SCHIFFAHRT

REEDER

Blaue Front

(siehe Titelbild)

Es geht uns, scheint mir, so schlecht, daß wir anfangen, optimistisch zu werden.
Albert Ballin (1918)

Um den schneeweißen Leib des Fruchtmotorschiffes „Aldenburg" schwappten die öligen Wellen des Hamburger Freihafenbeckens. Dicht am Liegeplatz des Schiffes trommelten die Niethämmer der Werften, und von den Stahlwänden neu auf Kiel gelegter Tanker sprühten die Funken-Kaskaden der Schweißapparate.

Reeder Harald H. Schuldt, Besitzer der „Aldenburg" und einer Millionärsvilla in Blankenese, patrouillierte unruhig auf der Kommandobrücke, während seine Gattin in der Kombüse die letzten Vorbereitungen für ein festliches Borddinner traf. Sie schmeckte noch einmal die Lachstunke ab und quirlte eine Quarkspeise, die dem Gaumen eines hohen Gastes schmeicheln sollte.

Schiffseigner Schuldt, der dem Verband Deutscher Reeder bis Ende dieses Jahres präsidiert, hatte seinen modernen Frachter für ein standespolitisches Gipfeltreffen zur Verfügung gestellt und die prominentesten Verbandsfunktionäre an Bord gerufen. Lange Trauben unreifer Bananen baumelten als Dekoration an den Decksaufbauten.

Plötzlich eilte die Reeder-Elite zur Gangway, und Vorsitzender Schuldt setzte zur Begrüßungsansprache an: „Herr Bundeskanzler, wir danken Ihnen für Ihr Erscheinen." Dann nahm die Reederabordnung den alten Lotsen, der nicht von Bord will, ins Schlepptau.

Im Salon lernte Konrad Adenauer die Repräsentanten der christlichen Seefahrt näher kennen. Sie strotzten von Honoratioren-Würde und tranken Rheinwein auf die Gesundheit des Regierungschefs, der die Schiffahrt nur aus der Perspektive der Rheinfähre von Königswinter kennt. Nachdem sich der Kanzler mit Gänseleber, Lachs und Dessert gestärkt hatte, servierten ihm seine Gastgeber ein gepfeffertes Labskaus: ihre wirtschaftlichen Sorgen. Während des dreistündigen Tischgesprächs bekam Adenauer zu hören, daß die christliche Seefahrt in einer Krise steckt, aus der sie sich nur mit finanzieller Hilfe des Bundes herauswinden könne.

„Die westdeutschen Reeder sind die Spätheimkehrer zur See", so begründete der Direktor des Norddeutschen Lloyd, Richard Bertram — Chef der größten deutschen Schiffahrtsgesellschaft —, die Hilfsbedürftigkeit der Reeder. „Erst seit 1951 können wir uns wieder im internationalen Geschäft betätigen. Solange lagen wir an der Kette der Besatzungsmächte, und in letzter Zeit sind wir immer mehr in eine wirtschaftliche Flaute hineingeraten."

„Es ist betrüblich", bedauerte Bertram, „daß es nur für das physikalische Auf und Ab der See Tabletten gibt, während für die wirtschaftliche Seekrankheit derartige Linderungsmittel nicht gefunden wurden." Adenauer versicherte die Reeder seiner Sympathie und versprach, für eine geeignete Medizin zu sorgen, bevor er mit einem Schiffsmodell als Angebinde wieder von Bord ging.

Dieser erhebende Kajütenschmaus fand schon vor einem halben Jahr statt: im Wonnemonat der Wahlversprechungen. Seine tiefere Bedeutung wird jedoch erst jetzt sichtbar. Das Wahlversprechen soll nämlich in den nächsten Wochen, wenn der Bundeshaushaltsplan für 1962 aufgestellt wird, eingelöst werden. Die Reeder verlangen von Bonn mindestens für die nächsten zwei Jahre

▷ Staatszuschüsse und

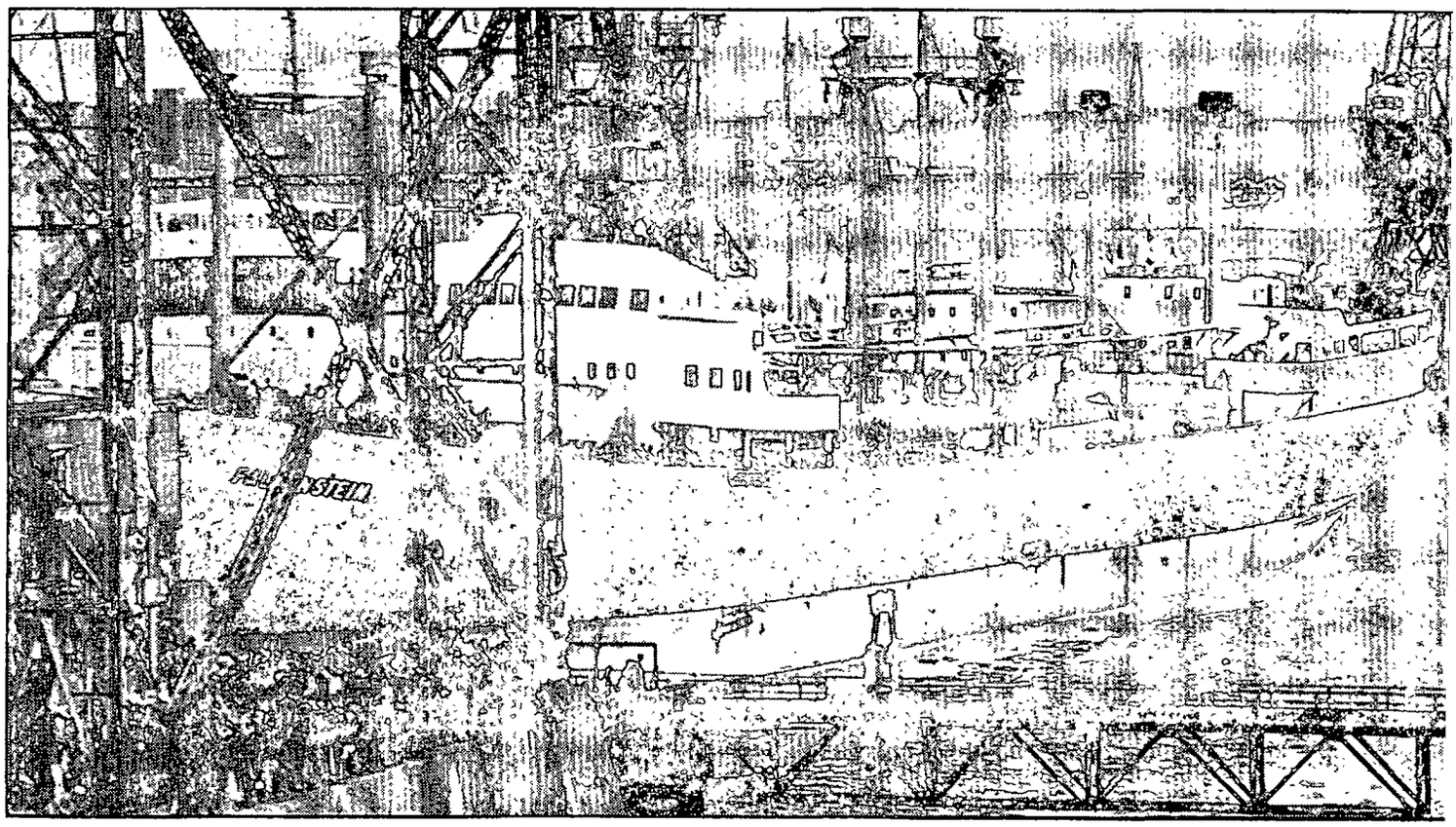
▷ zinsbillige Kredite.

Sie wollen genauso wie die Grüne Front und der Bergbau als subventionsreife Stiefkinder der freien Marktwirtschaft anerkannt werden und betätigten sich in Bonn als Heulbojen, die immer wieder dasselbe Leidmotiv ertönen ließen: „Schiffahrt in Not. Rettet uns vor dem Ruin."

Unermüdlich drückten die Schiffahrtsunternehmer die SOS-Taste, um auch die Skeptiker zu überzeugen, „daß die meisten Reeder nicht leben und nicht sterben können" — so motiviert der Geschäftsführer des Reederverbandes, Dr. Hans Georg Röhreke, die vielen Bonn-Reisen und Interpellationen der Vorstandsmitglieder.

Zum Beweis ihrer Existenznot zitieren die Reeder ein Gutachten der Deutschen Revisions- und Treuhand AG, in dem nachgewiesen wird, daß 80 bis 90 Prozent aller Reeder während der letzten Jahre buchmäßig mit Verlust fuhren, das heißt, ihre Einnahmen deckten höchstens die Betriebsausgaben, wie Heuer, Treibstoff, Schiffsversicherung und den Unternehmerlohn, den sich die Reeder selbst bewilligen.

Sie können davon aber keine Rücklagen für Schiffsneubauten abzweigen und müssen auch auf die Verzinsung des investierten Eigenkapitals verzich-



Hamburger Freihafen: Aus jedem Bullauge ...

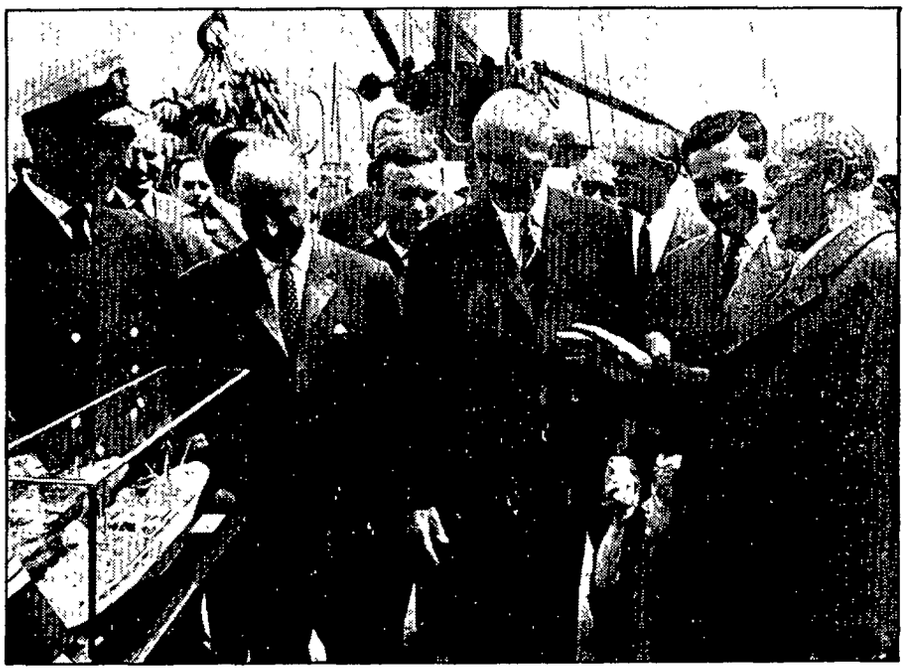
ten. Die meisten Schiffseigner sind hoch verschuldet; fünf strichen in den letzten Jahren still ihre Flagge, meldeten Konkurs an oder liquidierten unauffällig ihre Firma.

Dieses triste Bild paßt schlecht zu den landläufigen Vorstellungen und den amtlichen Statistiken über die bundesdeutsche Seegeltung. Unter der (west-)deutschen Flagge schwimmt heute ebensoviel Tonnage wie vor dem Krieg (4,77 Millionen Bruttoregistertonnen). Da die meisten Motorfrachter schneller fahren als die Vorkriegsschiffe und mit ihrer technischen Ausrüstung besser auf den Bedarf des Welthandels abgestimmt sind, übertreffen sie sogar die alte Handelsflotte an Leistung bei weitem.

Die bundesdeutsche Flotte ist eine der modernsten der Welt; ihre schnellsten Motorschiffe schaffen 20 Seemeilen die Stunde. „Wir würden es uns bestimmt verkneifen, mit unseren modernen Schiffen betteln zu gehen", sagt Lloyd-Direktor Bertram, „wenn es noch einen freien Wettbewerb auf dem Meer gäbe."

In dem harten Konkurrenzkampf auf allen Meeren muß sich die bundesdeutsche Schiffahrt mit einer Welt-Armada anlegen, die mit Wettbewerbsvorteilen gepanzert ist. „Die meisten Auslandskonkurrenten genießen Steuervergünstigungen und sogar echte Subventionen", sagt Bertram. Neue Schiffahrtsländer sicherten ihre Flotten mit Protektionsgesetzen und Frachtenprivilegien; sie verfügten, daß mindestens die Hälfte aller Importgüter auf eigenen Schiffen verfrachtet werden muß.

Bertram: „Nur 35 Prozent aller Güter, die aus der Bundesrepublik exportiert werden, fahren noch auf westdeutschen Schiffen. Dutzende unserer Handelspartner gefallen sich darin, die deutsche Schiffahrt, die ohnehin einen sehr schweren Start hatte, zu diskriminieren."



Kanzler auf Bananenfrachter „Aldenburg"*: Der alte Mann und das Meer

Die meisten westdeutschen Reeder besaßen 1945 kein seetüchtiges Schiff mehr. 1,1 Millionen Bruttoregistertonnen hatten sie noch nach dem Waffenstillstand als Kriegsbeute an die Alliierten abliefern müssen. Nachdem der Orkan des Zusammenbruchs vorüber war, bestand die deutsche Restflottille nur noch aus 123 meist reparaturbedürftigen kleinen Frachtern — keiner größer als 1500 Bruttoregistertonnen — und einigen Hundert Motorseglern. Senior dieser Flottille war der damals 72jährige Dampfer „Pionier".

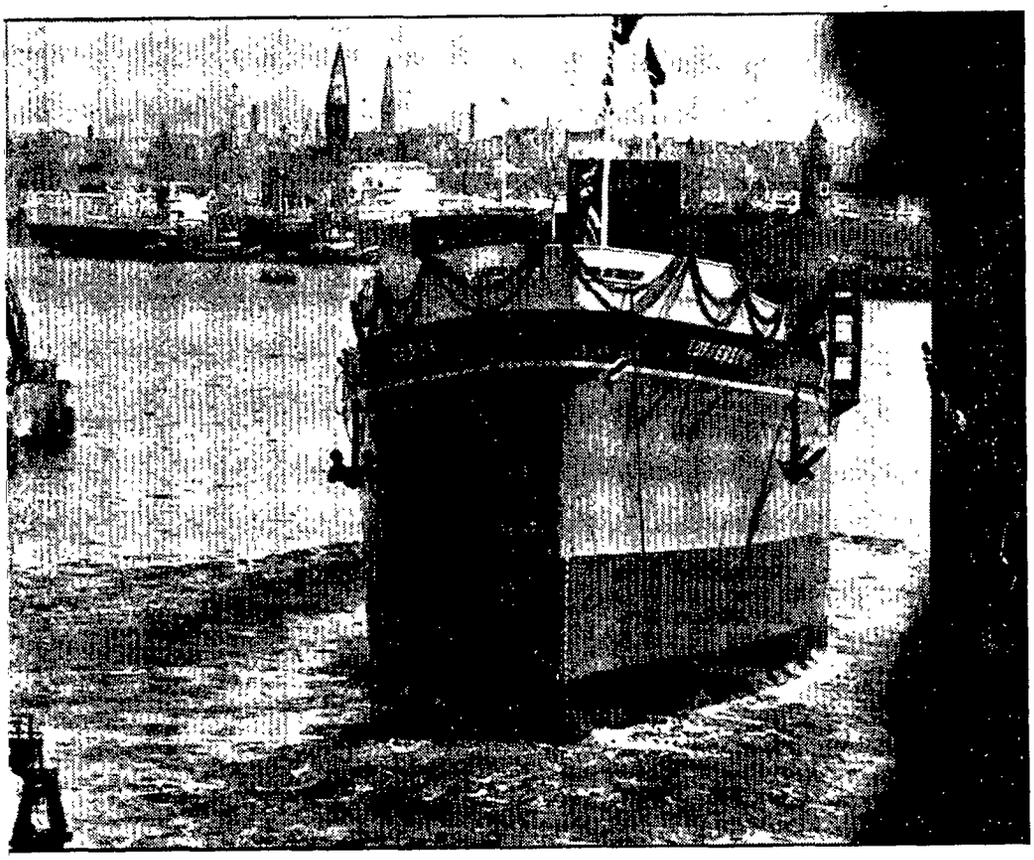
Auch der Norddeutsche Lloyd — einst durch seine Ozeanriesen „Bremen" und „Europa" weltberühmt — war nur noch ein Wrack. Während des Krieges hatte Lloyd-Kommandeur Bertram im Auftrag des Reichskommissars für die Schiffahrt den versorgungswichtigen Einsatz aller nicht zur Kriegsmarine dienstverpflichteten Frachter dirigiert, solange sie noch nicht torpediert, zerbombt oder auf Minen gelaufen waren.

Nach Bremen zurückgekehrt, fand Bertram keine Überseeschiffe mehr vor, sondern nur noch „Nußschalen" — Hafenschlepper und einen Bäderdampfer. Die Belegschaft hielt sich mit Nebenbetrieben, wie dem Lloyd-Hotel und einem Kaffeehaus, über Wasser.

Erst Ende 1949 setzten die Oberhäupter von Hamburg und Bremen durch, daß sogenannte Potsdam-Schiffe, Frachter bis zu 1500 Tonnen, gebaut werden durften. „Wenn ich Dante wäre", so notierte der damalige amerikanische Hochkommissar McCloy, „hätte ich die Hölle folgendermaßen geschildert: An meiner einen Seite Herr Kaisen, an der anderen Hamburgs Bürgermeister Brauer — und dann ein vierundzwanzigstündiges Gespräch über den deutschen Schiffbau."

Was bei diesen Gesprächen herauskam, schilderte der Hamburger Schiffahrtsveteran H. M. Gehrckens: „Ich habe seinerzeit mit der Bestätigungsnummer der Alliierten das erste Potsdam-Schiff, die „Brook" (1489 BRT), gebaut. Es war damals ein Riesensprung ins Wasser, daß wir dieses Schiff überhaupt beorderten; denn von den finanziellen Schwierigkeiten einmal abgesehen, auch vom Technischen her war es ein Wagnis .... Eine Vielzahl von Auflagen mußte beim Bau dieser Schiffe eingehalten werden. Sie mußten Dampfschiffe mit Kolbenmaschinen sein, sie durften nicht mehr als eine gewisse Geschwindigkeit laufen."

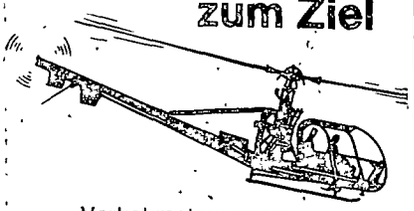
Nach Ausbruch des Korea-Konflikts, als die Großmächte ihre Tonnage für eigene Zwecke dringend brauchten, ge-



... schaut nationales Prestige

* Schiffseigner Schuldt (3. v. r.), Hamburger CDU-Vorsitzender Blumenfeld (2. v. r.).

Ohne Umleitung zum Ziel



Verkehrsstauungen, Umleitungen, Autobahnbaustellen – alles nur noch von oben sehen, immer schnell und zuverlässig am Zielort ankommen, zur Tagung, zum Flughafen, zur Montagestelle – und zugleich eine universelle Arbeitshilfe für den Betrieb – als fliegender Kran, für wichtige Transporte, als eiliger Kurier – das sind nur einige Möglichkeiten zur modernen Rationalisierung mit

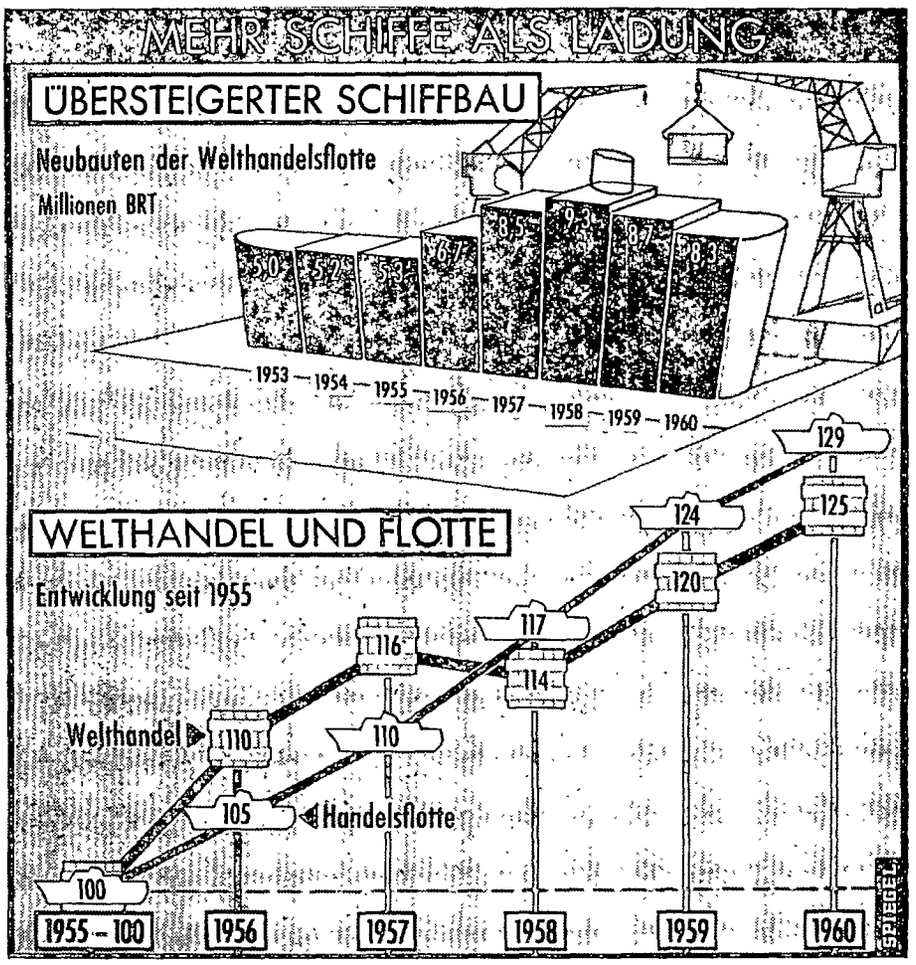
Hiller Hubschrauber

Hiller Aircraft Corporation
Palo Alto, USA
Repräsentant für Deutschland
LUFTFAHRT-TECHNIK
Düsseldorf, Trinkausstraße 1
Ruf 80783, Telex 0858 1999

Heilsame Wärme . . .

reflektiert auch die HEIMSAUNA Kreuz-Thermalbad. Diffuse Reflex-Tiefenwirkung der Infrarotwärme auf den ganzen Körper. Seit über 50 Jahren in mehr als 70 Ländern erprobt. Bewährt bei Rheuma, Ischias, Lumbago, Neuralgie, Fettleibigkeit. Entlastung des Kreislaufes. Vorbeugung, Entschlackung, Entgiftung. In drei Minuten gebrauchsfertig. Anschluß an Lichtleitung. Zusammenrollbar. 1 Woche unverbindliche Probe. Ratenzahlung. Kostenlos und portofrei 44seitige Broschüre.

Eingetrag Warenzeichen ®
Heimsauna
GmbH. Abt. SP, Garmisch-Part., Burgstr. 21
Verkaufsst f München: Lindwurmstr 76



statteten sie den westdeutschen Reedern, alte Schiffe — darunter „Seelenverkäufer" und „schwimmende Särge" — zu importieren und wieder die Nationalflagge zu hissen.

Der so lange als Erkennungszeichen bundesdeutscher Seeschwäche an den Schiffsmasten befestigte blauweißrotgestreifte Signalstander „Cäsar" wurde am 23. Februar 1951 eingeholt. Mit dem Flaggenwechsel war die Bundesrepublik endlich von allen Schiffsbeschränkungen frei. Die Reeder konnten bei den Werften soviel moderne Schiffe bestellen wie sie bezahlen konnten, aber keine der Schiffahrtsfirmen verfügte über Eigenkapital.

Da zogen die Notabeln der Reederschaft zum erstenmal nach Bonn, an ihrer Spitze der damalige Verbandschef und Hapag-Aufsichtsratsvorsitzer Dr. Heinrich Riensberg. Er ging am Rhein — später auch am Neckar und an der Isar — so lange vor Anker, bis er Minister, Staatssekretäre und Landespolitiker überzeugt hatte, daß Gorch Focks Devise „Seefahrt ist not" auch im Zeitalter der Düsenflugzeuge noch ihre Berechtigung hat.

Der aus Pommern stammende ehemalige Seeoffizier — er trat nach dem Ersten Weltkrieg zur christlichen Seefahrt über — zog bei seinen Verhandlungen oft das sentimentale Register, und jedesmal, wenn er seine triste Rhapsodie in navyblue vortrug, präludierte er mit patriotischen Akkorden, die wie Donnerhall und Wogenprall klangen. Riensberg: „Die Schiffahrtsförderung ist ein Anliegen der ganzen Nation."

Auch Riensbergs Verbandskollege Bertram ließ keine Gelegenheit aus, die Nation darüber aufzuklären, daß die Schiffahrt ihr repräsentativstes Aushängeschild sei. Aus jedem Bullauge schaut das nationale Prestige heraus Bertram: „Wo immer deutsche Schiffsbesatzungen Anker werfen oder festmachen, bringen sie ein Stück Bundesrepublik in enge Fühlung mit der Fremde."

Die Reederfunktionäre strapazierten die schon etwas abgegriffenen Leitbilder in der Hoffnung, damit in Bonn

Kreditbeschaffer Riensberg
Heulbojen in Bonn

Kriegsentschädigung für die erlittenen Schiffsverluste herausschlagen zu können, wie sie das Reich 1921 gezahlt hatte. Mit dieser Entschädigung kam die deutsche Schiffahrt damals — von keiner Siegermacht behindert — viel schneller als nach dem zweiten Zusammenbruch wieder in Gang.

Der Bundestag konnte sich aber nicht entschließen, die Schiffahrtsunternehmer großzügiger als andere Kriegsgeschädigte zu behandeln. Die Reeder mußten sich mit zinsgünstigen Wiederaufbaukrediten begnügen. Bis 1956 schüttete der Staat 475 Millionen Mark Schiffbau-Kredite mit 16 Jahren Laufzeit aus.

Den Löwenanteil — etwa die Hälfte — sicherten sich die größten Reedereien mit den international bekanntesten Namen: Der Norddeutsche Lloyd, die Hapag und die Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" in Bremen. Um den Rest konnten sich die etwa 200 mittelständischen Reeder raufen.

Weitere 359 Millionen Mark flossen aus den Töpfen der Marshallplan- und ERP-Kredite in den Schiffbau, und schließlich erfanden die Förderer der christlichen Seefahrt noch den umstrittenen Paragraphen 7d des Einkommensteuergesetzes, der es Großverdienern ermöglichte, Spitzengewinne dadurch vor der Steuerschere zu bewahren, daß die Gelder als zinslose Darlehen in den Schiffbau gesteckt wurden. Auf diese Weise kamen die Reeder in den Genuß von 1,5 Milliarden Mark Privatkapital.

Außer diesen öffentlichen und steuerbegünstigten Mitteln — zusammen 2,3 Milliarden Mark — holten sich die Reeder noch etwa 4,5 Milliarden vom Kapitalmarkt, die sie mit sieben bis zwölf Prozent teuer verzinsen mußten. Noch heute lasten auf den 207 westdeutschen Schiffahrtsunternehmen 2,55 Milliarden Mark Wiederaufbau-Schulden (Schuldsaldo der Landwirtschaft: zwölf Milliarden Mark).

Mit ihren neuen Schiffen fuhren die alten und neuen Herren der sieben Meere sofort mitten in die Hochkonjunktur hinein. Der internationale Güteraustausch war so stürmisch angewachsen, daß die Schiffahrt damals kaum nachkommen konnte.

Am meisten war in den Jahren der Korea- und der Suezkrise zu verdienen, als drohende Kriegsgefahr den Eichhörnchentrieb weckte und alle Welt Rohstoffe und lebenswichtige Industrieerzeugnisse hamsterte. Damals lagen etwa die Getreidefrachten für Transporte vom La Plata zum Kontinent doppelt so hoch wie heute, und auf der Kohlefahrt vom amerikanischen Exporthafen Hampton Roads nach Hamburg übertraf der Transportpreis bald den Wert der Ladung: Pro Tonne Kohle wurden 120 Shilling Fracht bezahlt (heute etwa 25 Shilling). Wer es geschickt anstellte, konnte die Baukosten seines Schiffes in einem Jahr verdienen.

Wo immer ausländische Reeder alte Tonnage abstießen, griffen deutsche Wikinger zu. So verdiente damals der Lübecker Reeder Oldendorff sein Startkapital mit Seeveteranen, die er Dänen und Holländern für etwa 300 000 Mark pro Schiff abgekauft hatte. Der breitschultrige Bauernsohn von der Unterweser schreckte vor keinem Risiko

Wo immer sich erfüllt

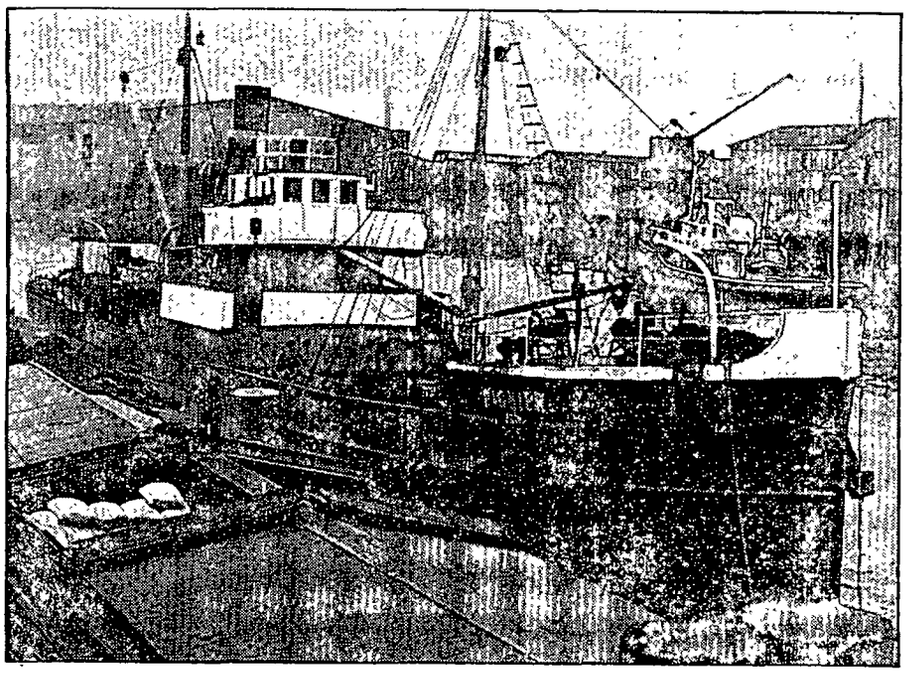
des Tages Runde

DUJARDIN

verzaubert die Stunde

...DARAUF EINEN

Dujardin



Ältester Vorkriegsdampfer **„Pionier"** (1945): Für die Spätheimkehrer zur See ...

zurück, auch wenn er sich dabei mitunter übernahm.

Während des Frachtenbooms sank beispielsweise sein Frachter „Irene Oldendorff", weil das Schiff überladen worden war; es hatte 300 Tonnen Koks zuviel an Bord. Der Reeder wurde in einem Zivilprozeß verurteilt, die Schadenersatzansprüche der Hinterbliebenen eines mit dem Schiff untergegangenen Lotsen zu erfüllen. Dabei kam zutage, daß Oldendorff häufig die Ladebestimmungen verletzt hatte.

Wenige Jahre später brauchte er sich nicht mehr solchen Ungelegenheiten auszusetzen. Er leistete sich die größte und modernste bundesdeutsche Trampschiff-Flotte: 25 Frachter mit insgesamt 105 200 Bruttoregistertonnen; vor dem Zweiten Weltkrieg hatte er nur 13 Schiffe mit knapp einem Fünftel seiner heutigen Tonnage besessen.

Trampschiffer wie Egon Oldendorff sind die Kärrner des Welthandels. Sie tauchen auf ihren Rundreisen in allen Häfen der Welt auf. Wenn Argentinien Kohle braucht, Indien amerikanischen Weizen, Nordamerika Erz aus Südamerika, Europa Zucker aus Mittelamerika, wenn Phosphate vom Pazifik nach dem Kontinent gefahren werden sollen oder südamerikanische Erze nach Japan, wenn Kanada einen Weizenüberschuß hat und Argentinien Getreide verkaufen muß — dann sind das Ladungen für die Trampschiffahrt.

Es bleibt der Geschicklichkeit des Reeders überlassen, für jedes Schiff während der Tramptour immer wieder neue Ladung oder Beiladung zu finden. Dabei hilft die größte Transport-Vermittlungsstelle der Welt, die Baltic Shipping Exchange in London. Sie registriert nach den einlaufenden Angeboten und Nachfragen Schiffe für Ladungen und Ladungen für freie Schiffe und versucht für jeden Kunden den passenden Partner zu finden. Die Transportpreise werden dann — je nach Markt- und Wettbewerbslage — zwischen den Kontrahenten ausgehandelt.

Solange die Baltic Shipping Exchange und die New Yorker Frachtenbörse mehr Ladung als Schiffsraum anzubieten hatten, „lebten die Trampschiffer wie die Brummer auf der Torte" — so umschrieb Lloyd-Direktor Bertram 1956 drastisch die hohen Gewinnchancen der vielbeschäftigten Wellenkutscher, die sogar den Rotchinesen Schiffe für Getreidetransporte aus Kanada andienten.

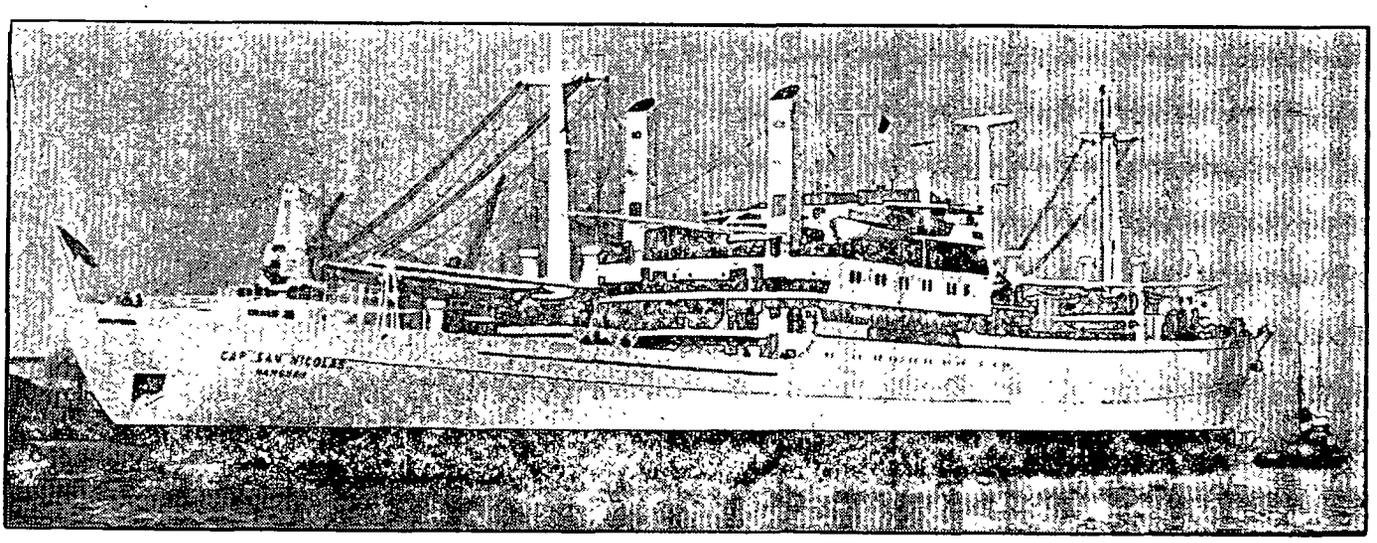
Der florierende Welthandel blies nicht nur den Trampern, sondern auch den Linienschiffen kräftig Wind in die Segel. Die Linien-Reeder sind keine Allroundfahrer. Sie setzten ihre Schiffe nach einem genauen Fahrplan auf bestimmten Routen ein, zum Beispiel auf der Linie Hamburg - New York oder Bremen - Port Said, Singapore, Hongkong, Shanghai.

Ihre Schiffs- und Ladeeinrichtungen sind so beschaffen, daß sie auch empfindliche Exportgüter — wie Präzisionsinstrumente oder flüssige Chemikalien in Spezialbehältern — an Bord nehmen können. Dieser individuelle Dienst bringt mehr Profit als der Massengütertransport.

Wegen ihres wirtschaftlichen Vorrangs trugen die alten Linienreeder den Kopf höher als die Tramper. Sie zählten zur hanseatischen Elite, nannten sich Senator oder Konsul, und über die Schwelle ihrer Wohnburgen in Hamburg-Blankenese kam selten jemand, der nicht vom gleichen Seefahreradel war. Dabei hatten ihre Väter oder Großväter meist selbst noch zum niederen Volk gehört, ehe sie sich als Makler unter die Kauffahrer mischten und schließlich wagemutig ihr erstes Segelschiff vom Stapel laufen ließen.

Der Urtyp der Hamburger Reeder, Ferdinand Laeisz — Mitbegründer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) — war Buchbinder und Hutmacher, bevor er sich 1824 in das schaukelnde Frachtengewerbe begab. Er hatte den Ehrgeiz, die schnellsten Segelschiffe über die Ozeane zu hetzen. Noch vor 25 Jahren errang ein Laeisz-Segelfrachter bei der sogenannten Weizen-Regatta — einer Wettfahrt zwischen Australien und Hamburg — den Rekord.

Diese klassische Reedergeneration der abenteuerlichen Kraftnaturen ist jedoch, wie die Segelschiffahrt, ausgestorben — spätestens 1959, als der Hamburger Großreeder John T. Essberger verschied. „Er nahm in der Reederschaft etwa den Rang ein wie Krupp und Thyssen in der Schwerindustrie", behauptet Essberger-Kompagnon Professor Dr. Rolf Stödter, den die bundesdeutschen Reeder vergangenen Donnerstag



Hilfe vom Bund: Erster schornsteinloser Oetker-Frachter **„Cap San Nicolas"** (1961)

zum neuen Verbandspräsidenten — für die Amtsperiode 1962 — erkoren.

In dem Essberger-Unternehmen lebt die Tradition des einst berühmtesten Hamburger Liniendienstes, der Woermann-Linie, fort*. Vor dem Zweiten Weltkrieg trieben etwa zwei Drittel aller deutschen Reeder Linienschiffahrt, nur ein Drittel betätigte sich als Tramper. Heute ist das Verhältnis genau umgekehrt.

Als nach 1945 das Liniennetz neu geknüpft wurde, büßten die deutschen Linien-Reeder noch für den verlorenen Krieg. Und als sie endlich wieder Schiffe bekamen, mußten sie lange in den Kontoren der internationalen Schiffahrtsgrößen, die über die Teilnahme am internationalen Linien-Geschäft entscheiden, antichambrieren.

In dieser Branche herrschen nämlich eigentümliche Usancen. Schon vor 90 Jahren teilte eine kleine Oberschicht starker Reeder die Linienfahrt auf und reglementierte sie durch Kartellabsprachen. Der Norddeutsche Lloyd annektierte zum Beispiel den Löwenanteil am Auswanderergeschäft, das zwischen den Großreedereien in Kopfzahlprozenten ausgehandelt wurde. Darauf reimte ein Konkurrent den Knittelvers:

> Weil der Lloyd stets war so fleißig,
> Bekommt er am meisten, nämlich 39,
> Und weil er trotzdem noch führte Klage,
> Gibt man ihm sieben Zehntel als Zulage.

39,7 Prozent aller armen Teufel, die von Deutschland nach Übersee auswandern wollten, mußten sich in die muffigen Zwischendecks der Lloyd-Schiffe pferchen lassen.

Heute gibt es etwa 300 solcher Kartelle, die sich harmlos „Schiffahrtskonferenz" nennen. Sie teilen ihren Mitgliedern Ladungsquoten zu oder schlüsseln die Gesamteinnahmen nach einem vorher festgelegten Gewinnverteilungs-System auf. Da die Konferenz-Obersten nur eine begrenzte Anzahl von Reedern zulassen, können sie die Raten hoch halten, falls keine Außenseiter in ihre Linienbereiche eindringen.

Während der letzten acht Jahre wurden die renommiertesten deutschen Reedereien endlich wieder in die wichtigsten Seekartelle aufgenommen; sie sind heute in 63 Konferenzen vertreten. Die Deutschen gaben auch gleich Bewährungsproben ab, als es galt, verhaßte Außenseiter zur Strecke zu bringen. Mit deutscher Hilfe wurde unlängst der Italo-Amerikaner Marchesini ausmanövriert, der eine kartellfreie Schifffahrtslinie nach Persien etabliert hatte. Das Kartell unterbot den Außenseiter, bis er sich mit seinen Schiffen verzog.

Die rauhe Taktik des „closed shop" konnte jedoch nur fern der deutschen Küste praktiziert werden. In Hamburg und Bremen ließen sich während des Booms mehrere Dutzend Außenseiter nieder — Geschäftsleute aus fremden Branchen, „die glaubten", spöttelte Lloyd-Flottenchef Bertram, „die Seeschiffahrt ist Gold; man braucht nur den Sack aufzuhalten".

So gründete zum Beispiel der Hamburger Eier- und Geflügelgrossist Leo Adams, EWG-Experte für Federvieh, eine eigene Reederei und ließ in den letzten acht Jahren sieben stattliche Motorfrachter mit insgesamt 39 000 Tonnen Tragfähigkeit bauen, die ein erfah-

* Essberger übernahm die Firma „Deutsche Afrika-Linien", zu der die Woermann- und die Deutsche Ostafrika-Linie gehören.

Ein TWA-Vorteil, der Ihnen Geld, Mühe und viel Unannehmlichkeiten erspart: In Ihrem Reisebüro in Deutschland können Sie schon jetzt, zusammen mit dem Flug nach Amerika, die Hotelunterkunft am Reiseziel, individuelle Stadtbesichtigungen, Zugang zu bedeutenden Sehenswürdigkeiten oder Theaterbesuche buchen ▪ Darüber hinaus bietet Ihnen die TWA in ihrem Extra-Service die Gelegenheit, in Amerika noch mehr Interessantes zu sehen und zu erleben.

Machen Sie mehr aus Ihrer Amerika-Reise

Zu ausgesprochen günstigen Pauschalpreisen – jedoch völlig ungebunden – können Sie Ausflüge nach Washington, Las Vegas, Miami und anderen sehenswerten Städten oder interessanten Ferienzielen unternehmen. Sie wohnen immer in erstklassigen Hotels, können dabei sein wenn es etwas Besonderes zu sehen gibt und reisen dennoch ganz privat – fernab von allem organisierten Massenbetrieb. Ihre Amerikareise in den modernen Superjets, verbunden mit den Vorzügen des TWA-Extra-Service, ist ein Erlebnis, an das man sich oft erinnert. Buchen Sie bei Ihrem IATA-Reisebüro oder direkt über TWA – man wird Sie gern beraten ▪ TWA Superjets täglich Frankfurt – London – New York

TWA-Extra-Tip Las Vegas

Hotel Flamingo 3 Tage und 2 Nächte ▪ Unterkunft im erstklassigen Hotelzimmer mit Bad und Klimaanlage ▪ Star-Show mit Frank Sinatra, Harry James und vielen anderen ▪ Berühmtes Chuck Wagon Dinner in der Driftwood Lounge ▪ Einschließlich Frühstück, Cocktails, Horsd'œuvre, außerdem Zubringer vom und zum Flughafen ▪ Preis pro Person 96 – DM incl. Steuer.

Bordkino
Im Bordkino der TWA sehen Sie die neuesten amerikanischen Filmproduktionen. Spielfilme mit internationalen Spitzenstars.

Jetzt billiger nach den USA
DM 544.– Ersparnis bei einem Flug Frankfurt – New York – Frankfurt innerhalb von 17 Tagen in der Economy-Klasse. Gültig vom 1. 10. 1961 – 31. 3. 1962. **DM 600.–** Ermäßigung in der Economy-Klasse für jedes weitere Familienmitglied in der Zeit vom **1. 10. 1961 – 31. 3. 1962** ▪ **30 % Ermäßigung** für Auswanderer in der Zeit vom 15. 10. 1961 – 31. 5. 1962.

rener Schiffahrtsexperte auf den richtigen Kurs bringt. Die Flotte kostete 40 Millionen Mark.

Dem Beispiel des Eier-Großhändlers, Spitzengewinne aus dem Hauptgeschäft in den Schiffbau zu stecken, folgten auch Großkonzerne wie Thyssen, Klöckner, Rheinstahl und Gutehoffnungshütte. 17 Ruhrindustrie-Frachter laufen in der Flotte der Hamburger Seereederei „Frigga" AG, die nicht nur Rohstoffe für die Stahlindustrie heranschafft, sondern auch am üblichen Frachtengeschäft teilnimmt.

Am genialsten verstand es der Bielefelder Nährmittel-Millionär Rudolf August Oetker, Puddingprofite und Gewinnspitzen seiner Geschäftsfreunde steuerbegünstigt in Schiffsrümpfe zu verwandeln. In kurzer Zeit kaufte er alle Aktien der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft auf, an der Oetkers Familienkonzern schon vordem beteiligt war, und bemächtigte sich dann weiterer Reedereien, wie der Deutschen Levante-Linie, der Reeder-Union, Kiel, und der Linienreederei H. C. Horn. Oetkers Flotte schwimmt heute in der Spitzengruppe der bundesdeutschen Seeschiffahrt an dritter Stelle.

Viele westdeutsche Großverdiener, die das Geschäftsrisiko einer eigenen Flotte scheuten, aber die Steuervergünstigungen und Konjunkturgewinne wahrnehmen wollten, teilten sich das Risiko, indem sie sich einen minderbemittelten Altreeder suchten und gemeinsam sogenannte Partenreedereien gründeten. Jeder Partenreeder beteiligte sich mit 20 oder mehr Prozent an den Baukosten eines Frachters und partizipiert dementsprechend auch am Gewinn oder Verlust.

Diese Art konsortialer Kapitalanlagen machten sich vor allem große Versicherungsgesellschaften wie die Allianz Lebensversicherungs-AG zunutze, die 29 Partenschiffe mitfinanzierte und mehr als 100 Millionen Mark (einschließlich Darlehen und Hypotheken) in der Seeschiffahrt anlegte.

Aber auch Industrielle brachten ihre Spitzengewinne bei Altreedern unter. So trug zum Beispiel der Waschmittelfabrikant Willi Maurer („Rei") mit 1,2 Millionen Mark zum Bau des Hamburger Frachters „Robert Bornhofen" bei. Altreeder Bornhofen betreut auch die drei Partenschiffe des Kölner Elixierherstellers Doerenkamp, der aus seinem Universalheilmittel („Wenn's vorne juckt und hinten beißt, nimm Klosterfrau Melissengeist") Millionen destillierte.

Drei weitere Melissengeisterschiffe — darunter eines mit Namen „Klosterfrau" — läßt Doerenkamp unter der Flagge des Bremer „Neptun" laufen, der an diesen Motorfrachtern beteiligt ist. Um seine Schiffahrtsinteressen zu koordinieren, zeugte der Kölner Geschäftsmann, der wegen eines Asthmaleidens nur noch Seeluft auf Teneriffa atmet, eine Klosterfrau-Tochter: die Hanseatische Reederei Colonia in Bremen.

Geblendet von den Erfolgen der Hochkonjunktur, forderte „Lloyd"-Bertram im November 1956 auf dem Reedertag in Düsseldorf vor hohen Ehrengästen dazu auf, noch viel mehr Schiffe zu bauen, denn: „Heute sieht man deutlich, daß die Welthandelsflotte noch keinesfalls übersättigt ist, obwohl sie über die Hälfte größer geworden ist als in der Vorkriegszeit." Dabei sei die deutsche Handelsflotte, so behauptete der Festredner, „noch mindestens um soviel Pro-

Flottenchef **Oetker***
Gefahr auf der Brasilien-Route

zent kleiner als in der Vorkriegszeit, wie die Kapazität der Industrie in diesem Zeitraum darüber liegt".

Doch schon wenige Monate später blieb dem Redner und allen Reedern das Wort „Schiffsraummangel" im Hals stekken. Inzwischen war die Frachtenhausse in eine Baisse umgeschlagen. Nachdem die am Suez und in Ungarn entflammte Kriegsgefahr erstickt worden war, hatten die großen Industrieländer ihre Vorratskäufe gestoppt. Sie lebten zunächst von Lagerbeständen, und die auf Rohstoffexport angewiesenen Länder drosselten ihre Einfuhren westlicher Industrie-Erzeugnisse.

Während dieser Flaute fielen die Frachtraten durchschnittlich um mehr als die Hälfte, die Preise für den Öltransport sogar auf ein Achtel der früheren Spitzenraten. Da die Reeder in den Jahren des Booms bei den Werften vorsorglich neue und größere Schiffe bestellt hatten — sie wurden vielfach erst 1959/60 ausgeliefert —, wuchs die Handelsflotte der Welt trotz sinkender Frachtraten weiter.

An dieser unökonomischen Schiffbauwut waren die Werften schuld, die ihre Produktionskapazität nach dem Krieg zu stark aufgebläht hatten. Die westdeutschen Schiffbaubetriebe könnten alle vier Jahre die gesamte bundesdeutsche Flotte neu vom Stapel lassen; die 24 Großwerften Japans leisten sogar noch mehr.

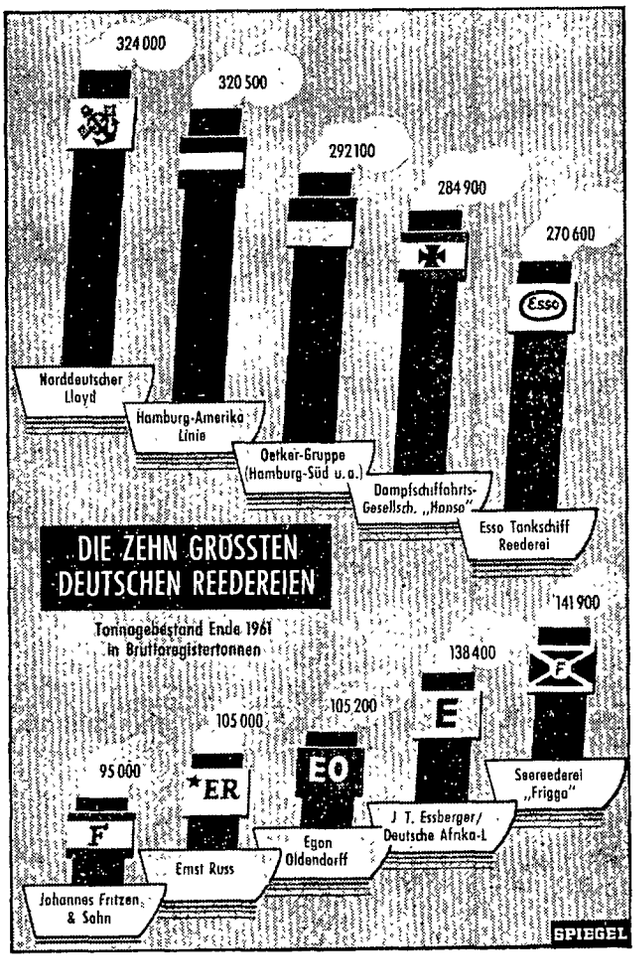
In den meisten Schiffbauländern wurde es Brauch, Kunden mit günstigen Krediten zu werben. Die Auftraggeber haben meist acht Jahre Zeit, die Schiffe abzubezahlen, und Staatsbanken übernehmen derweil großzügig die Zwischenfinanzierung. Außerdem forcierten die Werften den Trend zu immer größeren und schnelleren Frachtern.

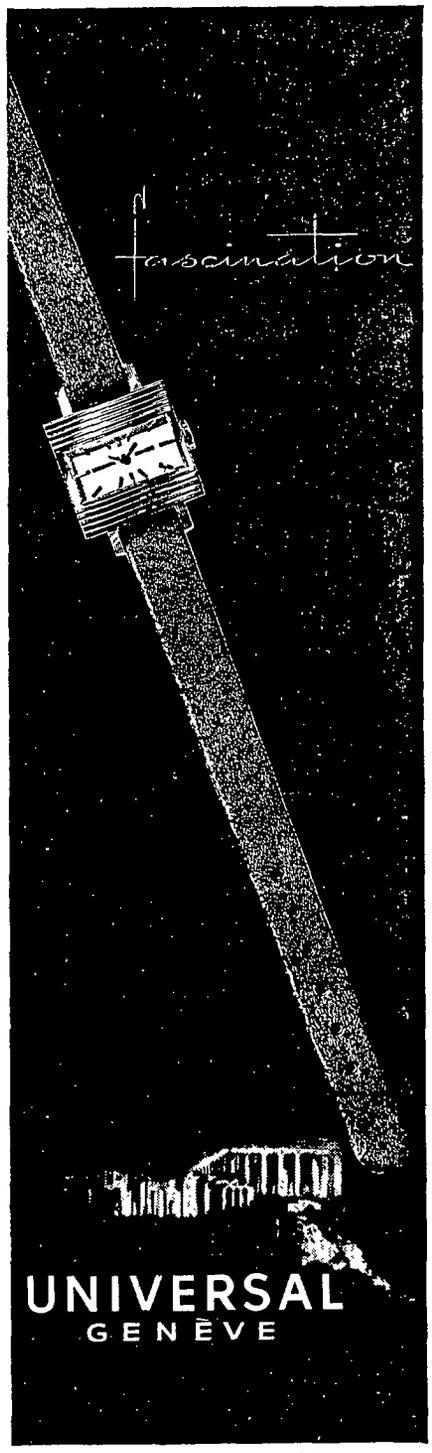
Dabei haben sich auch in der Bundesrepublik eine Anzahl Reeder „überbaut". Gemessen am tatsächlichen Bedarf, ist die Welthandelsflotte zu groß. Internationale Schiffahrtsexperten glauben, etwa 15 Prozent müßten verschrottet werden, damit der Frachtenmarkt wieder so funktioniert, daß die Reeder einander nicht mehr mit ruinösen Frachtraten die Kunden abzujagen brauchen.

Am meisten überschüssige Tonnage bieten die Tankreeder an. Sie rüsteten nach der Suezkrise zu stark auf und fallen jetzt aus Mangel an Transportaufträgen in die Jagdgründe der gewöhnlichen Trampreeder ein. Da auch die internationalen Ölkonzerne ihre eigenen Supertanker-Flotten verstärkten — sie wollen sich bei der nächsten Krisengelegenheit nicht wieder von Seelöwen wie Onassis und Niarchos ausnehmen lassen —, werden viele Tanker zweckentfremdet als Trockenfrachter eingesetzt. Im ersten Halbjahr 1960 wurden beispielsweise 40 Prozent des Getreides, das Nord- und Südamerika exportierten — zwei Millionen Tonnen — ausschließlich mit Tankern verfrachtet.

Viele ausländische Reeder — besonders Amerikaner und Briten — ließen ihre

* SPIEGEL-Titel 51/1957.





Le Couturier de la Montre

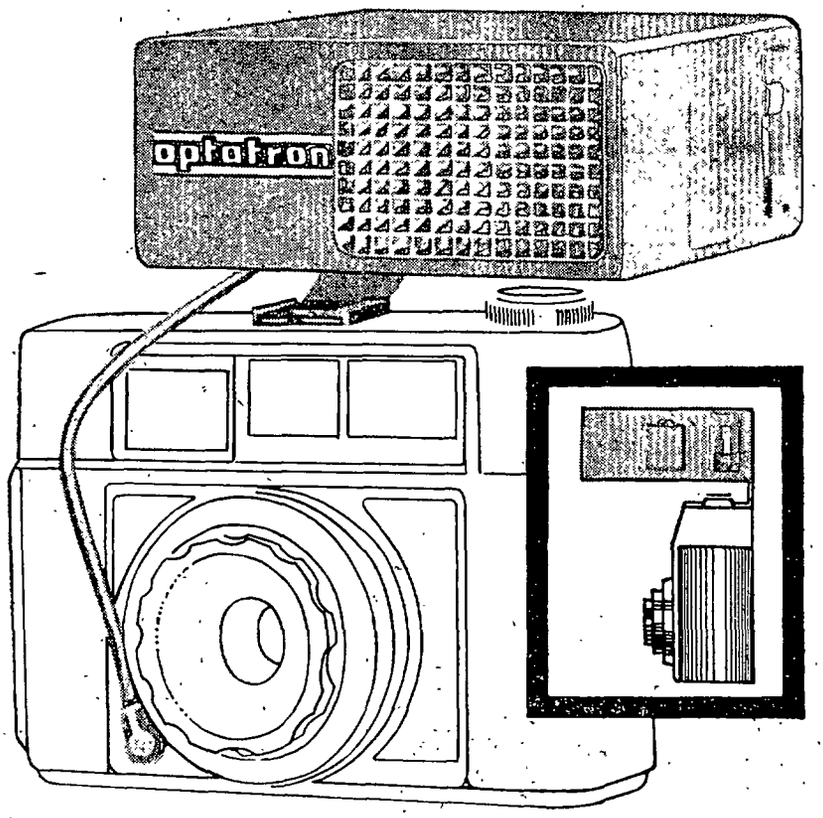
Bezaubernd wie ein kostbares Schmuckstück ist dieses aparte Modell — ein Modell der "Wide-World"- Kollektion, welches nur in begrenzter Stückzahl hergestellt wird. Es beweist den sicheren Geschmack.

18 kt. Gold, versilbertes Zifferblatt

WELTWEITER VERKAUF UND KUNDENDIENST

Generalvertrieb und Bezugsquellennachweis
Uhrenagentur G.m.b.H., Essen, Lindenallee 45

OPTATRON NC 34



DM 178.50

Elegante Vollrindleder-Tasche mit Reißverschluß DM 9.90

Ein großartiges Elektronenblitzgerät

leistungsfähig und klein, wie Sie es wünschen: Wie ein Zubehörteil schieben Sie OPTATRON auf den Sucherschuh Ihrer Kamera. Sie benötigen keine zusätzliche Montageschiene mehr, kein getrenntes Batterieteil. Nach den Aufnahmen stecken Sie das kleine Gerät einfach in die Tasche. Synchronkabel und Steckfuß werden im Gehäuse versenkt. Mit OPTATRON können Sie mühelos ganze Bildserien schießen. Die wartungsfreie NC-Batterie gibt 60 und mehr Blitze her. Beim OPTATRON verfügen Sie mit der als Zubehörteil erhältlichen NC-Wechselbatterie sogar über die doppelte Blitzzahl! Über die erstaunlichen Vorzüge dieses luxuriösen Kleinstgerätes informiert Sie gern Ihr Fachhändler.

Bitte fordern Sie Spezialprospekte an.

Technische Daten:

Leitzahl für nicht verlängerte Negativentwicklung	
Schwarz-Weiß-Film 17° DIN	34
Color-Umkehrfilm 18° DIN	20
Leitzahlkonstanz der Regelung	± 2%
Farbtemperatur	5500° K
Blitzfolge	8-10 Sek.
Blitzdauer	1/1000 Sek.
Blitzzahl je Batterieladung	ca. 60
Abmessungen	99x97x43 mm
Gewicht inkl. NC-Batterie	ca. 400 Gramm

LOEWE OPTA

BERLIN-STEGLITZ

Öltransporter im westafrikanischen Steuerparadies Liberia registrieren. Unter der „billigen Flagge" Liberias schwimmen heute 17 Prozent aller Tanker. Auch Panama und Griechenland bieten ausländischen Schiffahrtsunternehmern erhebliche Steuervergünstigungen, die von den westdeutschen Reedern allerdings nicht wahrgenommen werden, weil sie befürchten, daß ihnen nach der Steuerflucht die staatlichen Aufbaukredite gekündigt werden könnten.

Während sich die Überläufer ihre Wettbewerbsvorteile erschlichen, gingen immer mehr Länder dazu über, die Position ihrer nationalen Handelsflotte durch staatliche Zuschüsse und Protektionsgesetze zu stärken. Dabei taten sich besonders Westdeutschlands EWG-Partner Italien und Frankreich hervor. Italien gewährt seinen Reedern mit bundesdeutscher Zustimmung Darlehen, Zinszuschüsse und Steuerrückvergütungen, wenn damit neue Schiffe finanziert werden. Das Werftmaterial wird zollfrei eingeführt und mit staatlicher Finanzhilfe noch künstlich verbilligt.

Frankreich stützt nicht nur den Schiffbau, der Staat beteiligt sich auch an Großreedereien und gleicht Verluste mit Steuermitteln aus. In den meisten an-

Lloyd-Direktor **Bertram**
Rhapsodie in navyblue

deren Ländern, wie Großbritannien, Norwegen, Dänemark und Holland, wird die Schiffahrt zumindest durch Steuervergünstigungen gefördert.

„Uns aber stärkt niemand mit Subventionen und Steuervorteilen den Rücken", beschwerte sich der Verband Deutscher Reeder in Bonn. Die westdeutschen Schiffahrtsunternehmer hatten ihre Konjunkturgewinne nach dem Frachtratensturz sehr bald verbraucht. Um nicht von den Nutznießern der billigen Flaggen und von der staatlich subventionierten Konkurrenz abgehängt zu werden, hatten sie viel Geld in den Bau moderner Hochleistungsschiffe gesteckt — in Superfrachter und großräumige Spezialtransporter, die sowohl Export-Limousinen als auch Erdnüsse, Tabak oder Kopra über die Meere trecken.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen leistete sich sogar zwei Passagierschiffe: „Berlin" (18 600 BRT) und „Bremen" (32 335 BRT). Mit diesem Rückfall in eine Ära, die fast alle deutschen Reeder wegen der Überlegenheit des Flugverkehrs für beendet hielten, wollten die Bremer an den Ruhm ihrer alten Luxusschiffe anknüpfen, mit denen sie sich nach dem Ersten Weltkrieg — bis zum Ausbruch der tödlichen Weltwirtschaftskrise — über Wasser gehalten hatten.

1924 hatte die Bremer Aktienreederei ihren ersten modernen Schnelldampfer, „Columbus", auf der Nordatlantik-Route in Betrieb genommen. Dann folgten die berühmtesten schnellen „Musikdampfer" des Lloyd: die Turbinenschiffe „Bremen" und „Europa". Beide errangen das Blaue Band für Rekordfahrten über den Atlantik.

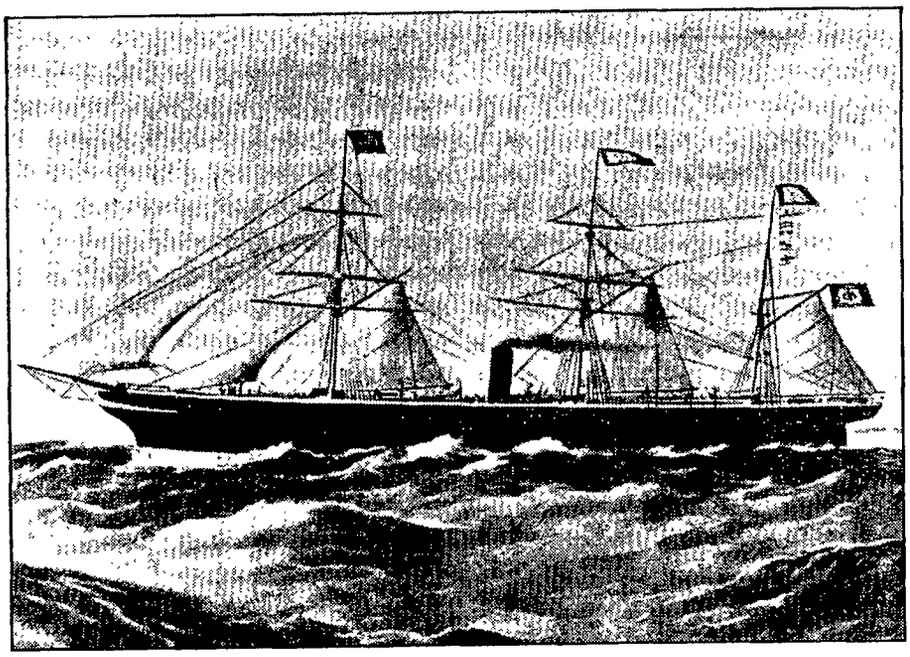
Die „Europa" — einst das schnellste Schiff der Welt — mußte nach 1945 an Frankreich ausgeliefert werden und hieß dann „Liberté". Erst vor kurzem hat sie ihre letzte Reise angetreten; sie soll später in Seattle, USA, als schwimmendes Hotel dienen, so daß Bundeskanzler Adenauer keine Gelegenheit mehr hat, sich den Wunsch zu erfüllen, den er sich 1953 vor seinem ersten Amerikabesuch versagen mußte:

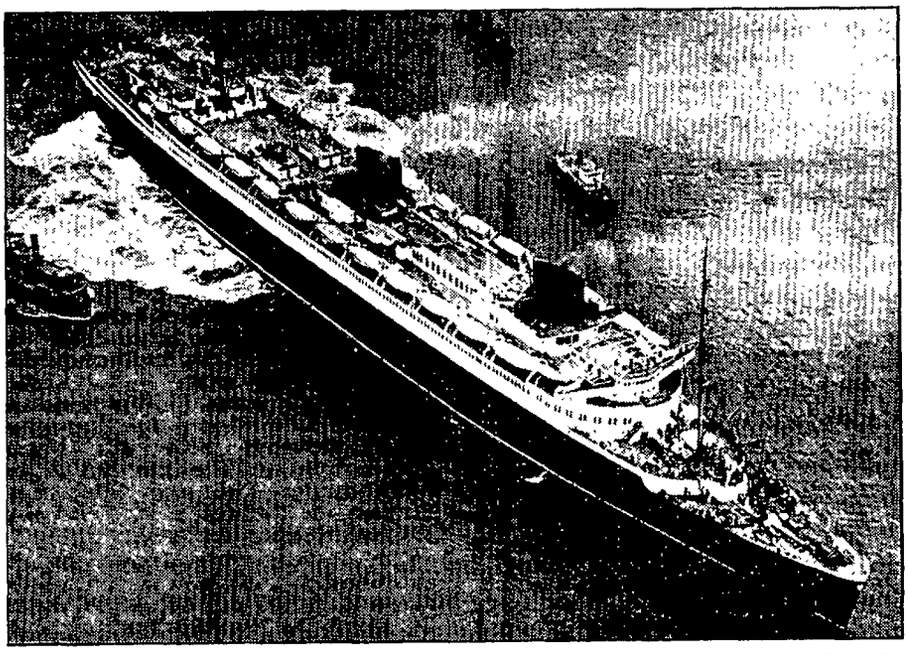
Er wollte damals den Atlantik durchaus nicht im Flugzeug überqueren, sondern auf der „Europa" alias „Liberté" über die Wellen reiten. Seine Berater hatten Mühe, ihm klarzumachen, daß ein deutsches Reparationsschiff nicht das geeignete Verkehrsmittel sei.

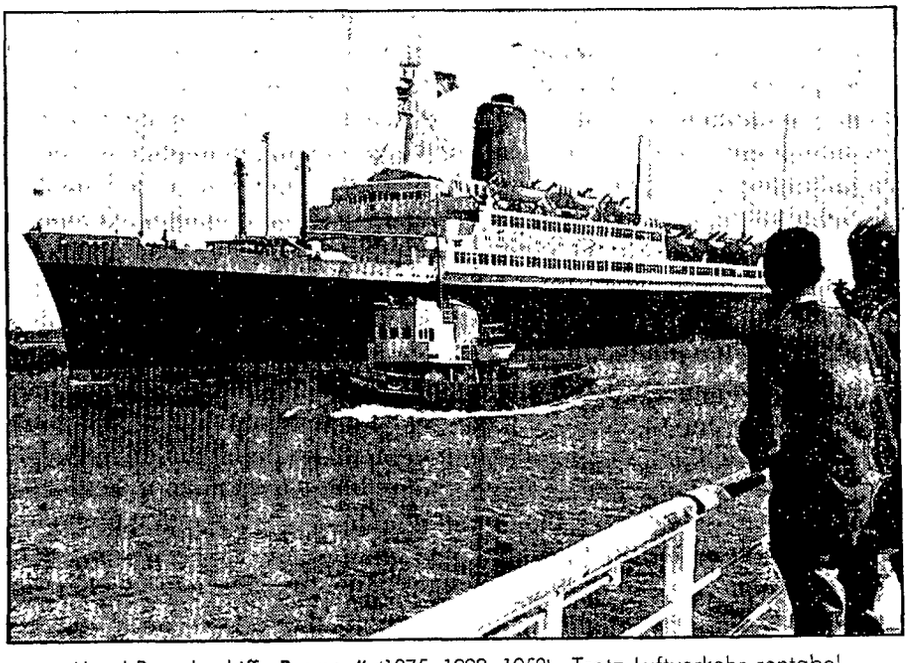
Auch der Norddeutsche Lloyd mußte mit den Ressentiments der Siegermächte rechnen, als er sich 1954 zum erstenmal wieder in das Fahrwasser der großen Passagierschiffe wagte. Um die Nachkriegs-Chancen auszuloten, charterte Lloyd-Chef Bertram von der schwedischen Amerika-Linie das Fahrgastschiff „Gripsholm". Nachdem sich viele Amerikaner davon überzeugt hatten, daß sie auf der mittelgroßen „Gripsholm" individueller als auf den Ozeanriesen bedient wurden, erwarb der Lloyd das Schiff und taufte es in „Berlin" um.

Da sich die „Berlin" aber schon auf der absteigenden Lebenslinie bewegte — sie wurde 1925 in England gebaut —, trachtete Bertram nach einem modernen Paradeschiff. Sein Eifer wurde angestachelt, als er in Hamburg ähnliche Bestrebungen wahrnahm. Hamburgs damaliges Oberhaupt Max Brauer förderte ein Projekt, das zwei Ausländer — der in der Schweiz domizilierende Grieche Nicos Vernicos-Eugenides und der Däne Axel Bitsch-Christensen — an ihn herangetragen hatten.

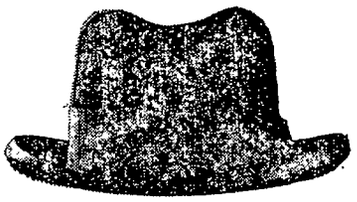
Sie erwarben in England das Turbinen-Passagierschiff „Empress of Scotland" (Jahrgang 1930), ließen es renovieren und tauften es „Hanseatic". Der Hamburger Stadtstaat förderte das Unternehmen, indem er die Bürgschaft für einen 20-Millionen-Kredit übernahm, den die Landesbank der Hanseatic-Reederei einräumte. SPD-Hanseat Brauer und seine Senatoren konnten auch noch einen alten Schiffahrtsmäzen, den Zigarettenindustriellen Reemtsma, dafür gewinnen, die vaterstädtischen Schiffahrtsinteressen zu fördern. Reemtsma brachte sechs Millionen Mark in die neu gegründete Hamburg Atlantik-Linie GmbH & Co. ein und über-

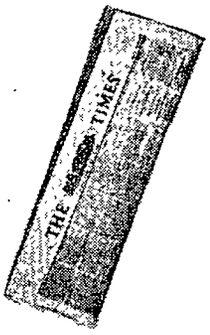






Lloyd-Paradeschiff **„Bremen"** (1875, 1929, 1958): Trotz Luftverkehr rentabel



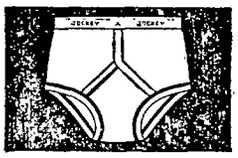


Charakteristisch für Gentlemen...

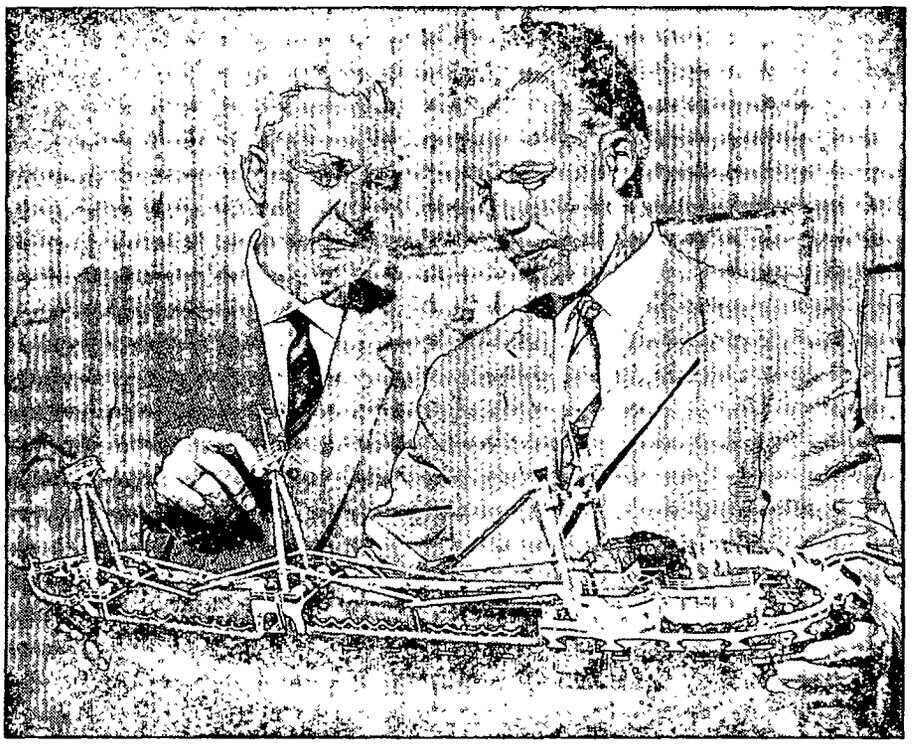
weltoffene Gesinnung, imponierende Sicherheit und selbstverständliche Eleganz. – Und zum Gutangezogensein gehört auch Jockey–die Unterwäsche gepflegter Herren. Gentlemen tragen Jockey – und Jockey tragen doch auch Sie ...

Jockey

auch in Lancofil und Wolle



Nur in den besten Fachgeschaften



Erfolgs-Reeder **Oldendorff,** Sohn: Brummer auf der Torte

nahm dafür 50 Prozent der Gesellschaftsanteile.

Kaum hatte die restaurierte „Hanseatic" mit viel Reklamegeschrei ihre Jungfernfahrt absolviert, da gab der Norddeutsche Lloyd in Bremen bekannt, daß er ein viel stolzeres Luxus-Schiff in Dienst stellen werde, das traditionsgemäß „Bremen" heißen müsse — das fünfte Schiff dieses Namens. Am Vordersteven des dafür ausersehenen Schiffsrumpfes stand allerdings noch der Name „Pasteur". So hieß der ehemalige Truppentransporter (Jahrgang 1938), den Bertram als Flaggschiff des Lloyd aus Frankreich importiert hatte

Die entpasteurisierte „Bremen" kostete einschließlich Umbauten rund 100 Millionen Mark. Da sich der Großaktionär des Lloyd, die Dresdner Bank, nicht in Unkosten stürzen wollte, mußte Bertram wieder in Bonn nach Geld bohren.

Finanzminister Franz Etzel und der christdemokratische Lenker des Bundestags-Haushaltsausschusses, Rudolf Vogel, verweigerten ihm jede Bundeshilfe und mokierten sich über Bertrams Begründung: „Soll der Lloyd abwarten, ob die Welt völlig verrückt wird und nur noch fliegt?"

Schließlich fand Bertram in Marktwirtschaftskapitän Ludwig Erhard, der sich anscheinend noch ein Gefühl für nationale Romantik bewahrt hat, einen starken Verbündeten. Erhards Intervention war es zu danken, daß der Bund sich mit einem langfristigen Kredit von 38 Millionen Mark an der Finanzierung der „Bremen" beteiligte. Bertram behauptet heute: „Das Schiff verdient sein Geld und erzielte im vergangenen Jahr sogar einen erfreulichen Überschuß. Wir haben nur im ersten Jahr eineinhalb Millionen Mark zugesetzt."

Trotz aller Anstrengungen hielten die bundesdeutschen Reeder mit dem Tonnage-Wettrüsten anderer Schiffahrtsnationen nicht Schritt. Vor dem Ersten Weltkrieg hatte Deutschland auf der Handelsflottenliste hinter Großbritannien und den USA den dritten Platz eingenommen, 1939 den fünften. Heute rangiert die bundesdeutsche Flotte an zehnter Stelle — hinter Großbritannien, den USA, Norwegen, Liberia, Japan, Griechenland, Italien, Frankreich und Holland*. Ulbrichts 68 DDR-Handelsschiffe, die auch ein Stück Deutschland repräsentieren, verlieren sich in dieser Schiffsmeute.

Stark nach vorn drängten nicht nur die Norweger, Japaner und Griechen — auch die Türken, Israelis, Inder und

*Die USA verfügen zwar mit 24,24 Millionen BRT über mehr Schiffsraum als Großbritannien (21,46 Mill. BRT), aber die Hälfte der amerikanischen Handelsflotte liegt — als strategische Reserve „eingemottet" — still.

Reeder-Funktionär **Röhreke** Hand auf der SOS-Taste

Indonesier fühlten sich plötzlich als Herren der sieben Meere. Mit dem Aufbau nationaler Schiffahrtsgesellschaften sind zur Zeit sogar Staaten wie die Elfenbeinküste, Kamerun, Tunesien, der Sudan und andere in den letzten Jahren unabhängig gewordene Länder beschäftigt. Die jungen Völker ließen sich davon nicht abbringen, obwohl sie Hafenkräne, Straßenbaumaschinen oder Krankenhäuser viel dringender benötigten und die weitere Aufblähung der Weltschiffahrtstonnage wirtschaftlich völlig unsinnig ist.

Am energischsten demonstriert Brasilien seit drei Jahren, daß es gewillt ist, seine unrentable Prestigeflotte mit allen Mitteln des staatlichen Dirigismus zu verteidigen. Sie steht mit 322 meist älteren Schiffen (1,158 Millionen BRT) an 16. Stelle der Weltrangliste.

Da sich die Staatsreederei Lloyd Brasileiro in Service und Pünktlichkeit nicht mit den traditionellen Transatlantik-Diensten messen konnte und deswegen nur wenig Ladung bekam, erließ die brasilianische Regierung 1959 ein Dekret, nach dem „Importgüter, die von der Regierung begünstigt werden oder für die eine vollständige oder teilweise Finanzierung eines offiziellen Kreditinstituts vorliegt, nur mit Schiffen brasilianischer Flagge befördert" werden dürfen.

Inzwischen wurde das Protektionsgesetz, das in erster Linie Brasiliens Hauptlieferanten — die USA und Westdeutschland — trifft, noch durch Zusatzklauseln verschärft, so daß etwa 75 Prozent aller Einfuhrgüter, die Brasilien aus der Bundesrepublik bezieht, nicht mehr auf deutschen Schiffen reisen dürfen.

Dadurch lohnt sich für die westdeutschen Linienschiffe die Hinfahrt nach Brasilien kaum noch. Sie sind aber an ihren Fahrplan gebunden und versuchen, wenigstens für die Rückfahrt genügend Ladung zu finden, was ihnen jetzt durch eine neue Klausel erschwert werden soll. Wenn die Staatsbank Banco do Brasil in brasilianische Ausfuhrgeschäfte eingeschaltet wird, muß beispielsweise auch Santos-Kaffee oder Tabak unter der brasilianischen Nationalflagge verschifft werden.

Um den Protesten der deutschen Reeder entgegenzuwirken, gewähren die Brasilianer den Exporteuren und Importeuren Frachtermäßigungen und Zollvergünstigungen, so daß sich bisher kein deutscher Industrie- oder Großhandels-Lobbyist über den Flaggenprotektionismus erregte.

Was die Staatsreederei bei ihrer Rabattwirtschaft zusetzt, gleicht die brasilianische Staatskasse aus. Diesen Subventionsluxus leistet sich ein Land, das seit Jahren seine Finanzen nicht in Ordnung bringen konnte und wegen seiner hohen Außenhandelsschulden erst vor kurzem wieder in Bonn anklopfen mußte. Die Bundesrepublik ließ ihrem Wohltätigkeitsdrang freien Lauf und genehmigte öffentliche Mittel und staatsverbürgte Bankkredite in Höhe von fast einer Milliarde Mark, mit der die Caballeros aus Brasilia längst überfällige Schulden tilgen und weitere Einfuhren finanzieren wollen.

Während des scharfen Konkurrenzkampfes zur See wurden auch andere junge Schiffahrtsnationen, wie Ägypten, Jugoslawien, die Türkei und Venezuela, vom Protektionsbazillus befallen. Auf Bertrams Schwarzer Liste stehen

Ich wünsche mir
ein Rendez-vous mit Dir
bei leiser Musik
und einem
Pernod

Pernod
stimmt
freundlich füreinander

Eine Anregung aus Paris

Zum Glück gibt es den original französischen Pernod auch bei uns - überall wo man für Kenner alkoholische Spezialitäten bereit hält.

Man trinkt ihn »à l'eau«:
1/5 Pernod und 4/5 klares, kühles Wasser.

Alleinimport EPIKUR G.m.b.H. Koblenz/Rh.

Für besseren Kontakt von Mensch zu Mensch

Tausend gute Wünsche von Haus zu Haus

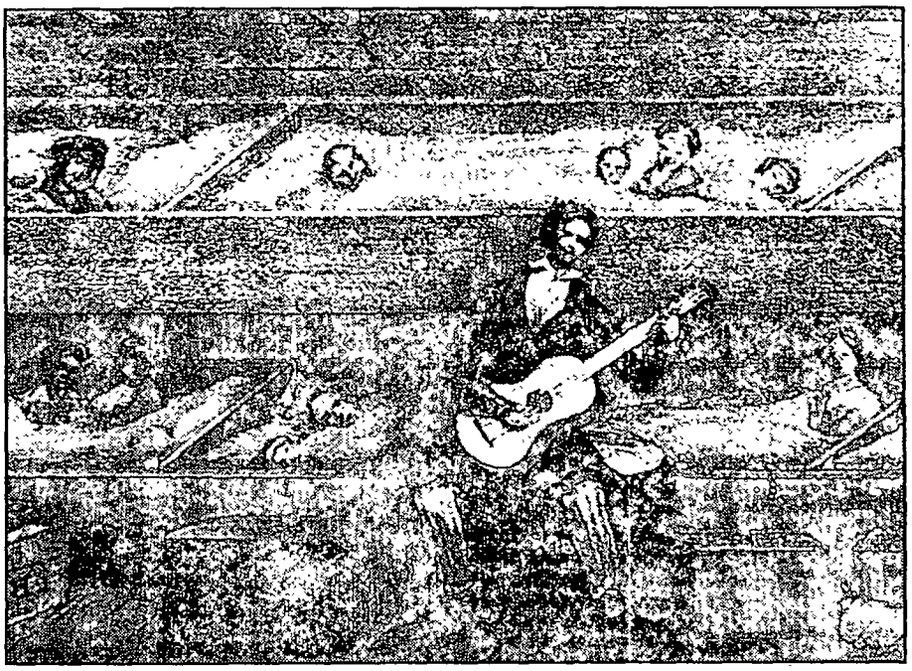
Glückwünsche können unvergeßlich bleiben, wenn sie besonders herzlich, originell und ansprechend sind. Ihre gute Idee, jetzt zu Weihnachten und Neujahr Blumen für sich sprechen zu lassen, ist durch FLEUROP schnell und leicht zu verwirklichen.

FLEUROP-Blumengrüße von Haus zu Haus, von Land zu Land, von Kontinent zu Kontinent sind verbindlicher als 1000 Worte. Die Freude über diese Überraschung strahlt dankbar auf Sie zurück.

SAG ES MIT BLUMEN DURCH

FLEUROP

BLUMEN IN ALLE WELT



Schlafkojen im Auswanderer-Schiff (1880): Geschäft mit den Armen

45 Länder, die für ihre Handelsflotte die Meistbegünstigung verlangen oder mindestens die Hälfte aller Exporte und Importe mit eigenen Schiffen verfrachten wollen. In vielen Handelsverträgen wurde die Fifty-fifty-Klausel fest verankert.

„Was wir heute erleben, ist ein Rückfall in das Jahr 1651", erregte sich Bertram. „Vor 310 Jahren erließ Oliver Cromwell die Navigationsakte — ein Gesetz, das die britischen Einfuhren reglementierte: Alle Handelsgüter aus Übersee durften nur auf englischen Planken reisen, alle Waren vom europäischen Kontinent nur auf englischen Schiffen oder von Kauffahrern des Landes herangeschafft werden, aus dem die Waren stammten. Erst 1849 brachte das liberale Manchestertum die Navigationsakte der Briten zu Fall. Seither gilt offiziell für die internationale Schiffahrt das Prinzip der Freiheit der Meere."

Danach sollte es jedem Reeder erlaubt sein, in jedem Hafen der Welt nach Belieben Ladung an Bord zu nehmen oder zu löschen. Dieses Ziel wurde jedoch niemals ganz erreicht.

Nachdem Bertram als Vorsitzender der handelspolitischen Kommission des Reederverbandes im vorigen Jahr festgestellt hatte, daß nur noch 35 Prozent aller westdeutschen Exportgüter mit deutschen Schiffen verfrachtet werden, trompetete er vor Standesvertretern:

„Es gibt keine große Außenhandelsnation der Welt, deren nationale Schiffahrt einen so geringen Prozentsatz des eigenen Außenhandels fährt wie die Bundesrepublik ... Wenn wir schon Milliarden verschenken oder verleihen, ist es nicht zu verstehen, warum die deutsche Handelsflotte bei der Erfüllung von Entwicklungsaufträgen überhaupt nicht berücksichtigt wird."

Schiffsbar der neuen „Bremen": Geschäft mit den Reichen

Schließlich verlangten die Reeder sogar, daß allen hilfsbedürftigen Ländern, die den freien Überseeverkehr durch nationale Vorbehalte behindern, die Entwicklungshilfe gesperrt wird. Von diesen Forderungen wurde die Blaue Front jedoch im März abgelenkt, als Nebelschwaden konzentrierter Mißstimmung über der Nord- und Ostseeküste wallten: Die D-Mark war plötzlich aufgewertet worden. Damit wurde den Reedern der schon lange herbeigesehnte drastische Anlaß geboten, in Bonn SOS zu rufen.

Da die Schiffahrtsfirmen ihre Frachtkontrakte in Auslandswährung abschließen, vorwiegend in Dollar und englischen Pfunden, müssen sie ihre Dienstleistung um soviel billiger verkaufen, wie sich der Wechselkurs zugunsten der D-Mark veränderte (statt 4,20 Mark pro Dollar nur noch vier Mark).

Die Finanzexperten des Reederverbandes errechneten sofort, daß die Aufwertung sie jährlich um etwa 70 Millionen Mark Frachteinnahmen bringt. Und sie riefen sofort nach Schadenersatz unter Anrechnung aller anderen Unbilden, die der feuchten Branche während der letzten Jahre zugefügt worden waren. Mit der Vorliebe für runde Zahlen hielten sie 100 Millionen Mark für angemessen. Ähnliche Ansprüche meldeten auch die Werften an.

In Kiel meuterten die Schiffbauer, die Bundesregierung merke in ihrer Ignoranz nicht einmal, daß sie ihnen mit fehlgelenkter Entwicklungshilfe das Wasser abgrabe. So bekam zum Beispiel Spanien bundesdeutsche Subsidien, um unrentable Spezialwerften modernisieren zu können. Die Betriebe haben sich inzwischen zu Konkurrenzunternehmen entwickelt, die das Kieler Preisniveau unterbieten.

Die Werften drohten auch, in absehbarer Zeit Tausende von Arbeitern entlassen zu müssen. Von den Auslandskunden (etwa 70 Prozent der früheren Auftraggeber) kämen kaum noch neue Bestellungen, wenn die westdeutschen Schiffspreise nicht durch Bundeshilfe, wie langfristige Bankkredite und billigen Zins, verzuckert würden.

„Auf den Werften arbeiten 100 000 Menschen, in der Seefahrt nur 35 000. Wenn die Werften Entlassungen ankündigen, hilft das sofort", glaubte Bertram. Aber Finanzminister Etzel zeigte sich ungerührt, und sein Kollege Erhard grollte: „Sollen wir immer nur die *Gewinne* nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen bemessen, und die *Verluste* sozialisieren? Mit der Mißwirtschaft (den Subventionen) muß endlich Schluß sein."

Früher handelten die alten Seehasen nach der Hanseaten-Losung „Wagen und Winnen". Als Kaiser Wilhelm I. dem Gründer des Norddeutschen Lloyd, H. H. Meier, der seine Vornamen-Initiale stets englisch buchstabierte und deshalb „Ätsch-Ätsch-Meier" genannt wurde, Subventionen für den Betrieb einer Postdampferlinie nach Australien aufnötigte, bedauerte der Bremer Großkaufmann: „Jetzt geht der Lloyd in die Sklaverei."

Aber so stolz waren die Spitzen der modernen Kauffahrergesellschaft nicht. Sie folgten dem Rat des Hamburger CDU-Führers Erik Blumenfeld und lotsten den ewigen Kanzler auf die „Aldenburg". Großreeder, wie Bertram, Oldendorff und Konsul Helms von der Bremer

„Hansa", klärten den schiffahrtsunkundigen Steuermann aus Bonn auf und provozierten ihn schließlich zu der typischen Bemerkung: „Ich verstehe, meine Herren, dat Se auf Herrn Erhard böse sind."

„Schon bald darauf spürten wir eine grundlegende Klimaänderung", sagt Adenauers Borddinner-Partner Bertram. Der plötzlich für die Seeschiffahrt eingenommene Kabinettschef hatte den Ministern Etzel, Erhard und Seebohm schriftlich eingeschärft, den Reedern müsse unbedingt geholfen werden. Und in einer Kieler Wahlversammlung sprach Adenauer genauso markige Worte wie ein Reederfunktionär: „Die Tätigkeit der Reeder dient dem Ansehen des Volkes ... Wir müssen dafür sorgen, daß die Schiffahrt lebendig bleibt und unsere Reedereien ihre Aufgabe ohne Verlust erfüllen können."

Etwa zur selben Zeit handelten Spitzenfunktionäre des Reederverbandes und des Verbandes Deutscher Schiffswerften das Hilfsprogramm für die Blaue Front aus. Zuerst wurden die Werften bedacht. Ihnen mußte die Kreditanstalt für Wiederaufbau einen Darlehnsplafond von 400 Millionen Mark einräumen.

Mit Hilfe dieses Geldes können die deutschen Werften ausländischen Kunden bis zu acht Jahren Zahlungsziel einräumen, so daß die Auftraggeber schon den größten Teil der Baukosten mit dem fertigen Schiff verdient haben, wenn sie die Schlußzahlung leisten. Dieser finanzielle Anreiz wird die Vollbeschäftigung noch für einige Angstjahre sichern, aber den Kollaps der übersetzten Werftindustrie nicht verhindern können.

Den Reedern konnte die Regierung mit solchen Kapitalinjektionen nicht imponieren. Ihnen stand der Sinn nach echten Subventionen (zum Beispiel Zinszuschüsse für Schiffbaukredite), Neubaudarlehen und Steuer-Erleichterungen. Außerdem verlangen sie von Bonn: Wer ein altes oder wegen technischer Mängel unrentables Schiff verschrotten läßt, soll pro Bruttoregistertonne 100 bis 120 Mark Prämie erhalten.

Als der Reederverband intern verlauten ließ, daß die Subsidien „so gut wie sicher" seien, begannen sofort die Spekulationen. Der Lübecker Erfolgsreeder Egon Oldendorff bestellte bei zwei Werften — „vorbehaltlich der Bundeshilfe" — vier neue Schiffe, darunter einen Großraumtransporter mit 30 500 Tonnen Tragfähigkeit, der mindestens 24 Millionen Mark kostet. „Wenn ich Abwrackprämien und staatliche Darlehen bekomme", verriet der Lübecker Globetramper, „lasse ich neun Schiffe verschrotten."

Als Nutznießer der Bundeshilfe kommen aber nicht nur so clevere Rechner wie Oldendorff in Frage, sondern auch Neulinge auf großer Fahrt wie Rudolf August Oetker, der sich in der Schiffahrt verkalkulierte, aber dennoch einen „Schnelläufer" nach dem anderen — eine stattliche Serie hochmoderner Motorfrachter — bauen läßt.

Der Pudding-Flottenchef gilt offiziell als Verlustreeder; er büßte im vergangenen Jahr vorwiegend durch den Flaggenprotektionismus der Brasilianer mindestens 20 Millionen Mark ein. Während Oetkers Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft 1958 — noch gut ausgelastet — 24,5 Prozent

aller für Brasilien bestimmten Exportgüter aus Westdeutschland abtransportierte, reisten im vergangenen Jahr nur noch 12,7 Prozent mit den Linienschiffen der „Hamburg-Süd". Die meisten Exportgüter, 59,3 Prozent der Ladungsmenge, holte der Lloyd Brasileiro ab. Viele kleine Reeder finden es tröstlich, daß auch die großen Gelegenheits-Schifffahrtsunternehmer vor solchen Rückschlägen nicht bewahrt geblieben sind.

Konzernchef Oetker drohte unlängst nach der Probefahrt seines neuesten Schnellfrachters „Cap San Nicolas", die seit 1871 bestehende Linie aufzuheben und mit ihren modernen Schiffen in andere Fahrtgebiete einzubrechen, falls die Bundesregierung nicht endlich die deutschen Reederinteressen im Außenhandel energischer vertrete.

Außer in Südamerika hat der Bielefelder Nautilus auch noch im Fahrtgebiet

See-Nothelfer **Seebohm:** Zuviel Schiffe, zuviel Schulden

seiner zweiten großen Reederei, der Deutschen Levante-Linie, Schwierigkeiten. Die Türken und Ägypter gängeln dort den Überseeverkehr mit der Fifty-fifty-Klausel und sorgten dafür, daß Oetker auch an der Levante im vergangenen Jahr keinen Gewinn erzielte.

Um mit seinem Schiffspark wieder Geld verdienen zu können, bot sich Oetker den Pakistanis als Seefahrer an. Mit einem Teil seiner Frachterflotte wollte er sich der pakistanischen Regierung — allezeit dienstbereit — zur Verfügung stellen. Als die Kartellreeder der Persienfahrt davon erfuhren, intervenierten sie sofort in Karatschi und stoppten vorerst dieses Ausweichmanöver.

Theoretisch könnte der Bund sofort zum Gegenschlag gegen die Protektionisten ausholen, nachdem am 1. September das Außenwirtschaftsgesetz in Kraft getreten ist. Nach Paragraph 18 dieses Gesetzes kann der Bund verlangen, daß sich zum Beispiel der Lloyd Brasileiro die Übernahme westdeutscher Exportgüter genehmigen lassen muß. Durch geschickte Anwendung dieser Klausel könnten die Brasilianer gezwungen werden, ein Mindestmaß an Handelsgütern auf westdeutschen Schiffen zu verladen. So interpretiert, wäre der Paragraph 18 eine perfekte Lex Oetker.

Dazu wird es aber kaum kommen. Schrieb der Düsseldorfer „Industriekurier": „Die Zurückhaltung, mit der die Bundesrepublik bisher ihre Schifffahrtsinteressen vertrat, hatte ihren Grund ... auch in der Anerkennung der Bedenken, die gerade die exportierende Wirtschaft gegen alle restriktiven Maßnahmen im Seeverkehr geltend macht."

Einem Reeder wie Oetker bleibt immerhin der Trost, vom Staat Zinssubventionen zu erhalten und — falls er abwrackt — auch noch Abwrackprämien. Doch diese Aussichten machten auf Oetkers jungen Schiffahrtsmanager Dr. Kersten keinen imponierenden Eindruck. Als er von der bevorstehenden Bonner Nothilfe hörte, muckte er auf: „Die Millionen können sich die Bonner an den Hut stecken." Und dreißig Sekunden später, um seinem Konzernherrn nicht vorzugreifen: „Das Geld nehmen wir natürlich auch."

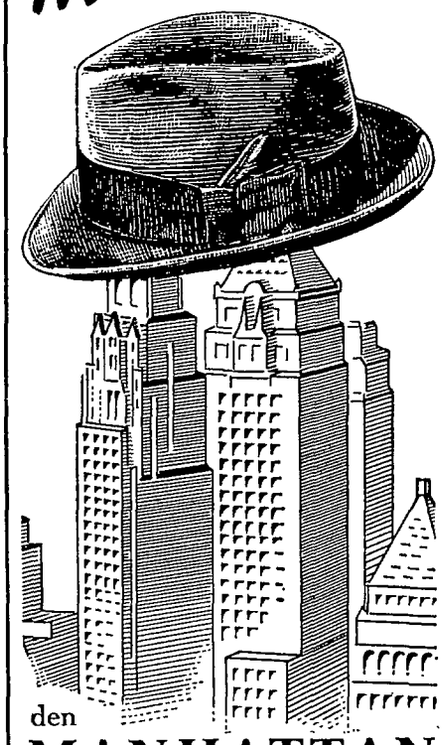
Wieviel Geld demnächst an die Reeder verteilt wird, hängt von der Bewilligungsfreudigkeit des neuen Bundesfinanzministers Heinz Starke und dem Bundeshaushaltsausschuß ab.

Die Blaue Front erwartete zunächst 100 Millionen Mark, reduzierte aber ihre Wünsche auf 80 Millionen, als ihre Unterhändler in Bonn auf Widerstand stießen. Keinem der Staatskassen-Rendanten behagte der Gedanke, die Subventionsflut — bisher über zehn Milliarden Mark pro Jahr — noch weiter anschwellen zu lassen.

Während noch forsch verhandelt wurde, fielen die großen Aktienreedereien — der Norddeutsche Lloyd, die Hapag und die Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" — den hilfsbedürftigen kleinen und mittleren Schiffahrtsunternehmen durch einen taktischen Mißgriff in den Rücken.

Auf ihren Hauptversammlungen legten sie in aller Offenheit Zeugnis darüber ab, daß sie im vergangenen Jahr

Man hat ihn-



den
MANHATTAN

Überall in der Welt,
wo gepflegte und kultivierte
Kleidung eine Selbstverständlichkeit ist, gehört „er" dazu:
Der MANHATTAN -
ein Hut von Welt,
dezent und elegant, angenehm im Tragen. SILK-REED
im Leder macht das Aufsetzen
und Abnehmen noch bequemer und sorgt für guten Sitz.
Das besondere Geheimnis
des MANHATTAN
mit SILK-REED:
Er hinterläßt keinen „Stirnstreifen".

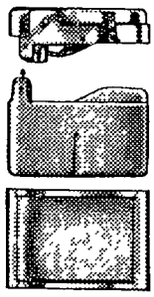
Prämiiert auf der großen
Herrenhut-Modewahl in Köln.

WEGENER
Hüte

Erhältlich in guten Fachgeschäften.

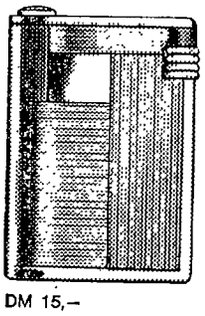
SILVER MATCH

Gasfeuerzeuge mit Compound-Garantie

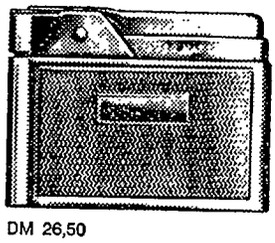


Dieses elegante Gas-Feuerzeug zeichnet sich durch eine bahnbrechende Technik aus. Es besteht aus drei auswechselbaren Einzel-Elementen mit größter Funktionssicherheit.

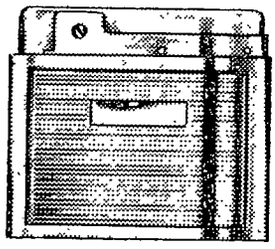
Wahlen Sie unter fast 20 Modellen in verschiedenen Preislagen. Sachverständige Raucher in aller Welt sagen: I like SILVER MATCH.



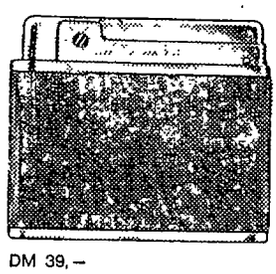
DM 15,–



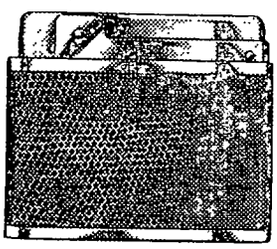
DM 26,50



DM 24,–



DM 39,–



DM 28,–

gut verdient haben. Die Aktiengesellschaften bewilligten ihren Anteilseignern freilich keine Daimler-Benz-Renditen, aber immerhin sechs Prozent Dividende. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten der Lloyd und die Hapag dreißig Jahre lang überhaupt keine Dividenden zahlen können.

Nach dieser Gewinnoffenbarung liefen sich die Subventionsverhandlungen fest. Der Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, Karl Maria Hettlage, versteifte sich darauf: Entweder sind die Reeder mit 50 Millionen zufrieden oder sie bekommen gar nichts. Da erbot sich ein alter Freund der christlichen Seefahrt, Hans-Christoph Seebohm, für die hundertprozentige Erfüllung der Reederwünsche in die Bresche zu springen.

Als der Minister — kurz nach der Bundestagswahl — dieses Versprechen gab, schien seine Rückkehr ins Kabinett höchst unwahrscheinlich. Da aber Konrad Adenauer nicht auf ihn verzichtet hat, nehmen die Reeder den unersetzbaren Land-, Luft- und Seebohm jetzt beim Wort. Ungeduldig murrte Verbandsgeschäftsführer Röhreke vergangene Woche: „Nun wird es aber endlich Zeit, daß er sich bei Starke stark macht."

Spätestens nächsten Montag soll Seebohm der Blauen Elite bekennen, was er erreicht hat. Bananen-Reeder Harald Schuldt gab sich die Ehre, den Minister zu einem Herrenessen am 18. Dezember in seine Hamburger Elbvilla einzuladen.

VERKEHR

TRUNKENHEIT

In der Freien und Hansestadt Hamburg ist die Zahl der Trunkenheits-Delikte im Verkehr zum erstenmal zurückgegangen: Vom 1. Januar bis 1. Oktober 1960 wurden insgesamt 2046 Fälle von Trunkenheit im Verkehr festgestellt, in der gleichen Zeit dieses Jahres waren es nur noch 1679 Fälle. Nach Ansicht Hamburger Verkehrsfachleute ist der Rückgang durch die harte Praxis der hanseatischen Gerichte bewirkt worden, die bei Alkoholdelikten durchweg Haftstrafen ohne Bewährungsfrist aussprechen.

ZITAT

„Die verständliche Neigung des Menschen zum Alkoholgenuß kann und soll nicht ganz und gar beseitigt werden. Würde jeder Alkoholgenuß vor oder während der Fahrt verboten, müßte das zur Stillegung ganzer Zweige der Industrie und des Handels führen. Man muß sich deshalb darauf beschränken, den Alkoholgenuß als Unfallursache zu bekämpfen." (Leitender Oberstaatsanwalt Dr. Joachim-Albrecht Graf Westarp, Verkehrsexperte der Hamburger Staatsanwaltschaft.)

KURZANZEIGE

Besser als Worte

Der hellgraue Borgward, der durch Frankfurts Mendelssohnstraße fuhr, setzte zu einem riskanten Überholmanöver an. Polizeihauptwachtmeister Michel, gerade auf Verkehrssünderpirsch, stoppte den Fahrer. Der Streifenmann notierte Namen, Tatort, Datum und erstattete auf einem vorgedruckten Formular Anzeige.