DEUTSCHLAND

VIERER-KONFERENZ

Keine Beschlüsse erwartet

Während die Sachverständigen der Westmächte ein detailliertes Konferenzprogramm für die Berliner Viererkonferenz vorbereiten, während sich Chefredakteur Hans Zehrer von der „Welt" bemüht, für den Vierertreff die Bezeichnung „Berliner Kongreß" einzuführen, um so hoffnungsträchtige Assoziationen zu wecken*, haben mehrere westliche Nachrichtendienste intern Einzelheiten über die Pläne gemeldet, mit denen der sowjetische Außenminister Molotow in Berlin aufwarten wolle.

Die Russen wollen danach ein System kollektiver Sicherheit in Europa vorschlagen, das ein wiedervereinigtes Deutschland und den Sowjetblock einschließe und die bisherige Bündnispolitik der Bundesregierung und der Westmächte über den Haufen werfen würde.

Nach diesen Meldungen wird Molotow in die Debatte um die Sicherheit in Europa den Gedanken eines europäischen Sicherheitspaktes ohne EVG und ohne Nato-Bindung werfen. Die Sowjetregierung wolle versuchen, Konrad Adenauers neuen Spieß „EVG als Kern eines europäischen Sicherheitssystems mit der Sowjetunion als Partner" umzudrehen in: „Europäisches Sicherheitssystem mit den einzelnen europäischen Staaten als Partner ohne EVG".

Statt einer Neutralisierung Deutschlands durch Viermächte-Garantie wolle Moskau eine bewaffnete Neutralität Deutschlands und ein System von Nichtangriffs- und Beistandspakten vorschlagen. Voraussetzung:

- gegenseitige Nichteinmischung,
- Anerkennung der Oder-Neiße-Linie als deutsche Ostgrenze,
- Anerkennung der sowjetrussischen Einflußsphäre in Osteuropa.

Ein europäischer Sicherheitsausschuß, in dem neben den westeuropäischen Staaten und Deutschland auch Großbritannien, die skandinavischen Staaten, die osteuropäischen Staaten und Sowjetrußland, nicht aber die USA vertreten sein würden, solle die Integration Westeuropas und einen Pakt zwischen der westeuropäischen Gemeinschaft und den osteuropäischen Staaten ersetzen, wie ihn Bundeskanzler Adenauer vorgeschlagen hatte. Mit diesem Schachzug wolle Moskau die amerikanische Position in Westeuropa aufreißen und den westeuropäischen Partnern Deutschlands eine attraktive Alternative zur EVG-Politik anbieten.

RHEINSCHIFFAHRT

Das europäische Herz

Hollands Wirtschaftler rühren seit einigen Jahren die Trommel für das neue Europa, aber ihre Trommel hat einen doppelten Boden: Sie propagieren die Europäische Zollunion, weil sie ihr Gemüse leichter absetzen möchten, und sie verstärkten in den letzten Wochen ihre Kampagne für die freie Rheinschiffahrt, um mit ihrer Binnenflotte über den Rhein auch das gesamte westdeutsche Kanalnetz befahren zu können.

Noch drei Tage vor Silvester setzte der niederländische Verkehrsminister Jacob Algera diese Absicht im zweiten holländischen Parlament als das dringlichste Anliegen seines Ministeriums auf die Wunschliste für das nächste Jahr. Algera verlieh seiner Erklärung mit einer Drohung Nachdruck: Wenn keine Übereinstimmung mit Deutschland erzielt wird, müssen wir den Internationalen Gerichtshof in Den Haag anrufen.

Schon Anfang Dezember hatten Hollands Verkehrsexperten in Basel Kampfgefährten für ihre Pläne zu gewinnen versucht. Bei den Verhandlungen um die sogenannte Amsterdamer Konvention, die für den Warentransport von den holländischen Häfen nach der Schweiz eine Quotenaufteilung vorsieht, drangen sie auf die Eidgenossen ein, sich mit den holländischen Forderungen gegenüber Deutschland solidarisch zu erklären.

Diese Forderungen, mit denen die Niederländer bis zum Haager Gerichtshof gehen wollen, haben einen zwingenden Grund:

- Holland will sich für seine aufgeblähte, mit 3 Mill. Tonnen Frachtraum größte Binnenflotte Europas außerhalb des eigenen Landes eine einträgliche Beschäftigung sichern.

Dabei haben die deutschen Reedereien indirekt mitgeholfen, daß Holland heute eine größere Rheinflotte besitzt als alle anderen Anliegerstaaten zusammen. Durch die reichsdeutsche Steuer- und Devisenpolitik vor dem Kriege waren viele deutsche Reeder zu einem Trick verleitet worden, der sich 1945 gegen sie umkehrte:

Zum Zwecke ungeschmälerten Gewinns und der Anlage von nützlichen Devisenpolstern hatten sie damals in Holland zahlreiche nominell selbständige Tochterreedereien gegründet. Unter deren niederländischer Flagge ließen sie eine große Anzahl ihrer Motorschiffe, Lastkähne und Schlepper fahren. Bis 1945: Da wurden alle diese Schiffe vom Siegerstaat Holland enteignet.

Dadurch und durch erhebliche Neubauten ist Hollands Flotte so gewachsen. Nachdem nun aber auch die westdeutsche Rheinflotte immerhin wieder 1,7 Mill. Tonnen (1936 2,6 Mill.) erreicht hat, will sich die holländische Binnenschiffahrt nicht in die Reserverolle für den Fall außergewöhnlichen Saisonverkehrs auf dem Rhein und für die Zeiten des gerade jetzt wieder akuten Niedrigwassers* drängen lassen.

Die westdeutsche Verkehrsgesetzgebung bestimmt nun zum Schutz der bundesrepublikanischen Binnenflotte, daß niederländische Schiffe die Rheingrenze bei Emmerich nicht passieren dürfen, wenn sie keine Import- oder Durchgangsfracht an Bord haben, sondern lediglich Transporte von einem deutschen Hafen zum anderen ausführen wollen. Als rein binnendeutsche Beförderung (also als Frachtverkehr zwischen zwei deutschen Rheinhäfen) sind diese Transporte bei Massengütern deutschen Schiffen vorbehalten.

Dagegen aber wenden sich die Holländer, die sich nach dem Kriege schon daran gewöhnt hatten, den Binnenverkehr in Deutschland als einen Teilersatz für ihren verlorenen Seeverkehr nach den Kolonien anzusehen. Die niederländische Schiffahrt stützt sich dabei auf ein Abkommen, das 1868 geschlossen ist: auf die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte, die durch den Versailler Vertrag noch ergänzt worden war. Diese Akte hatte den freien (Durchgangs-) Verkehr auf dem Rhein zum Inhalt.

Holländische Reeder jedoch wollen aus der Mannheimer Akte ihr Recht herleiten, auch in das binnendeutsche Rheingeschäft

ZWEI ALTE FÜR EINEN NEUEN

mußten die Einwohner von Jena in der Sowjetzone abliefern, wenn sie auf dem Weihnachtsmarkt 1953 Eimer oder Metalltöpfe für ihren Haushalt kaufen wollten. Trotzdem kamen sie in Scharen, denn neue Töpfe sind auch im Zeitalter des „neuen Kurses" in der „Deutschen Demokratischen Republik" noch Mangelware.

* Berliner Kongreß 1878, Konferenz der meisten europäischen Staaten unter Bismarck, Neuordnung der politischen Verhältnisse des Balkans.

* Bei Niedrigwasser können Binnenschiffe nur mit geringem Tiefgang, also mit wenig Ladung, fahren. Der Tonnagebedarf vergrößert sich dadurch.

einzusteigen. Auf das 1868er Abkommen zielte deshalb die Königlich Niederländische Regierung ab, als sie am 27. Juli 1953 mit einer Verbalnote an das Bonner Außenministerium in die schleppenden Verhandlungen eingriff, die private Gruppen der holländischen und der deutschen Schiffahrt über die Regelung des Transport- und des Frachtenrechts auf dem Rhein miteinander führten.

Die Note setzte genau dort an, wo Bonn am empfindlichsten ist: bei der Integrationspolitik des Bundeskanzlers. Wirtschaftsminister Professor Erhard und Verkehrsminister Dr. Seebohm erschraken hier zum erstenmal vor einem Griff an ihr Liberalisierungsportepee.

Denn in der Note klagte die holländische Regierung:

- Der niederländischen Flotte sei der freie Zugang zum innerdeutschen Verkehr untersagt, weil die Bundesrepublik ihre Verkehrspolitik nationalwirtschaftlichen Rücksichten unterstelle.
- Nationalwirtschaftliche Verkehrspolitik aber störe die Entwicklung zur europäischen Marktgemeinschaft. Und
- jede Störung dieser Marktgemeinschaft schwäche das Bestreben der Regierungen, eine Europäische Gemeinschaft auf der Grundlage enger politischer und wirtschaftlicher Zusammenarbeit und einen freien Austausch von Gütern, Diensten, Kapitalien und Personen herbeizuführen.

Hollands Schiffahrt verlangte aber nicht nur ungehemmte Beteiligung am binnendeutschen Rheinverkehr. In der Note wurde das ungehinderte Befahren deutscher Wasserstraßen durch holländische Schiffe auch für die westdeutschen *Kanäle* verlangt. Das, obwohl diese Kanäle ausschließlich deutscher Souveränität unterstehen.

Um diesen Zweck zu erreichen, schlug Hollands europäisches Herz wieder besonders laut. Meinte der Direktor der großen Damco-Reederei, Mynheer van Gunsteren: „Wenn man in den heutigen Begriffen von westeuropäischer Integration und Liberalisierung denkt, so ist es sinnlos, zwischen Kanälen und Flüssen zu unterscheiden, da zwischen ihnen nur ein wasserbautechnischer Unterschied besteht."

Bonn ließ sich mit der Antwort auf die holländische Note Zeit. Das Königlich Niederländische Außenministerium konnte drei Monate lang über die Problematik von Teil-Unionen getrennter Nationalwirtschaften sinnieren. Aus den Erfahrungen mit der Benelux, der niederländisch-belgisch-luxemburgischen Zollunion, ist ihm diese Problematik sowieso vertraut.

Was die Montanunion gerade jetzt in eine Krise führte, was die Agrarunion und die Verkehrsunion bis heute undurchführbar machte, das gilt verstärkt für eine Rheinschiffahrtunion: Noch so integrationsfreudige Staaten können nicht auf nationale Schutzbestimmungen in einem gefährdeten Teilgebiet der Wirtschaft verzichten, solange sie keinen natürlichen Ausgleich auf einem anderen Felde finden. Die europäische Wirtschaftsintegration ist eine Frage des Alles oder Nichts.

Punkt zehn der Bonner Antwort vom 26. Oktober war deshalb der bedeutungsvollste: Eine deutsch-holländische Kommission solle ein Frachtensystem ausarbeiten, das „sowohl den Erfordernissen des Verkehrs als auch den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft Rechnung trägt".

Bonn hielt trotz seiner europäischen Begeisterung an der Verkehrsplanung auf dem Rhein und den Kanälen fest, um sich gegen holländische Dumpingfrachten im deutschen Binnenschiffahrtsverkehr zu sichern.

Denn in den Niederlanden sind

- die Schifferlöhne um rund zehn Prozent niedriger als in Westdeutschland,
- die Brennstoffe billiger,
- fast alle Binnenschiffahrts-Gesellschaften finanziell mit Seereedereien verknüpft, die gern auf Gewinne aus dem Flußtransport verzichten, um einträgliche Seefrachten zu bekommen und den Umschlag in ihren Seehäfen zu vergrößern.

Westdeutschlands Binnenschiffahrt will einem schrankenlosen Rheinverkehr nicht zustimmen und sich auf einen Dumping-Krieg nicht einlassen, weil dadurch auch die deutschen Seehäfen, vor allem Hamburg, veröden und die Dienstleistungen aus dem Ex- und Import zu einem Devisengeschäft der Holländer auf deutsche Kosten werden könnten.

Daß die niederländische Binnenschiffahrt für solch einen Unterbietungskampf gerüstet ist, spüren alle die westdeutschen Verlader, die in den letzten Monaten Pauschal-Offerten aus Holland auf ihren Schreibtischen fanden.

Ihr Inhalt ist immer der gleiche: „Was die deutsche Konkurrenz auch verlangen mag", schreiben die Holländer, „wir fahren um eine Mark je Tonne billiger."

Hollands Reeder wollen Rechte: Erhöhter Tonnagebedarf bei **Rhein-Niedrigwasser**

EUROPA-UNION

Entlastung mit Vorbehalt

Wir sind auf gut Deutsch pleite." Mit diesem traurigen Fazit hatte der Vizepräsident der Europa-Union, Journalist und Kanzler-Interviewer Ernst Friedlaender, noch im letzten Monat des alten Jahres einen grundsätzlichen Antrag begründet, den er am 4. Dezember zu dem statutenmäßig vorgesehenen Jahreskongreß der Europa-Union in Bonn eingebracht hatte. Dieser Friedlaendersche Antrag zielte darauf ab, den Jahreskongreß nur als internen Arbeitskongreß — also ohne Entlastung und Neuwahl des Europa-Union-Präsidiums — abzuhalten. Friedlaenders Vorstoß richtete sich gegen die Tagesordnungspläne des Präsidenten der Europa-Union, des Professors Dr. Eugen Kogon.

Präsident Kogon hatte am Nachmittag des 4. Dezember im Bonner Bürgervereinshaus in der Konprinzenstraße dem Hauptausschuß der Europa-Union vorgeschlagen, den ordentlichen Jahreskongreß, wie vereinsrechtlich üblich, über die Bühne gehen zu lassen, das Präsidium also neu zu wählen, und im übrigen zu beraten, wie man durch Satzungsänderungen sowie durch Reorganisation des Hauptverbandes und der Landesverbände der Europa-Union endlich die chronische Verschuldung, die so alt ist wie die Europäische Bewegung, überwinden könne.

Dabei hatte Dr. Eugen Kogon zu erkennen gegeben, daß er diesmal mit seinem einige Jahre alten Entschluß, nicht wieder für die Wahl zum Präsidium zu kandidieren, unbedingt ernst machen wolle. Ein verständlicher Verzicht für einen Mann, der zwar von Freunden als „personifizierter Kampf ums Dabeisein" bezeichnet wird, der aber, zählt man nur die wichtigsten beruflichen und organisatorischen Verpflichtungen Dr. Kogons zusammen, einen Katalog von Tätigkeiten aufweist, die auszuüben die Kraft eines Dutzends normaler Staatsbürger erfordert. Dr. Eugen Kogon ist

- Professor für politische Wissenschaften an der Technischen Hochschule Darmstadt,
- Herausgeber der „Frankfurter Hefte",
- Inhaber des „Europäischen Informationsdienstes",
- Leiter des „Büros für politische Studien GmbH.",
- Inhaber der „Europa-Film GmbH.",
- Präsident der deutschen Europa-Union,
- Präsident des Deutschen Rates der Europäischen Bewegung,
- Vorsitzender des Zentralkomitees der Union Europäischer Föderalisten,
- Mitglied des Internationalen Aktionskomitees für die Europäische Verfassung,