

sich gezwungen sahen, Maßregeln dagegen zu ergreifen. So entstanden die Schifffahrtssyndikate, deren Streben sich darauf richtete, die Tarife auf einer Grundlage zu erhalten, die für einen Gewinn Raum ließ.

Unter diesen Umständen glaubten Antwerpener Schiffsmakler und Spediteure, die am Seetransport interessierten belgischen Exporteure für die Sache der einheimischen Schifffahrt gewinnen und ihrem Aufkommen mit Aussicht auf Erfolg in die Hand arbeiten zu können. Nach ihrer Behauptung würde die Gründung belgischer Reedereien die Befrachtung von Dampfern gestatten, die außerhalb des Bereiches der Syndikate ständen, und aus diesem Grunde sich dadurch Transporte verschaffen könnten, daß sie den Verfrachtern günstigere Tarife anböten, während das Unternehmen zu gleicher Zeit einen hinreichenden Gewinn abzuwerfen vermöchte. Mit drei Ausnahmen danken die belgischen Reedereien samt und sonders diesen Umständen ihren Ursprung. Es ist nicht der eigentliche Betrieb der Reederei-Industrie, wie wir ihn in Deutschland und England finden, worauf sie es abgesehen hatten. Die Gründer verfolgten in ihrer Eigenschaft als Spediteure zunächst den Zweck, aus der Vermittlerrolle, die ihnen gesichert war, Gewinn zu erzielen und dann den Syndikaten, deren Interessen denen der Verloader widerstritten, Konkurrenz zu machen. Der Umstand, daß dieselbe Person zu gleicher Zeit zwei Interessen vertrat, mußte notwendigerweise zur Bevorzugung desjenigen Interesses führen, das den größeren Gewinn abwarf.¹⁸⁾ Auf dieser Grundlage konnten die Reedereien nicht gedeihen; die Ratenkämpfe, denen sie von Seiten der Schifffahrtsverbände und der ausländischen Linien ausgesetzt waren, brachten ihnen gewaltige Verluste, während die Agenten oder Spediteure, die sie leiteten, bedeutende Gewinne einheimsten. Die industriellen Kapitalisten waren selbstverständlich nicht sehr von dieser Sachlage eingenommen, und das um so weniger, als der stetig wachsende Wettbewerb zwischen den ausländischen, dem Verbands nicht angeschlossenen Linien und denen, die es waren, ihnen dieselben Vorteile gebracht hätte, ohne irgend welches Risiko

¹⁸⁾ Siehe den Bericht, vorgelegt von E. Bech, Vizepräsident der Ligue Maritime Belge auf dem Nationalen Schifffahrtkongreß von Brüssel 1910.