in Betracht kommenden und zu avisierenden Firma oder Bank einzufüllen.

Deckgüter sind nur auf Grund besonderer Vereinbarung mit uns zur Verladung zulässig.

Die Verlader müssen einen Revers zeichnen, daß solche Güter in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der »Verordnung betreffend die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen« verpackt sind. Das Maximalgewicht darf 50 Kilo per Kollo nicht überschreiten, vorausgesetzt, daß die gesetzlichen Bestimmungen nicht weniger vorschreiben. Verladungen von Waffen, Patronen, Zündhütchen und Bleischrot sind ebenfalls nur auf Grund besonderer Vereinbarung mit uns zur Verladung zulässig.

Der Inhalt ist deutlich auf die Verpackung dieser Güter zu markieren.

Stoffe, deren gegenseitige Berührung Gefahr hervorrufen kann, dürfen nicht in einem Kollo verladen werden.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, ihre Frachtsätze jederzeit abzuändern.

Anlage XIX.

Dampfer-Linien nach Brasilien.**Rabatt-Anmeldung**

vom Ablader und, wenn dieser Spediteur, auch von seinem in Europa wohnhaften Auftraggeber zu unterzeichnen.

....., 1. Juli 1911.*

An

in

Nachstehend behändigen wir Ihnen ein Verzeichnis unserer Verladungen mit Ihren Dampfern während der sechs Monate, welche am 31. Dezember 1910 endigten und auf deren Fracht wir auf Grund Ihrer uns zugestellten Rundschreiben vom 15. März 1901, 4. Oktober 1910 und 5. Dezember 1910 zu einem Rabatt von 10% berechtigt sind. Wir geben der Wahrheit gemäß die Versicherung ab, daß wir weder in jenen sechs Monaten in irgendeiner Weise, direkt oder indirekt, für eigene oder fremde Rechnung, an einer Verladung von dem Vereinigten Königreiche oder vom Kontinent zwischen Antwerpen und Hamburg (beide eingeschlossen) noch seit dem 1. Januar 1911 an einer Verladung von dem Vereinigten Königreiche, deutschen, belgischen oder holländischen Häfen nach irgendeinem der Häfen von Natal, Cabedello (Parahyba), Pernambuco, Maceio, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro und Santos mit einem andern Dampfer als den unten genannten oder einem solchen des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Hamburg - Amerika - Linie, der Herren Lamport & Holt, der Royal Mail Steam Packet Company, der Pacific Steam Navigation Company, der Herren Thos. & Jas. Harrison oder des Koninklijke Hollandschen Lloyd beteiligt gewesen sind.

Zu unterzeichnen durch Firmenzeichnung Berechtigte	}	(Unterschrift des Abladers)
		(dessen Adresse)
		falls Ablader Spediteur, Unterschrift seines Auftraggebers
		(dessen Adresse)

* Dieser Anspruch gilt nur, wenn binnen drei Monaten nach Fälligkeit eingereicht.

NB. Nachstehende Angaben müssen mit den Konossementen übereinstimmen.

Konossement-Datum	Dampfer	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Fracht (ohne Primage)	10% Rabatt

Anlage XX.

NORDATLANTISCHER DAMPFER-LINIEN-VERBAND.

NORDDEUTSCHER LLOYD	<i>Bremen.</i>
HAMBURG-AMERIKA LINIE	} <i>Hamburg.</i>
„UNION“-SLOMAN-LINIE	
HOLLAND-AMERIKA LINIE	} <i>Rotterdam.</i> <i>Amsterdam.</i>
RED STAR LINE . . . . .		Antwerpen.

FRACHT-KONTRAKT.

Zwischen der Firma: G, Antwerpen, durch Vermittelung des Herrn J. H. B in Bremen einerseits und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen andererseits ist folgendes Übereinkommen getroffen:

§ 1.

Die einerseits genannte Firma verpflichtet sich, während der Zeit vom 1. Januar 1914 bis 31. Dezember 1914 die Verschiffungen ihrer sämtlichen Güter von deutschen, holländischen und belgischen Häfen nach ^{und} _{über} Boston, New York, Philadelphia, Baltimore und Newport News ausschließlich mit den Dampfern der zu dem Nordatlantischen Dampfer-Linien-Verbande gehörenden Gesellschaften vorzunehmen und unter der weiteren Verpflichtung, daß die genannte Firma weder als Eigentümerin der Güter, noch als Agent, weder direkt noch indirekt an Verschiffungen nach den obenbezeichneten Häfen vermittelt anderer Dampfer als den vorstehend bezeichneten, interessiert sein darf, noch Verschiffungen auf indirektem Wege, d. h. über Zwischenhäfen vornimmt.

§ 2.

Die andererseits genannte Dampfschiffahrts-Gesellschaft übernimmt für den gleichen Zeitraum die Verschiffung von Bremen mit den Postdampfern nach:

New York, Boston, Philadelphia und Baltimore und New Orleans

zur Netto-Seefracht von:

11/— per 1000 kg für Düngemittel in Säcken,

17/6 per 1000 kg für Wolldünger (Fertilizer) in gepr. Ballen, 1000 kg nicht mehr als 4 cbm messend.

Mindestfracht § 3.— per Konnossement.

§ 3.

Die Verschiffungen finden statt auf Grund der jeweiligen Konnossementsbedingungen der Dampfer-Gesellschaften.

Die Dampfer-Gesellschaften haften nicht für Verzögerungen in der Übernahme und Beförderung der Güter. Im Falle von Krieg, Seuchen, Streik, Aussperrung, Boykott sind die in § 2 und § 5 genannten Dampfer-Gesellschaften von der Verpflichtung zur Beförderung der Güter entbunden. — Die Quantitäten für jeden Dampfer sind rechtzeitig mit den Dampfer-Gesellschaften zu vereinbaren.

Die Dampfer-Gesellschaften behalten sich das Recht vor, ihnen gefährlich erscheinende Güter von der Beförderung auszuschließen.

§ 4.

Die Anlieferung der Güter im Verschiffungshafen erfolgt durch: J. H. B

§ 5.

Dieses Abkommen gilt zu den nämlichen Bedingungen gleichfalls mit den nachbenannten Dampfschiffahrts-Gesellschaften für Verladung mit ihren Dampfern, soweit dieselben nach den in § 2 genannten Häfen fahren:

.....
Ausgefertigt und unterschrieben in drei Exemplaren.

Antwerpen, den 8. November 1913.

gez. G

Bremen, den 5. November 1913.

Norddeutscher Lloyd
ppa. Nordamerika-Fahrt.
gez. R . . .

Anlage XXI.

KONTRAKT.

Zwischen St, Düsseldorf, einerseits und der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos, Hamburg, sowie der Roland-Linie, Aktien-Gesellschaft, Bremen, (im nachstehenden die »Linien« benannt) andererseits, ist das folgende Frachtabkommen getätigt worden:

St verpflichtet sich in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1914 von Antwerpen nach Antofagasta (Chile) zu gleichen Teilen mit den Dampfern beider Linien ein Quantum von

minimum 30 000 Tons, maximum 35 000 Tons Schienen, 10 m Länge
und Zubehör

zu verladen, und die Linien übernehmen den Transport des Materials zu der Frachtrate von 18/6 netto per 1016 Kos., abgeladenes Gewicht.

Die Verladung hat in Quantitäten von ca. 3500 Tons pro Monat zu geschehen, und sind die jeweils zur Verschiffung kommenden Mengen den Linien mindestens 3 Wochen vor Abgang eines jeden Dampfers durch die betreffenden Makler der Linien in Antwerpen anzudienen.

Die Schienen sind in Antwerpen frei längsseite der Dampfer zu liefern, während die Entlöschung in Antofagasta frei über die Reeling in die Leichter der Empfänger erfolgt.

Die Fracht ist zahlbar in Antwerpen gegen Auslieferung der Konossemente.

Bremen, den 11. April 1914.

Hamburg, den 11. April 1914.

**Roland-Linie,
Aktien-Gesellschaft**

**Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft
»KOSMOS«**

gez.: H. H. W. St.

gez.: H. B. E. K.

Düsseldorf, den 27. April 1914.

St

Anlage XXII.

Beispiel für die Einrichtung der Tarifvorschriften.

(Dem Frachttarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Emden nach dem La Plata und Paraná vom 1. Februar 1914 entnommen.)

Allgemeine Bestimmungen.

Sämtliche Frachtraten werden berechnet in Reichsmark per Kubikmeter ohne Primage oder per 1000 Kilo brutto mit 5% Primage, je nachdem welche Berechnungsart mehr Fracht ergibt, ausgenommen sind nur die mit dem Vermerk »Gewicht« versehenen Raten.

Die Mindestfracht für jedes Konnossement beträgt \mathcal{M} 22,— für Montevideo, Buenos Aires und Rosario.

Die Fracht für Kolli auf Paketschein beträgt 10 \mathcal{R} per Kubikdezimeter (\mathcal{M} 100,— per Kubikmeter) mit einer Mindestfracht von \mathcal{M} 3,— per Kollo.

Verschiffungen mit den Schnelldampfern der Hamburger Linien sowie mit den Passagier-Postdampfern des Norddeutschen Lloyd, Bremen, sind besonderen Frachten und Bedingungen unterworfen.

1. Der Tarif gilt für Waren bis zu 2000 Kilo schwer, soweit nicht anderweitig angegeben; alle Stücke oder Kolli, welche mehr wiegen, zahlen nach den Bedingungen auf S. 127 dieses Tarifes.
2. Sind verschiedene Artikel in einem Kollo verpackt, so wird die Rate des am höchsten tarifierten Artikels berechnet.
3. Die Inhaltsangaben in den Konnossementen sind dem wirklichen Inhalt der Kolli entsprechend genau anzugeben. Bei unrichtigen Angaben wird eine Konventionalstrafe in Höhe des vierfachen Betrages der richtigen Fracht für die ganze auf dem betreffenden Konnossement verladene Sendung erhoben, ohne Rücksicht darauf, ob ein Teil der auf demselben Konnossement verschifften Güter richtig deklariert ist oder nicht.
4. 1% vom Effektivwert der Güter wird berechnet nach denjenigen Häfen, welche durch den Ozeandampfer direkt bedient werden, 2% vom Effektivwert der Güter werden berechnet bei Verschiffung mit Umladung. Die Berechnung nach Wert geschieht, wenn dies mehr ergibt, als die Berechnung nach Tarifraten. Bei der Berechnung nach Wert anstatt nach Maß oder Gewicht wird keine Primage erhoben.
5. Alle Frachten sind zahlbar am Ladeplatze gegen Auslieferung der Konnossemente und können nicht am Bestimmungsplatze zahlbar gemacht werden.
6. Für Güter, welche nach Wahl der Empfänger in Montevideo und/oder Buenos Aires zu löschen sind, wird die Tariffracht um \mathcal{M} 2,50 erhöht. — Für Güter nach Buenos Aires und/oder Rosario ist die volle Rosario-Rate zu zahlen und wird die Hälfte der Differenzfracht zwischen Buenos Aires und Rosario hier zurückgegeben, falls die Ware in Buenos Aires gelöscht wird.
7. Es werden Konnossemente für zollpflichtige Güter nur nach solchen Häfen gezeichnet, welche der Dampfer selbst anläuft; ausgenommen Rosario, Bahia-Blanca, La Plata und Paraguay.
8. Verbindliche Quotierungen dürfen nur auf sieben Tage abgegeben werden.

Anlage XXII (Fortsetzung).

9. Bei Kontrakten auf 3 Monate ist durch den Ablader annähernd das Datum der Verschiffung anzugeben, jedoch soll es der kontrahierenden Linie freistehen, die Verladung innerhalb der 3 Monate von einem Dampfer auf einen anderen zu übertragen.
- 10) Für die mit * versehenen, unten benannten Artikel können Kontrakte wie nachstehend, für alle anderen Artikel jedoch nur bis zum Ende des dritten Monats nach dem jeweilig laufenden abgeschlossen werden. In jedem Falle können Kontrakte nur zu den zurzeit gültigen Raten abgeschlossen werden unter Ausschluß einer Ermäßigung für den Fall, daß die Tarifraten ermäßigt wird.

Für Verschiffung bis:

Dreschmaschinen	1. März 1914
Schälmaschinen	1. » 1914
Dreschsätze	1. » 1914
Bindfaden	30. Juni 1914
Dundee-Güter	30. » 1914
Fische, Klipp-, Leng-, Stock-	31. Dezember 1914
Zucker in Säcken	31. » 1914
» in Fässern und Kisten	31. » 1914
Druck- und Packpapier in Ballen und Rollen	31. » 1914
Flaschen, leere	31. » 1914
Malz	31. » 1914
Pappe, Stroh- und Holz-	31. » 1914
Möbel, gebogene Holz- und Zargen	31. » 1914

- 11) Kontrakte für eine längere Zeit als 3 Monate (siehe obige Artikel) können nur mit Exporteuren (nicht mit Spediteuren) abgeschlossen werden.
- 12) Besondere Mindestfrachten für gewisse, nachstehend verzeichnete Artikel und zwar wie folgt:
- wenn ohne andere Waren auf einem Konnossement verladen, die Hälfte der Tarifraten;
 - wenn mit anderen Waren zusammen verladen, ein Viertel der Tarifraten, jedoch muß die Totalfracht des Konnossements wenigstens die Hälfte der Tarifraten betragen;
 - im Falle, daß mehrere der betreffenden Artikel auf einem Konnossement verladen sind, so ist die Hälfte der Tarifraten des am höchsten tarifierten Artikels als Minimalfracht für das Konnossement zu berechnen.

Äther auf Deck	Chloroform	Gefährliche Ladung,	Sauerstoff, gepr., in
Alkohol	Cordite und Cordite-	wie Säuren u. dgl.	Zylindern
Ammoniak, flüssig	cartridges	Geschosse, gefüllt	Säuren auf und unter
Amorces	Desinfektionsmittel	Kohlensäure, gepr.,	Deck
Arsenik ohne Blech-	Detonators	in Zylindern	Schießbaumwolle
einsatz	Dynamit und Dyna-	Naphtha	Schwefelkohlenstoff
Bengalische Zünd-	mitzünder	Nebelsignale	Sikkatif
hölzer	Essiggeist (Aceton)	Opium	Terpentin und Ter-
Benzin	Feuerwerk	Patronen (Sicher-	pentinöl
Benzol	Fire crackers, chine-	heits-)	Wunderkerzen
Bomben und Gra-	sische	Patronen (andere)	Zündhölzer (Wachs)
naten, gefüllt	Füllungen für Feuer-	Petroleum für Motore	Zündhütchen.
Calciumcarbide	löscharparate	Phosphor	

- 13) Maschinenteile usw. werden stets im großen Viereck vermessen; etwaige Ausnahmen können in besonderen Fällen nur durch allgemeinen Konferenzbeschluß gestattet werden.

Anlage XXIII.

Beispiel für die Einrichtung eines Klassentarifs
mit getrennter Darstellung der Klassenanordnung und der Frachtsätze einerseits und der Güterklassifikation andererseits.

Frachttarif nach Ostasien.

G vor der Klasse bedeutet, daß sich die Rate für 1000 kg versteht.

Klasse	Penang, Singapore	Hongkong	Shanghai, Tsingtau (mit Umladung)	Tsingtau (direkt), Nagasaki (direkt), Kobe, Yokohama
1 a	42 ¹ / ₂	47 ¹ / ₂	50	47 ¹ / ₂
1 b	40	45	47 ¹ / ₂	45
2	37 ¹ / ₂	42 ¹ / ₂	45	42 ¹ / ₂
3	35	40	42 ¹ / ₂	40
4	32 ¹ / ₂	37 ¹ / ₂	40	37 ¹ / ₂
5	30	35	37 ¹ / ₂	35
6	27 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂	35	32 ¹ / ₂
7	25	30	32 ¹ / ₂	30
8	22 ¹ / ₂	27 ¹ / ₂	30	27 ¹ / ₂
9	20	25	27 ¹ / ₂	25
10	17 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂	25	22 ¹ / ₂

	Klasse			Klasse	
	Reichs- post- Dampfer	Fracht- Dampfer		Reichs- post- Dampfer	Fracht- Dampfer
Accordeons	3	3	Baumwollwaren	1 b	1 b
Ätherische Öle	1 a	1 a	Bier.	6	6
Aluminium	1 a	1 a	Bindfaden	3	3
Anilinsalze	2	2	Bittersalz	4	4
Antichlor	5	5	Blätter	3	3
Apparate (med., opt., chem., photogr.)	1 a	1 a	Blechdosen	6	3 wie Ge- schirr
Apparate (elekt., telegr.)	2	2	Boote (Holz-, Stahl- und Rettungs-)	5	5
Asbest-Cement G	2	2	Boote (Motor-)	4	4
Asbest-Maschinenpackung	1 b	1 b	do. (zerlegt)	5	5
Asbest (-Pappe, -Filz) ✓	—	6	Borax G	2	2
Asbest-Schieferplatten	6	6	Borsäure G	2	2
Asbestwaren (einschl. Faser und Garn)	5	5	Borsten	2	2
Asphalt in Broden G	—	5	Bürsten	2	2
Backwerk	6	8	Cementplatten	6	6
Ballastschaufeln	5	5	Ceresin	4	4
Baumwolle (roh und in ge- preßten Ballen über 60 Fuß per 1000 kg) G	1 a	1 a	Champagner	1 a	1 a
Baumwollabfall ohne Fett- gehalt	—	5	Chemikalien (weder ätzend noch feuergefährlich, selbstentzündlich oder explosiv)	1 a	1 a
			Chlorcalcium	2	2

usw.

Gefährliche Güter: Nitroglycerin, Säuren, leicht entzündliche, ätzende, stark riechende

Giese, Seefrachttarifwesen.

Anlage XXIII (Fortsetzung).

und andere Gegenstände werden für die Reichspostdampfer nicht angenommen und dürfen, obgleich im Frachttarif erwähnt, für die Frachtdampfer nur nach besonderer Vereinbarung angeliefert werden.

Die Frachtsätze verstehen sich per Kubikmeter oder per 1000 kg nach Wahl des Schiffes

und zwar für Verschiffung von **Bremen, Hamburg und Emden** in Mark **ohne Aufschlag,**

für Verschiffung von **Antwerpen und Rotterdam** in Shilling mit 10% **Primage.**

Alle Frachten sind einem Rabatt unterworfen, der nach den Bestimmungen der bezüglichen Rabatt-Zirkulare für die verschiedenen Häfen ausgezahlt wird.

Für Maschinenteile, Kriegsmaterial und schwere Kolli über 3000 kg nach Anlaufhäfen und über 1000 kg nach Nebenhäfen bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.

Für Options-Güter wird ein Zuschlag von $\mathcal{M} 2\frac{1}{2}$ bzw. Shilling per Kubikmeter oder 1000 kg zu den vorstehenden Sätzen erhoben.

Mindestfrachtsatz für die Sendung $\mathcal{M} 10.-$ oder Shilling nach Anlaufhäfen, $\mathcal{M} 20.-$ oder Shilling nach Nebenplätzen.

Die Fracht für Pakete nach Anlaufhäfen beträgt 20 \mathcal{S} bzw. $2\frac{1}{2}$ pence per Kubikdezimeter. Minimalsatz $\mathcal{M} 5.-$ oder Shilling per Stück, nach Nebenplätzen 50 v. H. Zuschlag. Minimalsatz $\mathcal{M} 10.-$ oder Shilling per Stück.

Die Frachten sind hier zahlbar gegen Aushändigung der Konnossemente.

Wertvolle Güter, d. h. solche Güter, deren Wert $\mathcal{M} 4.-$ bzw. 4 Shilling per Kubikdezimeter übersteigt, $1\frac{1}{2}$ v. H. vom Werte nach Anlaufhäfen und 2% nach Nebenhäfen, Kontanten, Gold- und Silberbarren unterliegen nicht dem Tarif.

Jedes Ladungs-Kollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes tragen, andernfalls wird für richtige Beförderung nicht garantiert.

Dieser Tarif hebt frühere Tarife auf und kann ohne vorherige Mitteilung an die Verloader geändert werden.

Anlage XXIV.

Beispiel für die Einrichtung eines Klassentarifs, in dem Klassenanordnung, Tarifsätze und Güterklassifikation in einer Darstellung vereinigt sind.

AFRIKA-DIENST

Woermann-Linie, Hamburg-Amerika-Linie
und Hamburg-Bremer Afrika-Linie A.-G.

Ausgehende Frachtsätze

ausschließlich Leichterlohn am Bestimmungsorte
von Hamburg nach der Westküste Afrikas.

	Conakry	Sherbro	Liberia, Elfenbeinküste, Goldküste (exkl. Sekondi u. Accra), Togo, Dahomey
1. Reis in Säcken ¹⁾	<i>M</i> 22,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 27,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 30,— + 10% für 1000 kg
1a. Reis in Fässern und Demijohns, leere Demijohns	<i>M</i> 22,50 für das cbm	<i>M</i> 27,50 für das cbm	<i>M</i> 30,— für das cbm
2. Genever, Rum, Sprit	<i>M</i> 35,— für das cbm	<i>M</i> 32,50 für das cbm	<i>M</i> 35,— für das cbm
3. Briketts, Zement, Kohlen in Säcken	<i>M</i> 22,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 27,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 22,50 + 10% für 1000 kg
3a. Salz in Säcken	<i>M</i> 22,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 27,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 22,50 + 10% für 1000 kg
4. Schoben	<i>M</i> 27,50 für das cbm	<i>M</i> 32,50 für das cbm	<i>M</i> 22,50 für das cbm
5. Bauholz (unbearbeitetes), bis 12 m lang	<i>M</i> 20,— für das cbm	<i>M</i> 22,50 für das cbm	<i>M</i> 20,— für das cbm
5a. Bauholz (bearbeitetes, auch Fenster, Türen u. dgl.), Dachpappe, Düngemittel, eiserne Töpfe ²⁾ , Eisen, Fässer (leere), Kalk (gelöscht), Papier (geringwertiges), Säcke (leere), ord. Seife, Steinzeug, Wellblech, Ziegelsteine in Lattenkisten soweit Maßgut	<i>M</i> 30,— für das cbm	<i>M</i> 35,— für das cbm	<i>M</i> 30,— für das cbm
falls Schwergut	<i>M</i> 30,— + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 35,— + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 30,— + 10% für 1000 kg

¹⁾ Reis in Säcken nach der Elfenbeinküste *M* 22,50 + 10% für 1000 kg, in Fässern und Demijohns *M* 22,50 für das cbm.

²⁾ Für eiserne Töpfe mit Beinen wird die unter 5a aufgeführte 2¹/₄fache Gewichtsfracht, für Töpfe ohne Beine die 1¹/₂fache Gewichtsfracht berechnet.

Anlage XIX (Fortsetzung).

	Conakry	Sherbro	Liberia, Elfenbeinküste, Goldküste (exkl. Sekondi u. Accra), Togo, Dahomey
6. Bier, Brot, Bürsten (ordinäre), Desinfektionsmittel (ungef.), Eisen-Kurzwaren, Eisenwaren, eiserne Hauer, Emaillewaren, Farben, Filz, Gewehre, Glaswaren, Kauries, Lampen, Lichte, Liköre, Maschinen, Mobilien, Proviant, Spirituosen, Tabak, Tauwerk, Teer, Tonwaren, Wein soweit Maßgut	<i>M</i> 37,50 für das cbm <i>M</i> 37,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 42,50 für das cbm <i>M</i> 42,50 + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 37,50 für das cbm <i>M</i> 37,50 + 10% für 1000 kg
falls Schwergut			
7. Kohlensaures Wasser	<i>M</i> 22,50 für das cbm	<i>M</i> 27,50 für das cbm	<i>M</i> 22,50 für das cbm
Zucker	<i>M</i> 30,— für das cbm	<i>M</i> 35,— für das cbm	<i>M</i> 30,— für das cbm
Mehl	<i>M</i> 32,50 für das cbm	<i>M</i> 37,50 für das cbm	<i>M</i> 32,50 für das cbm
8. Baumwollwaren ¹⁾ , Carbolineum, Zigarren, Zigaretten, Drogen, Fahrräder, Knöpfe, Kurzwaren, Messingwaren, Musikwaren, Nähmaschinen, Parfümerien, Perlen, Sicherheitszündhölzer, Spiegel, Wollwaren, sowie alle nicht genannten Güter soweit Maßgut	<i>M</i> 50,— für das cbm <i>M</i> 50,— + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 55,— für das cbm <i>M</i> 55,— + 10% für 1000 kg	<i>M</i> 50,— für das cbm <i>M</i> 50,— + 10% für 1000 kg
falls Schwergut			
9. Pulver	<i>M</i> 50,— für das cbm	<i>M</i> 55,— für das cbm	<i>M</i> 50,— für das cbm
10. Calciumcarbid, Minimal per Konnossement.	<i>M</i> 20,— <i>M</i> 55,— für das cbm	<i>M</i> 55,— für das cbm	<i>M</i> 55,— für das cbm
11. Säuren, Feuerwerk (nach vorheriger Abrede)	<i>M</i> 100,— für das cbm	<i>M</i> 100,— für das cbm	<i>M</i> 100,— für das cbm
12. Benzin in eisernen Drums (nach vorheriger Abrede)	<i>M</i> 90,— für das cbm	<i>M</i> 90,— für das cbm	<i>M</i> 90,— für das cbm
13. Boote auf Deck bis 8 m lang . .	<i>M</i> 200,—	<i>M</i> 200,—	<i>M</i> 200,—
14. Kontanten und Wertgegenstände	1,0% vom Wert	1,0% vom Wert	1,0% vom Wert

¹⁾ Baumwollgarn nach der Goldküste (exkl. Sekondi), Togo und Dhaomey *M* 37,50 für das cbm.

Für Stücke von 2½ Tons Gewicht bis unter 5 Tons 50% Frachtaufschlag.

» » » 5 » » » 7½ » 100%

Stücke über 12 m Länge + 50% Aufschlag, und nur nach vorheriger Übereinkunft.
Für Verladung nach im Fahrplan nicht benannten Häfen bedarf es besonderer Vereinbarung.
Für direkte Verladungen von Bremen, Rotterdam und Antwerpen, sowie von Bremen
in Umladung über Hamburg, gelten die Frachtsätze dieses Tarifes.

Änderungen vorbehalten.

Hamburg,
Bremen, 1. Januar 1913.

Anlage XXV.

Beispiel für die Einrichtung eines Einzeltarifs.

(Entnommen dem Fachtarif für den Verkehr von Hamburg, Bremen und Emden nach dem La Plata und Paraná vom 1. Februar 1914.)

Ohne Verbindlichkeit, solange keine feste Vereinbarung vorliegt.

	Bahia	Rio de Janeiro	Santos	Pernambuco		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		
Achsen	67 ¹ / ₂	50	55	55		
Acidum aceticum	siehe Essigsäure					
Acidum tartaricum	» Weinsteinsäure					
Ackerbaugeräte (Schäl- und Dreschmaschinen ausge- nommen) bis 2000 kg	67 ¹ / ₂	50	55	55		
Äpfel	67 ¹ / ₂	50	55	55		
	Bahia	Rio Kai	Rio f. f. a.	Santos	Pernambuco Kai	Pernambuco f. f. a.
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Aeroplane	47 ¹ / ₂	30	25	32 ¹ / ₂	37 ¹ / ₂	35
Aeroplan-Motore	siehe Maschinen und schwere Stücke					
Äxte	siehe Werkzeuge (Hand-)					
	Bahia	Rio de Janeiro	Santos	Pernambuco		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		
Alabasterwaren	82 ¹ / ₂	65	70	70		
Alaun	67 ¹ / ₂	50	55	55		
Albums	77 ¹ / ₂	60	65	65		
Alkohol	82 ¹ / ₂	65	70	70		
Alizarin-Farben	siehe Farben					
Aluminium, Aluminiumsilberstaub	132 ¹ / ₂	115	120	120		
Aluminiumwaren (s. auch Hohlware)	77 ¹ / ₂	60	65	65		
Aluminoferric	62 ¹ / ₂	45	50	50		
Ambosse	67 ¹ / ₂	50	55	55		
Ammoniak (flüssig, Ammonialiquid)	132 ¹ / ₂	115	120	120		
» trocken	77 ¹ / ₂	60	65	65		
» Schwefel (Sulphate of Ammonia)	siehe Düngemittel					
» kohlen-saures	77 ¹ / ₂	60	65	65		
Ammoniaksalz (Salammoniac)	siehe Salz					
Amorces	siehe Zündhütchen					
Angeln (Tür- und Fensterangeln) (andere als Messing)	72 ¹ / ₂	55	60	60		
Anilin-Farben	siehe Farben					
» -Öl	siehe Öl					
» -Salz	siehe Salz					
Anker (bis 2 tons)	67 ¹ / ₂	50	55	55		
Antichlor	siehe Soda, Hyposulphite					
Antimon	77 ¹ / ₂	60	65	65		
Apfelwein (Cider)	siehe Wein					

usw.

Sachverzeichnis.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

- Abfertigungsgebühr**, Fehlen einer Abfertigungsgebühr im Seefrachttarifwesen 189f.; Gründe dafür 189f.
- Abreden** (*agreements*), Begriff und Inhalt 89; ihre Bedeutung für die Tarifentstehung 90f.
- Agenten**, ihre Mitwirkung bei der Weiterbildung der Tarife 292.
- Agreements**, s. Abreden.
- Allgemeine Anforderungen an die Gestaltung der Seefrachttarife** 130ff.; die Wege zu ihrer Verwirklichung 130ff.; ihre Verwirklichung 132ff.
- Änderungen der Tarife**, die Forderung rechtzeitiger Bekanntgabe und ihre Verwirklichung 138f.
- Angemessenheit der Tarifsätze** 144ff.
- Anliegen auf Stückgüter** 53.
- Anstoßtarif**, Begriff und Anwendung 290.
- Anzahl der Anlaufhäfen**, Berücksichtigung bei der Tarifbemessung 234f.
- Ausgehende Tarife** (*outward tariffs*) im Gegensatz zu den einkommenden Tarifen, Begriff 254; Bedeutung der Unterscheidung 254; ihr Inhalt 113.
- Ausgehender Verkehr** (*outward trade*) im Gegensatz zum einkommenden Verkehr 112; besondere Tarifgestaltung für den ausgehenden Verkehr 112f.
- Ausgleichung der Kosten zwischen einzelnen Linien, Richtungen und Verkehrsverbindungen** 229f.
- Ausnahmetarif** (*exceptional tariff*), Begriff 265; Anwendungsgebiet und Inhalt 266ff.; formelle Gestaltung 267.
- Äußere Einrichtung der Tarife** 288ff.; der Tarifdrucksachen 290.
- Berechnungszeitraum** (*account period*) beim Rabattsystem 270.
- Besondere Eigenschaften des Gutes**, ihre Berücksichtigung bei der Tarifbildung 249ff.
- Beteiligung**, ihre Bedeutung für die Monopolbildung 74ff.
- Betriebsgemeinschaft**, Begriff 93; Entstehung 93f.; Inhalt der Vereinbarungen 94; Bedeutung für die Tarifentstehung 94f.
- Billigkeit der Tarifsätze** 144ff.
- Bill of lading ton**, s. Frachttonne.
- Board of Trade** (Handelsamt), als Vermittler und Schiedsrichter bei Tarifstreitigkeiten zwischen Reedereien und Befrachtern 156.
- Börfahrt**, Wesen und Einrichtung 21f.; Bedeutung für die Tarifentstehung 21; Monopol der Börfahrer 23f.; Tarife der Börfahrt 25ff.
- Bruttofracht** (*gross freight*) 190.
- Carying rate** 92.
- Charterverkehr**, als ältere Form des Seefrachttarifs 49; keine geeignete Grundlage für ein Tarifwesen 51, 102.
- Chow-Chow-Cargo** 37.
- Conditions**, s. Tarifvorschriften.
- Dangerous tariff** 253.
- Darstellung der Preise im Tarif** 289f.
- Differenzialtarif**, die Seefrachttarife als Differenzialtarife 225f.
- Durchfrachtverkehr**, s. Durchverkehr.
- Durchgehende Binnenschiffahrt- und Seefrachttarife** 257.
- Durchgehende Eisenbahn- und Seefrachttarife** 79, 257.
- Durchgüter** (*through goods*) 256.
- Durchkonossement** (auch Durchfrachtkonossement, Durchfuhrkonossement), durchgehendes Konossement, Entstehung 257ff.; Verbindung mit dem Durchtarif 258; wirtschaftliche Bedeutung 258f.
- Durchtarif** (*through tariff*), Begriff 256f.; Unterscheidung in reine und gemischte Durchtarife 256; Entstehung 257f.; wirtschaftliche Vorteile 259ff.; Bedeutung 261f.; Durchtarife auf vertraglicher Grundlage und ohne vertragliche Grundlage 262; formelle Bildung 262ff., materielle Bildung 264ff., Notwendigkeit weiteren Ausbaus 301; Verpflichtung der Reederei durch Subventionsvertrag zur Erstellung von Durchtarifen 156f.
- Durchverkehr** (*through trade*) 256.
- Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit der Seefrachttarife** 142ff.

- Eigentums- und Verwaltungsfrage beiderüberseeischen Linienfahrt 116ff.
- Einkommender Verkehr (*homeward trade*) im Gegensatz zum ausgehenden Verkehr 112; besondere Tarifgestaltung im einkommenden Verkehr 112f.
- Einkommende Tarife (*homeward tariffs*) im Gegensatz zu den ausgehenden Tarifen, Begriff 254; Bedeutung der Unterscheidung 254f.; Inhalt 113.
- Einzeltarif im Gegensatz zum Klassentarif 109; formelle Einrichtung 289.
- Eisenbahn, Wettbewerb der Eisenbahn mit der Seeschifffahrt 184ff.; Durchtarife mit der Eisenbahn 257.
- Eisenbahngütertarifwesen, seine Darstellung im Gegensatz zur Darstellung des Seefrachttarifwesens 6ff.
- Englischer Einfluß auf die Entwicklung des Seetarifwesens 115f.
- Englische Maß- und Gewichtsordnung, Anwendung im Tarifsysteem 197f.; Nachteile gegenüber der metrischen Ordnung 198.
- Entfernung, ihre Berücksichtigung bei der Tarifbildung 224ff.; Mangel fester Einheitssätze 225f.; teilweise Vernachlässigung der Entfernung 225ff.; volkswirtschaftliche Beurteilung der für die Berücksichtigung der Entfernung geltenden Tarifgrundsätze 239ff.
- Entstehung der Seefrachttarife 10ff., Vorbedingungen dafür 10ff.
- Entwicklung des Verkehrs durch Tarifermäßigungen 227.
- Erweiterung des Betriebes, Bedeutung für die Monopolbildung 73f.
- Formelle Einrichtung des Tarifs 288ff.; Beispiele dafür 367ff. (Anlagen XXII bis XXV).
- Formeln für die Erfassung der Raum- und Gewichtsverhältnisse bei der Tarifbildung 207f.
- Formelle Tarifeinheit 113.
- Fracht (*freight*), Begriff 109.
- Frachtdisparitäten im Seetarifwesen 225.
- Frachtenkampf 172f., 182f.
- Frachtsatz (*rate of freight*), Begriff 109.
- Frachtonne (*freight ton, Bill of Lading ton*) 208.
- Frachtonnenseemeile als Leistungseinheit 169, 208.
- Frachtverhältnis, Festlegung des Frachtverhältnisses der heimischen Häfen in den Subventionsverträgen 150f.
- Frachtzuschläge, im allgemeinen 193f.; bei der Option 249; bei besonders schweren Stücken 251f.; bei außergewöhnlich langen Stücken 252.
- Freie Preisbildung 1f.
- Freie Schifffahrt, Begriff 51f.; als ursprüngliche Betriebsform 52; ihre Vorzüge gegenüber der Linienfahrt 61ff.; Aufteilung des Verkehrs zwischen freier und Linienfahrt 64ff.; Mangel von Kartellen in der freien Fahrt 81ff.; Fehlen eines Tarifwesens in der freien Fahrt 102; Wettbewerb mit der Linienfahrt 178ff.
- Freight quotations, s. Quotierungen.
- Fusion, Bedeutung für die Monopolbildung 76ff.
- Gebietskartelle 90.
- Gefährliche Güter (*dangerous goods*), ihre tarifarische Behandlung 252f.
- Gegenstand der Tarifbildung 188ff.
- Geheimhaltung von Tarifen 153ff., s. auch unter Veröffentlichung der Tarife.
- Geldwert der Güter als Maßstab für die Frachtberechnung 218f.
- Geltungsbereich des Tarifs, seine Bezeichnung im Tarif 288f.
- General regulations, s. Tarifvorschriften.
- Geschichtliche Methode 4.
- Gesetzliche Eingriffe in die Tarifpolitik, Bedenken dagegen 302f.
- Gewichtsgüter, s. Schwergüter.
- Gewichtssätze (*weight rates*), Begriff 197; Anwendung an Stelle von Raumsätzen 211f.; Notwendigkeit möglichst weitgehender Einführung von Gewichtssätzen 300f.
- Gewichtstonne, Gleichstellung mit der Raumtonne 197.
- Gewinnabrechnungsgemeinschaft (*pool*), Begriff und Inhalt 91ff.; Bedeutung für die Tarifenstehung 93.
- Gleichhaltung von Frachten 227, 301.
- Gleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten, ihre Verwirklichung im Seefrachttarifwesen 132ff., ihre Anordnung in den Subventionsverträgen 153f.
- Gleichmäßigkeit der Tarifgestaltung zwischen den einzelnen Verkehrshäfen 227, 301.
- Große Befrachter (*merchant large*) im Gegensatz zu den kleinen Befrachtern 98f.
- Grundlagen der Tarifbildung im allgemeinen 158f.
- Hafenabgaben, Berücksichtigung ihrer Höhe bei der Tarifbemessung 233f.
- »Handbuch für Verladere« 291.

- Höchsttarife bei der subventionierten Reederei 149 ff.
- Inhalt der Tarifleistung 188 ff.
Interior rates 255 ff.
- Kanalabgaben, Berücksichtigung bei der Preisbemessung 239.
- Kaplaken 190 ff.
- Kartelle in der Linienfahrt, Entstehung 80 ff.; Beschränkung auf die Linienfahrt 81 ff.; ihre Ausbreitung 84 ff.; Grenzen der Kartellbildung 86 ff.; die für die Tarifbildung wichtigen Kartellformen 88 ff.; Formen der Kartellvereinbarungen 95; ausdrückliche und stillschweigende Kartellvereinbarungen 95; Bedeutung der Kartelle für die Tarifentwicklung 87 ff., 95 ff.
- Klassentarif im Gegensatz zum Einzelarif 109; seine formelle Einrichtung 289 ff.; Beispiel dafür 362 (Anlage XVIII), 369 ff. (Anlagen XXIII und XXIV).
- Kohlenverhältnisse, ihre Berücksichtigung bei der Preisbemessung 236 ff.
- Konferenzen, Schifffahrts- (*shipping conferences*), Begriff 88; Unterscheidung in Konferenzen der ausgehenden Fahrt (*outward conferences*) und Konferenzen der einkommenden Fahrt (*homeward conferences*) 88; die Konferenzen als Organe für die Weiterbildung der Tarife 292.
- Kontrakte (*contracts*), im allgemeinen 276 ff.
Gleichartige Kontrakte 277 ff.; Zweck und Wesen 277 ff.; Geltungsbereich 278 ff.; volkswirtschaftliche Bedeutung 280 ff.; Beispiel dafür Anlage XX.
Ungleichartige Kontrakte 280 ff.; Zweck und Voraussetzung 282 ff.; Anwendungsgebiet 280 ff.; Inhalt 282 ff.; volkswirtschaftliche Beurteilung 283 ff.; Notwendigkeit ihrer Einschränkung 298 ff.; Beispiel dafür 366 (Anlage XXI).
Kontrakte zum Schutze gegen Tarifänderungen 285 ff.; Zweck und Wesen 285 ff.; Geltungsbereich 285 ff.; Inhalt 286 ff.; volkswirtschaftliche Beurteilung 287 ff.
- Kontraktsätze (*contract rates*) im Gegensatz zu den Nichtkontraktätzen (*non contract rates*) 276, s. auch Kontrakte.
- Kontraktssystem 277.
- Kontraktverlader (*contractors*) im Gegensatz zu den gewöhnlichen Verladern (*non contractors*) 277.
- Kontrolle, Erlangung der Kontrolle, ihre Bedeutung für die Monopolbildung 74 ff.
- Kontrollgesellschaft (*holding company*) 76 ff.
- Kühlräume für wärmeempfindliche Güter, Berücksichtigung ihrer Bereitstellung im Tarifwesen 247 ff.
- Ladeplatz, Bestimmung des Ladeplatzes 188.
- Lade-, Lösch- und Umladekosten, Berücksichtigung bei der Tarifbemessung 231 ff.
- Ladungsangebot, Berücksichtigung der Unterschiede im Ladungsangebot bei der Preisbemessung 237 ff.
- Lange Stücke, ihre tarifarische Behandlung 252.
- Leichtgüter (*light goods*) im Gegensatz zu den Schwergütern, Begriff und Wesen 197; Fehlen dieser Unterscheidung bei den älteren Tarifen 27; Unterscheidung bei den Tonnenskalen 38 ff.
- Leistungsaufwand, Berücksichtigung der Verschiedenheiten des Leistungsaufwandes bei der Tarifbildung 175 ff.
- Levanteverkehr, das Tarifsysteem 209 ff.
- Liegezeit, Berücksichtigung ihrer verschiedenen Länge bei der Tarifbemessung 234.
- Linien-schifffahrt, Begriff 51 ff.; Ursachen ihrer Entstehung 53 ff.; Entwicklung 57 ff.; Entstehung ihrer Monopolstellung 59 ff.; Vorzüge gegenüber der freien Fahrt 60 ff.; Aufteilung des Verkehrs zwischen der Linien- und freien Fahrt 64 ff.; Monopol der Linienfahrt für den Stückgutverkehr 65; Gestaltung des Wettbewerbes zwischen Linien- und freier Fahrt 66 ff.; Bedeutung für die Tarifentstehung 51, 69 ff.
- Local rates 255.
- Local tariffs 256.
- Londoner gedruckte Frachten (*London printed rates of freight*) 38, 41, abgedruckt S. 324 ff. (Anlagen VI und VII).
- Long voyage trades 181.
- Löschplatz, Bestimmung des Löschplatzes 188.
- Löschungshafen, Wahlrecht zwischen mehreren Löschungshäfen 248 ff.
- Maßgüter (*measurement goods*), s. unter Leichtgüter.
- Maßsätze (*measurement rates*) 197.
- Massennutzung, Gesetz der Massennutzung 167 ff.

- Maß- und Gewichtsverhältnisse der Güter 197; Beispiel dafür 336 (Anlage XIII).
- Materielle Tarifeinheit, teilweise Verwirklichung 113.
- Methode der Arbeit, geschichtliche 4, vergleichende 4 ff.
- Metrische Maßordnung, ihre Verwendung im Seetarifwesen 197 ff.; ihre Vorzüge gegenüber der englischen Ordnung 195; Notwendigkeit möglichst weitgehender Einführung 300.
- Mindestfrachten (*minimum freights*), ihre Begründung 268; ihre verschiedene Bemessung 268 f.
- Monopol der Linienfahrt, Entstehung der Monopolstellung über die freie Fahrt 59 ff.; Bildung von Monopolen innerhalb der Linienfahrt 71 ff.; Wesen der Monopolstellung 64 f., 122 f.; Vorteile und Nachteile der Monopolisierung 274 f.
- Navigationsakte 31.
- Nebengebühren, Begriff 194; Bedeutung im Seetarifwesen 195.
- Nettofracht (*net freight*) 190.
- »Nicht aufgeführte Güter« (*unenumerates goods*) 215.
- »Offen« (*open*), als Vermerk in den Tarif-
tafeln 103.
- Öffentlichkeit der Seefrachttarife, die Forderung und ihre Verwirklichung 134 ff.; die Anordnung der Öffentlichkeit in den Subventionsverträgen 155.
- Option, Begriff 248 f.; ihre Berücksichtigung bei der Tarifbildung 249.
- Optionsgut (*optional cargo*) 249.
- Orderhafen 248.
- Ortsverkehr, Tarife für den Ortsverkehr (*local rates*) 255.
- Paket- (*parcel*-) Beförderung, Begriff und Wesen 246 ff.; tarifarische Behandlung 246 f.; Notwendigkeit tarifarischer Begünstigung 302.
- Paketschein (*parcel receipt*) 246; Beispiel dafür 360 f. (Anlage XVII).
- Pool, s. Gewinnabrechnungsgemeinschaft.
- Preiskartelle, Begriff und Inhalt 90 ff.; Bedeutung für die Tarifentstehung 91.
- Preissysteme in der überseeischen Schifffahrt 195 f.
- Primage 190 ff.; ihre Entstehung und Entwicklung 190 ff.; ihr Wesen 192; Anwendungsgebiet 193, 198.
- Privatwirtschaftliches Gepräge der Tarifgestaltung 8, 125 ff.; Beschränkung der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung bei der subventionierten Reederei 129 f.
- Quotierungen (*freight quotations*) 108, 139; Beispiel 324 (Anlage XI).
- Rabattanmeldung 272; Beispiel 364 (Anlage XIX).
- Rabattsystem (*rebate system*) 271; s. auch Rabatttarife.
- Rabatttarif (*rebate tariff*), Begriff und Wesen 270 ff.; Entstehung 271; Geltungsbereich 271 f.; Anwendung und Höhe 272 f.; volkswirtschaftliche Beurteilung 273 ff.
- Raumtonne, Gleichstellung mit der Gewichtstonne 197.
- Raum und Gewicht der Güter, Berücksichtigung 196 ff.; Festlegung des Verhältnisses zwischen Raum und Gewicht 196 ff.; Ursachen dieses Verhältnisses 198 ff.; weitgehende Berücksichtigung der Raumbeanspruchung 201 ff.; Vergleich mit dem Raum- und Gewichtssystem der Eisenbahn 201 ff.; Vorzüge und Nachteile des Raum- und Gewichtssystems der Seeschifffahrt 203 ff.; formelle Fassung des Systems 207 f.; Ausnahmen von den allgemeinen Grundsätzen 209 ff.
- Regelmäßige, massenhafte Einzelleistungen, als Vorbedingung für die Entstehung der Tarife 114 f.; Aufkommen derartiger Leistungen 47 ff.
- Regelmäßige Tarife, im Gegensatz zu den Ausnahmetarifen 265 f.
- Schiedsgerichte zur Regelung von Tarifstreitigkeiten 155 f.
- Schiffahrtspolitische Grundlagen bei den älteren Tarifen 19 ff.; bei den neuzeitlichen Tarifen 31 ff.
- Schiffstypen, Einfluß der Verschiedenheiten in den Schiffstypen auf die Preisbemessung 235 f.
- »Schiffswahl«, »nach« 208.
- Schnelligkeit der Beförderung, Berücksichtigung bei der Tarifbildung im allgemeinen 242 ff.; Berücksichtigung der größeren Fahrgeschwindigkeit 242 ff.; Berücksichtigung der Beschleunigung des Abfertigungsgeschäfts (Paketbeförderung) 245.
- Schutzeinrichtungen für einzelne Güter, Berücksichtigung bei der Tarifbildung 247 f.
- Schwere Stücke (*heavy lifts*), ihre tarifarische Behandlung 251.
- Schwergüter (*heavy goods*) im Gegensatz zu den Leichtgütern, Begriff 197; Mangel dieser Unterscheidung bei den älteren Tarifen 27; Unterscheidung bei den Tonnenskalen 38 f.; Unterscheidung bei den neuzeitlichen Tarifen 197; Bezeichnung als Gewichtsgüter (*weight goods*) 197.

- Seefrachttarif, Begriff 108.
- Seefrachttarifwesen, seine Darstellung im Gegensatz zum Eisenbahn-Gütertarifwesen 6ff.; Gründe für die Annahme eines Seefrachttarifwesens im allgemeinen 96f.; Gründe auf Seiten der Befrachter 98ff., auf Seiten der Reeder 100f.; Umfang des Seefrachttarifwesens 102f.; volkswirtschaftliche Bedeutung 105ff.; internationales Gepräge 110ff.; Gliederung nach Verkehren 112ff.
- Selbstkosten als Tarifbildungsgrundlage 158; Unterscheidung in feste und veränderliche 159ff.; zahlenmäßige Ermittlung des Verhältnisses zwischen festen und veränderlichen Selbstkosten 166f.; Abhängigkeit der Selbstkosten von der Verkehrsstärke 167ff.; ihre Bedeutung für die Tarifbildung 171ff.; Selbstkosten und Wegelänge 129ff.; Einfluß der Unterschiede in den Selbstkostenteilen auf die Tarifbildung 230ff.
- Staatliche Eingriffe in die Tarifgestaltung, Erfolglosigkeit solcher Eingriffe im allgemeinen 123, 126ff.; staatliche Eingriffe bei der subventionierten Reederei 129, 147ff.
- Staatsbetrieb, Frage des Staatsbetriebes in der Linienfahrt 118ff.
- Stammsatz (*basis rate*) bei der Bildung der Durchtarife 190, 263.
- Stationstarif, Begriff und Anwendung 290.
- Stetigkeit der Seefrachttarife 139; Notwendigkeit weiterer Förderung der Stetigkeit 300.
- Stückfrachten 212.
- Stückgutverkehr, als jüngere Form des Seefrachtverkehrs 50; seine Zusammenfassung in der Linienfahrt 51, 65; als Grundlage für das Tarifwesen 51.
- Subventionen, Begriff 78; Bedeutung für die Monopolbildung 78ff.; Möglichkeit der Einwirkung auf die Tarifpolitik durch Subventionierung 148ff., 302f.
- Subventionierte Schifffahrt, staatliche Eingriffe in die Tarifgestaltung 111f., 148ff.
- Syndikate innerhalb der Linienfahrt 89.
- Taraverschiedenheiten, ihre Berücksichtigung bei der Bemessung der Tarifhöhe 208.
- Tarif, Begriff 10ff.; 107f.
- Tarifänderungen, die Forderung rechtzeitiger Veröffentlichung der Tarifänderungen 139f., 299.
- Tarife des 17. und 18. Jahrhunderts 25ff.; allgemeine Grundlagen 25ff.; System 27ff.; Berücksichtigung der Entfernung 29f.; Berücksichtigung der Reisezeit 30.
- Tarifhoheit, Mangel einer Tarifhoheit des Staates im Überseeverkehr 126ff.
- Tarifikampf, s. Frachtenkampf.
- Tariflehre, Unterscheidung in allgemeine und besondere 3f.
- Tarifpolitik, Aufgaben künftiger Tarifpolitik 298ff.; Mittel zu ihrer Verwirklichung 302.
- Tarifsatz (*tariff rate*), Begriff 109.
- Tarifschema, Begriff 109.
- Tarifsystem, Begriff 109; das Tarifsystem der älteren Seefrachttarife 27ff.; Entwicklung des Tarifsystems der Linienreederei 195f.; Berücksichtigung des Raumbedarfs und Gewichts der Güter 196ff.; Berücksichtigung des Wertes 213ff.
- Tarifvorbehalte in den Subventionsverträgen 148ff.
- Tarifvorschriften, Begriff 109, Darstellung 289; Beispiel 367f. (Anlage XXII).
- Tarifwesen, volkswirtschaftliche Überlegenheit über die freie Preisbildung 294; Notwendigkeit weiterer Entwicklung 298.
- Tonnenskalen (*tonnage scales*), Begriff 34f.; Verwandtschaft mit den Tarifen 34; Entstehung 35ff.; Grundlagen ihrer Bildung 35; Aufbau 37ff.; Ausbreitung 41f.; Übersicht über die wichtigsten Tonnenskalen 41f.; Rückgang 42f.
- Tonnenskala von Bombay 331f. (Anlage X).
- Tonnenskala von Kalkutta 329f. (Anlage IX).
- Trampschifffahrt, s. freie Schifffahrt.
- Trennung der Reederei vom Seehandel als Vorbedingung für die Entstehung von Tarifen 13, 16ff.; ihre allmähliche Durchführung 17ff.
- Trust, seine Bedeutung für die Monopolbildung 76ff.
- Übergangsverkehr, Tarife für den Übergangsverkehr (*interior rates*) 255.
- Umladung, Berücksichtigung der Umladung bei der Preisbemessung 232f.; die Umladung als Merkmal des Durchtarifs 256f.
- Unregelmäßigkeit des Verkehrs, geringe Anpassungsfähigkeit der Linienreederei an die Unregelmäßigkeiten des Verkehrs 238; Bedeutung dieser Erscheinung für die Tarifbildung 238f.

- Verbot der Beförderung bestimmter Güter bei der subventionierten Reederei 154 f.
- Vergleichende Methode 4 ff.
- Verkehrswert, sein Wesen 176 f.; seine Bedeutung für die Tarifbildung 177 f.
- Veröffentlichung der Tarife 134 ff.; Gründe für die Nichtveröffentlichung 135 ff.; Umfang der Veröffentlichung 135 f.; Notwendigkeit weitestgehender Veröffentlichung 299.
- Verschmelzung (Fusion), ihre Bedeutung für die Monopolbildung 76 ff.
- Verstaatlichung, Frage der Verstaatlichung der Linienfahrt 118 ff.; kein brauchbares Mittel zur wirksamen Beeinflussung der Tarifpolitik 123, 302.
- Verteilung der Einnahmen bei den Gewinnabrechnungsgemeinschaften 92; bei den Betriebsgemeinschaften 94.
- Vertretbarkeit der Beförderungsleistungen als Voraussetzung für die Entstehung der Tarife 43 ff.
- Wahlrecht zwischen mehreren Löschungshäfen, Berücksichtigung bei der Tarifbildung 248 f.
- Wartezeit (*period of deferment*) beim Rabattsystem 270 f.
- Weiterbildung der Tarife 291 ff.; Bedürfnis nach Weiterbildung 291 f.; Organe und Verfahren 292 f.; keine Mitwirkung der Verkehrsbeteiligten 292 f.; Notwendigkeit künftiger Beteiligung der Verkehrsbeteiligten 299 f.
- Weltwirtschaftliches Gepräge der Seefrachttarife 110 f.
- Wert, Berücksichtigung im älteren Tarifwesen 28 f.; keine Berücksichtigung in den Tonnenskalen 37; Begründung der Werttarifizierung 213; individuelle Durchbildung der Werttarifizierung nach Verkehren 213 f.; starke Ausprägung der Werttarifizierung 214 f.; teilweiser Verzicht auf Klasseneinteilung 214 f.; große Anzahl von Klassen in den Klassentarifen 215; starke Zergliederung der Güterverzeichnisse 215; Fehlen einer Normalklasse 216 f.; unterschiedliche Tarifizierung eines und desselben Gutes 217 ff.; Bemessung der Fracht auf einen Anteil vom Wert 219; große Spannungen zwischen höchsten und niedrigsten Wertstufen 219; Fehlen einheitlicher Grundsätze für die Tarifabstufung 219 f.; Entwicklung der Werttarifizierung 220 f.; volkswirtschaftliche Beurteilung der Entwicklung der Werttarifizierung 223 f.; Notwendigkeit der Vermeidung zu weitgehender Wertabstufungen 301.
- Wertgüter (*ad valorem goods*), s. wertvolle Güter.
- Wertvolle Güter (*valuable goods*), Begriff 253 f.; Frachtbemessung 219, 253 f.
- Westphalen, Johann Sigmund, sein Antrag an die Kommerzdeputierten in Hamburg auf Einrichtung einer Börsfahrt von Hamburg nach Rouen vom 26. Juli 1771 22 f., 315 f. (Anlage I).
- Wettbewerb, als Tarifbildungsgrundlage 158 f.; der Beförderungswege 178 ff.; der freien Schifffahrt 178 ff.; der Linienschifffahrt 180 ff.; der Küstenschifffahrt 183 f.; der Eisenbahnen 184 ff.; der Erzeugungsgebiete 186 f.; Einfluß auf die Preisbemessung 226 f.
- Zusammenschluß der Befrachter, kein geeignetes Mittel zur gemeinschaftlichen Beeinflussung der Tarifpolitik 302 f.
- Zuschlagssatz (*additional rate*) 263, 290.

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft

Von Dr. Emil Sax
o. ö. Professor der politischen Ökonomie
Zweite, neubearbeitete Auflage
Erster Band: Allgemeine Verkehrslehre
1918. Preis M. 10.—

Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung

Von Dr. Erwin von Beckerath
Privatdozent an der Universität Leipzig
1918. Preis M. 11.—

Der britische Wirtschaftskrieg und seine Methoden

Von Dr. Otto Jöhlinger
Redakteur der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung
Dozent am Orientalischen Seminar der Berliner Universität
1918. Preis M. 14.—

Quellen und Studien zur Geschichte und Dogmatik des Seekriegsrechts

Herausgegeben von Heinrich Triepel und Heinrich Pohl

- Band I, Heft 1: **Die seekriegsrechtliche Bedeutung von Flottenstützpunkten.** Von Hermann Willms. 1918. Preis M. 9.—
- Band I, Heft 2: **Das Gastrecht der Schiffe im Krieg und Frieden.**
Von Christian Meurer, Dr. jur. et phil., Geh. Hofrat, Professor der Rechte an der Universität Würzburg. 1918. Preis M. 4.80
- Band I, Heft 3: **Seekriegsrecht und Seekriegführung im Weltkriege.**
Eine Denkschrift unter Benutzung aml. Materials verfaßt von Dr. Adolf Scheurer, Rechtsanwalt in Bremen. 1919. Preis M. 2.40
-

Das Völkerrecht

Systematisch dargestellt von Dr. Franz von Liszt
o. ö. Professor der Rechte an der Universität Berlin
Elfte, verbesserte Auflage
1918. Preis M. 18.—; gebunden M. 20.60

Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung

Ein Handkommentar für den Juristenstand und die Handels- und Verkehrswelt
Von Amtsrichter W. Coermann
1901. Kartoniert Preis M. 3.—

Hierzu Teuerungszuschläge

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr

vom 14. Oktober 1890

Vom 22. Dezember 1908 an gültiger deutscher Text mit Bemerkungen und Sachregister

Herausgegeben von Dr. jur. Ernst Blume

Regierungsassessor in Breslau

1910. Gebunden Preis M. 4.80

Das neue deutsche Zolltarifrecht

Ein Leitfaden von Dr. E. Trautvetter

Rat der Senats-Kommission für das Zollwesen in Hamburg

1905. Preis M. 4.—

Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche

Von K. Fritsch

Wirkl. Geh. Oberregierungsrat und Dirigent im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen

Zweite, umgearbeitete Auflage

1912. Gebunden Preis M. 19.—

Preußische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen

Von Franz Ulrich

Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Eisenbahndirektionspräsident a. D.

1909. Preis M. 2.40

Ein Kapitel preußischer Verkehrspolitik

Von Regierungsassessor R. Quatz

1909. Preis M. 1.—

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes

des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen

In Tabellen zusammengestellt von Ingenieur Heinrich Macco

Mitglied des Hauses der Abgeordneten

1908. Preis M. 1.40

Das Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911

Mit Einleitung und Kommentar von Max Peters

Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten

1912. Gebunden Preis M. 3.—

Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck

Von Dr. Alfred v. der Leyen

Wirklicher Geheimer Rat, ord. Honorar-Professor an der Universität Berlin

1914. Preis M. 6.—; gebunden M. 7.—

Hierzu Teuerungszuschläge

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Die Finanz- und Verkehrspolitik der Nordamerikanischen Eisenbahnen

Von Dr. **Alfred von der Leyen**
Wirkl. Geheimem Oberregierungsrat,
vortragendem Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten
Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage
1895. Preis M. 5.—

Das englische Eisenbahnwesen

Von **Johann Frahm** †
Regierungs- und Baurat, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin
Mit 353 Textfiguren und 1 Eisenbahnkarte
1911. Preis M. 20.—; gebunden M. 21.40

Nordamerikanische Eisenbahnen

Ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung
Von **W. Hoff**, Geh. Oberregierungsrat und **F. Schwabach**, Geh. Regierungsrat
1906. Preis M. 8.—

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz

Von **Placid Weißenbach**
Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern
1905. Preis M. 4.—

Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz

Von **Placid Weißenbach**
gew. Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen
1913. Preis M. 1.60

Städtebahnen

Mit besonderer Berücksichtigung des Entwurfs für eine Städtebahn zwischen Düsseldorf und Köln
Von **Dr.-Ing. Blum**
Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover
Mit 7 Textabbildungen und 1 lithographierten Tafel
1909. Preis M. 1.—

Massengüterbahnen

Von Dr. **Walter Rathenau** und Professor **Wilhelm Cauer**
Mit 1 lithographierten Tafel
1909. Preis M. 3.60

Die Verwaltung der Eisenbahnen

Die Verwaltungstätigkeit der preußischen Staatsbahn in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit anderen Eisenbahnen
Von **L. Wehrmann**
Wirklicher Geheimer Rat
1913. Preis M. 7.—; gebunden M. 7.80

Hierzu Teuerungszuschläge

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Amerikanische Wirtschaftspolitik

Ihre ökonomischen Grundlagen, ihre sozialen Wirkungen und ihre Lehren
für die deutsche Volkswirtschaft

Von Dr. **Franz Erich Junge**

Beratender Ingenieur, New York

1910. Preis M. 7.—

Von der Diskontpolitik zur Herrschaft über den Geldmarkt

Von Dr. **Johann Plenge**

ord. Professor der wirtschaftlichen Staatswissenschaften an der Universität Münster

1913. Preis M. 12.—; gebunden Preis M. 12.80

Emil Rathenau und das Werden der Großwirtschaft

Von **A. Riedler**

Geheimer Regierungsrat, Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin

1916. Preis M. 5.—; gebunden M. 6.—

Die Technik des Bankbetriebes

Ein Hand- und Lehrbuch des praktischen Bank- und Börsenwesens

Von **Bruno Buchwald**

Siebente, vermehrte und verbesserte Auflage

Siebenter, unveränderter Neudruck

1918. Gebunden Preis M. 8.—

Der Kapitalzins

Kritische Studien

von Dr. **Emil Sax**

o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R.

1916. Preis M. 6.—

Buchhaltung und Bilanz

auf wirtschaftlicher, rechtlicher und mathematischer Grundlage für Juristen,
Ingenieure, Kaufleute und Studierende der Privatwirtschaftslehre mit einem

Anhang über Bilanzverschleierung

Von Dr. hon. c. **Johann Friedrich Schär**

z. Z. Rektor, Professor und Direktor des Handelswissenschaftlichen Seminars der Handelshochschule Berlin

Dritte, neubearbeitete und erweiterte Auflage

1919. Gebunden Preis M. 16.—

Die kaufmännische Erfolgs-Rechnung

(Gewinn- und Verlust-Rechnung)

Analytische Darstellung ihrer Faktoren bei Handels-, Industrie- und Bank-
unternehmungen nach handelstechnischen und rechtlichen Gesichtspunkten

Von Dr. **Gustav Müller**, Magdeburg

1915. Gebunden Preis M. 12.—

Hierzu Teuerungszuschläge