

## Deutschland.

## Unsre Handelschiffahrt in der Uebergangswirtschaft.

Berlin, 4. Mai. (Telegr.) Eine der wichtigsten Fragen der Uebergangswirtschaft ist die der zu treffenden organisatorischen Maßregeln hinsichtlich der Verwertung unsers Handelschiffraumes. Den Umfang der Vermeidung feindlicher Tonnage können wir überblicken. Eine seiner Wirkungen ist, daß wir, je mehr sie zunimmt, je weniger also transportiert werden kann, um so besser unsern künftigen Bedarf decken können. In welchem Umfang, das hängt von der Größe unsrer Tonnage ab. Wir müssen mit einer bedeutenden Schwächung der eignen Tonnage rechnen. Abgesehen von dem Verlust der Hälfte unsers Handelschiffraumes müssen wir darauf gefaßt sein, daß der Verband von dem Drittel unsrer Tonnage, das im neutralen Ausland liegt, so viel wie möglich zu erfassen suchen wird. Erschwerend wirken weiter die durch den Krieg verursachten Beschränkungen im Handelschiffbau. Wir müssen damit rechnen, daß wir bei Friedensschluß nicht mehr Tonnenraum zur Verfügung haben, als wir heute im Inland besitzen. Aber den Umfang der künftigen Einfuhrmöglichkeiten und unsre Ausichten auf die Benützung fremder Tonnage kann man heute nur Vermutungen hegen. Wir müssen uns darauf einstellen, daß unsre überseeischen Transportleistungen in der Uebergangszeit hinter den Möglichkeiten unsrer überseeischen Versorgung zurückbleiben. Das legt uns den Zwang auf, den vorhandenen Handelschiffraum auf die notwendigsten Einfuhrgüter rationell zu verteilen. Wir müssen dafür sorgen, daß unser Schiffsraum vornehmlich dem deutschen Bedarf und der Versorgung mit den zunächst nötigen Gütern dient, die Einfuhr also nach Maßgabe der Dringlichkeit abtufen. Wie das Reedereigeschäft selbst, so greifen organisatorische Maßnahmen dieser Art über unser eigenes Wirtschaftsgebiet hinaus. Damit ist die grundsätzliche Bedingung gegeben, daß die Reedereien in der Uebergangswirtschaft sich der größtmöglichen Freiheit erfreuen müssen. Straffe behördliche Eingriffe und behördliche Zentralisation sind, wie das Beispiel Englands beweist, auf diesem Gebiet durchaus schädlich. Unsre Reeder müssen die Möglichkeit haben, sich mit der Schiffahrt den Verhältnissen in den Bezugsländern und dem Angebot anzupassen. Diesen dringenden Notwendigkeiten entsprechend ist die Schaffung einer Frachtraumverteilungsstelle durch die deutschen Reedereien selbst in Aussicht genommen. Aufgabe dieser Stelle muß es sein, über die Schiffe zu verfügen, sie auf die Frachtgebiete anzuweisen und ihnen hinsichtlich der Behandlung der dringlichen und weniger dringlichen Güter die nötigen Vorschriften zu machen, ebenso muß diese Stelle befugt sein, die Frachtverträge zu genehmigen. Das Wesen des Reedereigeschäfts bringt es mit sich, daß nicht etwa die einzelnen Frachtabschlüsse von nachträglicher Genehmigung abhängig gemacht werden dürfen. Der Vertragsabschluß beim Frachtgeschäft liegt für die einkommende Fracht jenseit des Meeres. Die Agenten in den Einfuhrländern müssen grundsätzlich wissen, was sie annehmen dürfen, um im übrigen sich den Verhältnissen anpassen zu können. Es dürfen also nur in großen Zügen die Richtlinien über die Behandlung der Güter aufgestellt werden. Zur Sicherung der Konsumenteninteressen ist es notwendig, daß die Frachtverteilungsstelle unter die Aufsicht eines Reichskommissars gestellt wird. Die Sicherung dafür, daß die Güter dem deutschen Bedarf zugeführt werden, wird durch geeignete Verfrachtungs- und Konossementsbedingungen geschaffen werden. Was die Frage der Frachtpreise betrifft, so ist es selbstverständlich, daß ihre Bemessung nicht etwa nach binnenwirtschaftlichen Grundsätzen festgesetzt werden darf, sondern den Erfordernissen der internationalen Konkurrenz entsprechen muß. Unsre Reedereien müssen im spätern freien Verkehr wettbewerbsfähig bleiben. Was die Stellung der Reeder zu der zurzeit noch von den in Betracht kommenden Stellen beratenen Uebergangsorganisation betrifft, so ist diese in gemeinsamer Arbeit von Regierung und Reedereien festgestellt worden, und es herrscht in allem Wesentlichen Übereinstimmung.