



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Hennig, R.: Zur neuen Erhöhung der Suezkanal-Gebühren

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Zur neuen Erhöhung der Suezkanal-Gebühren

Von Dr. R. Hennig

In eigenartiges Zeichen der Zeit, das anders als die sonstigen Kriegsprobleme des Seehandels und Seeverkehrs zu beurteilen ist und dennoch bedeutsame Zusammenhänge mit ihnen aufweist, sind die seit Kriegsausbruch bereits viermal erfolgten Erhöhungen der Durchfahrtsgebühren im Suezkanal. Vom 1. Juli an sind nämlich die von den Schiffen zu zahlenden Abgaben um rund 10 Prozent erhöht. Die in den vorausgegangenen fünfviertel Jahren verfügten Gebührenerhöhungen mochte man sich zunächst erklären als eine Wirkung der zeitweise recht erheblichen militärischen Bedrohung des Kanals durch die Türken und die dadurch notwendig werdenden erhöhten Sicherheits- und Überwachungsmaßnahmen. Nun ist aber durch die Vorgänge des letzten Winters und den östlichen Vorstoß der Engländer durch die Sinai-Halbinsel jede Gefährdung des Kanals durch einen türkischen Angriff — leider! — vollständig vereitelt worden. Wenn trotzdem die Durchfahrtsgebühren nicht sinken, wie man erwarten sollte, sondern abermals so beträchtlich steigen, daß sie seit dem 1. Juli mehr als 36 Prozent über den Sätzen des Jahres 1914 stehen, so liegen hierfür entschuldigende Gründe anderer Art vor, denen nachzuspüren sich vollauf lohnen wird.

Betrachten wir zu diesem Zweck zunächst, wie sich die Gebührensätze für die Durchfahrt durch den Suezkanal vor dem Kriege gestaltet haben. An der bei der Eröffnung festgesetzten Tare von 10 Franken je Tonne beladenen Schiffes sind im Laufe der Zeit mannigfache Änderungen vorgenommen worden. Nur einmal war jedoch vor dem Kriege, im Jahre 1874, eine Erhöhung der Gebührensätze vorgenommen worden; sonst bewegten sich diese stets auf der absteigenden Linie, wie die nachfolgende Tabelle zeigt. Die Abgaben für beladene Schiffe betragen auf die Tonne:

seit 17. November	1869	. . .	10	Franken
" 20. April	1874	. . .	13	"
" 15. "	1877	. . .	12,5	"
" 1. Januar	1879	. . .	12	"
" 1. "	1881	. . .	11,5	"
" 1. "	1882	. . .	11	"
" 1. "	1883	. . .	10,5	"
" 1. "	1884	. . .	10	"

seit	1. Januar	1885	. . .	9,5 Franken
"	1. "	1893	. . .	9 "
"	1. "	1903	. . .	8,5 "
"	1. "	1906	. . .	7,75 "
"	1. "	1911	. . .	7,25 "
"	1. "	1912	. . .	6,75 "
"	1. "	1913	. . .	6,25 "

Diese im Laufe der Zeit recht beträchtliche Herabsetzung der Gebühren hatte keineswegs etwa ihren Ursprung in einer allgemeinen Menschenfreundlichkeit und in einem Bestreben, dem Handel und Wandel der Kulturmenschheit nach Möglichkeit die Wege zu ebnen. Die Suezkanal-Gesellschaft war vielmehr, auch nachdem die Mehrzahl der Aktien 1875 in den Besitz der englischen Regierung übergegangen war, eine ausgesprochene Erwerbsgesellschaft und ist es bis auf den heutigen Tag geblieben. Wäre die Verwaltung jemals vom allgemeinen Nützlichkeitsstandpunkt ausgegangen und lediglich darauf bedacht gewesen, die eigenen Unkosten zu decken und daneben eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals herauszuwirtschaften, so hätten die Gebühren seit langer Zeit sehr viel mehr herabgesetzt werden können, als es jemals geschehen ist, bis auf die Hälfte und zum Teil selbst auf fast ein Drittel ihrer wirklichen Höhe. Wie die Dinge aber lagen, war die Gesellschaft bestrebt, die Tarife stets so hoch zu halten, wie es ohne abschreckende Wirkung auf die Schifffahrt jeweilig nur möglich war. Daher war es im besten Geschäftsjahr der Gesellschaft, 1912, möglich, bei einer Gesamteinnahme von 136 Millionen Franken einen Reingewinn von nicht weniger als 92 Millionen Franken zu erzielen und eine Dividende von 33 Prozent auszuschütten, trotz sehr reichlicher Rückstellungen. Die ausgesprochenen fiskalischen Interessen der Kanalgesellschaft haben daher in den Tariffällen keine Ermäßigung vorgenommen, die nicht unbedingt erforderlich für ein möglichst gutes Gedeihen des Unternehmens war. Nicht ein Entgegenkommen gegen die Reedereien und die allgemeinen Handelsinteressen bewirkte jemals eine Herabsetzung der Taxen, sondern stets nur das Bestreben, der Schifffahrt die Fahrt durch den Kanal gerade noch eben etwas vorteilhafter und billiger erscheinen zu lassen als auf irgendeinem längeren, jedoch abgabefreien Konkurrenzweg.

In erster Linie war es stets der Weg ums Kap der Guten Hoffnung, der als Konkurrenzweg weit mehr, als man es im großen Publikum glaubt, auch heute noch in Betracht kommt. Insbesondere die Schifffahrt zwischen Europa und Australien nimmt ihren Weg schon in Friedenszeiten zum nicht geringen Teil über Kapstadt, da diese Fahrt nur um wenige Duzend Kilometer länger ist als über Suez, während die Wegdifferenz nach allen asiatischen Häfen sich auf mehrere tausend Seemeilen beläuft. Daß immerhin auch im Asien-Europa-Verkehr die Fahrt ums Kap die gewöhnliche Reise über Suez zur Not ersetzen kann, zeigte sich, als seit Dezember 1915 einige Monate lang der Kanal für

die neutrale Schifffahrt in der Hauptsache gesperrt war. Wurden damals auch die durch die längere Kapreise entstehenden vermehrten Betriebskosten nur sehr ungern in den Kauf genommen, so wurden sie doch durch den Fortfall der Kanalabgaben zum großen Teil ausgeglichen.

Wenn die Kanalverwaltung im Laufe der vierziger Jahre vor Kriegsausbruch nicht weniger als dreizehnmal eine Herabsetzung der Gebühren vornahm, so war ihr Leitmotiv stets das Bestreben, in erster Linie der Konkurrenz des Kapweges gewachsen zu sein. Durch das stete Wachsen der Schiffsgrößen konnten die Frachten im allgemeinen eine Ermäßigung der Einheitsätze erfahren, und von Zeit zu Zeit paßte daher die Kanalverwaltung ihre Tare dem Sinken der Beförderungskosten an. Stets war sie aber dabei bestrebt, zwischen Stärke des Verkehrs und Belastung des Verkehrs so geschickt zu lavieren, daß für sie eine möglichst hohe Einnahme heraussprang. Wie sehr sie darauf bedacht war, der Schifffahrt nicht mehr Zugeständnisse zu machen, als unbedingt erforderlich war, das zeigte sich am deutlichsten im Jahre 1912, als die Herabsetzung der Gebühren für beladene Schiffe auf 6,25 Franken je Tonne beschlossen wurde. Damals schien nämlich die Eröffnung des Panamakanals unmittelbar bevorzustehen, der für gewisse Schiffsreisen dem Suezkanal Wettbewerb hätte machen können. Kaum war nun im Sommer 1912 zuverlässig bekanntgeworden, daß im Panamakanal den Fahrzeugen eine Abgabe von $1\frac{1}{4}$ Dollar auferlegt werden würde, als die Verwaltung der Suezkanal-Gesellschaft beschloß, von Neujahr 1913 ab die Gebühren genau auf denselben Betrag, $6\frac{1}{4}$ Franken, herabzusetzen. Damit war klar bewiesen, daß die Zugeständnisse der Gesellschaft an den Handel und Wandel der Welt nie freiwillig, sondern nur unter dem Zwang der Verhältnisse gewährt wurden.

Der Krieg hat nun weiterhin gezeigt, in wie hohem Maße die Kanalgesellschaft sich von fiskalischen Gesichtspunkten leiten läßt. Gewiß hat ihr der Krieg gegenüber den fetten Jahren der Friedenszeit ganz gewaltige Ausfälle gebracht, und um die Dividenden wenigstens angenähert auf der Höhe der Jahre vor 1914 zu halten, mußten die reichlich angesammelten Reserven in umfassender Weise herangezogen werden. Der Reingewinn, der 1913 95 825 383 Franken betragen hatte, ließ sich mit Hilfe solcher Kunstgriffe im ersten Kriegsjahr, 1914, noch auf 92 180 562 Franken halten. Im zweiten Kriegsjahr aber, das lange Zeit hindurch am und im Kanal kriegerische Vorgänge brachte, sank der erzielte Überschuß auf 66 198 130 Franken, und nur durch starke Heranziehung der Geldreserven in Höhe von 18,7 Millionen Franken war es möglich, einen Dividendenatz von 24 Prozent beizubehalten. Wäre der Kanal nun ein staatliches Unternehmen zum Wohle der Allgemeinheit, so wäre es wohl zweifellos gewesen, daß in einer kritischen Zeit, wo die Reedereien nach anfänglichen sehr reichen Einnahmen in steigendem Maße unter gewaltig gesteigerten Betriebskosten, Schwierigkeiten der Kohlenversorgung, riesigen Versicherungsgebühren und immer häufigeren Schiffsverlusten zu leiden hatten,

ihnen nicht auch noch eine bedeutend erhöhte Kanalabgabe zugemutet worden wäre, zumal da das Kanalunternehmen gut genug fundiert war, um einmal ein paar Jahre auf Überschüsse verzichten zu können, ohne dadurch seine Zukunft zu gefährden. Der Privatgesellschaft lagen aber solche Gesichtspunkte fern, und sie nahm daher in kurzer Zeit eine viermalige Tarifierhöhung vor, um ihre eigenen Ausfälle nach Möglichkeit zu vermindern. Die in die Höhe geschwellten Betriebskosten der Schifffahrt hatten nämlich inzwischen die Reise ums Kap der Guten Hoffnung derartig verteuert, daß unbedenklich die Kanalabgaben recht beträchtlich in die Höhe gesetzt werden konnten, ohne den Vorsprung vor dem Wettbewerber zu gefährden. Die seit Neujahr 1916 vorgenommenen viermaligen Heraufsetzungen der Kanalgebühren bewegten sich in folgendem Rahmen:

seit 1. Januar 1913	6,25	Franken für die Tonne
„ 1. April 1916	6,75	„ „ „ „
„ 5. Oktober 1916	7,25	„ „ „ „
„ 1. Januar 1917	7,75	„ „ „ „
„ 1. Juli 1917	8,50	„ „ „ „

Für unbeladene Schiffe ist im selben Zeitraum die Tonnenabgabe von 3,75 bis auf 5,25 Franken, also um nicht weniger als rund 40 Prozent erhöht worden.

Die fast nervös zu nennende Unruhe, die seit dem stärkeren Fühlbarwerden des U-Bootkrieges im Mittelmeer in die Gebührensätze der Suezkanal-Gesellschaft gekommen ist, spricht deutlicher als manche Abhandlung für die einschneidende Wirkung des deutschen Handelskrieges. Was die türkische Kriegführung zur Zeit, da am Kanal gekämpft wurde, nicht oder nur teilweise vermocht hat, das haben nun die U-Boote bewirkt: eine empfindliche Erschütterung der finanziellen Erträgnisse des Suezkanals. Die sprungartige Steigerung der Gebühren läßt auf einen sehr beträchtlichen Rückgang des Verkehrs im Kanal schließen. Zahlen, die diesen Rückgang zu bewerten gestatten, sind schon seit recht langer Zeit nicht mehr zu unserer Kenntnis gelangt. Insbesondere ist noch gar nichts bekanntgeworden über die Rückwirkung des verschärften U-Bootkrieges auf die Kanaldurchfahrten und Kanalerträgnisse seit dem 1. Februar 1917. Ob in absehbarer Zeit glaubhafte Zahlen hierüber veröffentlicht werden, bleibe dahingestellt. Zunächst spiegelt sich die Wirkung in der vierten und größten Tarifierhöhung seit nur fünfviertel Jahren in einer Art und Weise, die unsere deutschen Wünsche und Hoffnungen vollauf zu befriedigen imstande ist.

