

Die ersten Jahre der tschechoslowakisch- -(west)deutschen Gesellschaft Peute Reederei GmbH Hamburg (1978–1980)

*Ivan Jakubec**

The First Years of the Czechoslovak-(West)german Company Peute Reederei GmbH Hamburg (1978–1980)

The creation of Peute Reederei AG Hamburg in 1978 solved several problems faced by Czechoslovakian nautical agency. This steamship company was indeed a unique joint venture of Czechoslovakia and West Germany. The company was a reaction to consequences on Czechoslovakian nautical activities for being excluded from no-agreement statement on Elbe in West Germany and rest of western European countries. Formation of Peute Reederei afforded experience opportunities to Czechoslovakian sailors aiming at nautical patents on West German waters. The company "saved" foreign reserve by purchasing Czechoslovakian components and by employing Czechoslovakian sailors in addition to its cooperation with the Hamburg branch of ČSPL. This study is focusing on the early period of the company between 1978 and 1980.

[Elbeshipping; Hamburg; Peute Reederei; Czechoslovak Elbe-Shipping]

Einführung

In März¹ dieses Jahres sind fast 40 Jahre seit der Gründung der tschechoslowakisch-(west)deutschen Aktiengesellschaft Peute Reederei GmbH Hamburg vergangen – Grund genug, sich dieser Gesellschaft und insbesondere den ersten Jahren ihrer Existenz zu widmen, denn die Entstehungsgeschichte dieser Gesellschaft und Tätigkeit war in manchen Hinsichten ganz ungewöhnlich.

* Institute of Economic and Social History, Faculty of Arts, Charles University in Prague, Celetná 20, 116 42 Praha 1. E-mail: ivan.jakubec@ff.cuni.cz.

Department of Economic History, Faculty of Economics, University of Economics, Prague, W. Churchill Sq. 4, 130 67 Praha 3. E-mail: ivan.jakubec@vse.cz.

¹ Der Verfasser dankt Dr. Stefan Albrecht (Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz) für die Anregungen und sprachliche Korrektur.

Der Beitrag verdankt sich der Erforschung von unveröffentlichten und veröffentlichten Archivmaterialien, der zeitgenössischen Fachliteratur und Publizistik, aber der größte Dank gebührt der Familie Hurt, die dem Verfasser die Dokumente aus dem Familienbesitz zur Verfügung stellte;² Rudolf Hurt war lange Zeit Direktor der Hamburger Zweigniederlassung der „Tschechoslowakischen Elbe-Oder-Schiffahrtsgesellschaft“ (Československá plavba labsko-oderská – i. d. F. ČSPLO).³ Die Dokumente aus Privatbesitz enthalten die Protokolle des Verwaltungsrates der Peute Reederei AG und ihre Bilanzen. Natürlich ist es dem Verfasser bekannt, dass weitere Dokumente in tschechischen und deutschen Archiven liegen und z. Zt. auf ihre Bearbeitung warten. Doch das bearbeitete Material ermöglicht es schon jetzt, tiefere Einsichten in die Tätigkeit einer „sozialistischen“ Aktiengesellschaft zu erlangen.

Die Tschechoslowakei war zwar ein Binnenstaat, aber dennoch nicht nur an der Binnen-, sondern auch an der Küsten- und Hochseeschiffahrt interessiert. Aus diesem Grunde wurde schon im Jahre 1919 die „Tschechoslowakische Dampfschiffahrts-AG.“ (Československá paroplavební akciová společnost) gegründet,⁴ die freilich nur auf dem Papier bestand. 1922 entstand dann die „Čechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft“ (Československá plavební akciová společnost labská – weiter als ČSPL AS).⁵ Zu den wichtigsten Gründen, solche Gesellschaften ins Leben zu rufen, gehörte die freie Wirtschaft, die sich auf den Import und Export von Rohstoffen, Halbfabrikaten, Lebensmitteln und fertigten Produkten und auf deren Transit konzentrierte. Obwohl sich die Offenheit der Wirtschaft nach 1948 mehr oder weniger auf die Ostblock-Staaten beschränkte, blieb die Verbindung der Tschechoslowakei mit Hamburg die wichtigste Verbindung Richtung Westeuropa und nach anderen Destinationen, den jugoslawischen Hafen Rijeka nicht eingerechnet.

² Der Verfasser dankt der Familie von Rudolf Hurt (Frau Ing. Daniela Nebeská und Herrn Ing. Jan Nebeský), die das Studium der Dokumenten ermöglichte.

³ In den Jahren 1952–1992 unter diesem Namen. Seit 1992 als Československá plavba labská, a. s., Děčín. Tschechische Handelsregister der Firmen: <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/46708936/ceskoslovenska-plavba-labska-as> [2014-11-24].

⁴ *Sborník československé dopravy 1922*, Praha 1922, S. 125; E. KUBŮ – I. JAKUBEC, „Hamburg a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období (přístavní pásmo, doprava po Labi a hamburský reexport)“, in: *Hospodářské dějiny/Economic History*, 20, 1992, S. 133.

⁵ *Compass. Finanzielles Jahrbuch 1924, Bd. II, Čechoslovakei*, Wien 1924, S. 1051.

Obwohl der Elbe-Weg nach Hamburg seitens der BRD (und auch seitens der DDR) nicht in Frage gestellt und die Internationalisierung der Elbeschifffahrt stillschweigend anerkannt wurde, blieb der Weg nach Westeuropa über die BRD für die tschechoslowakische Binnenschifffahrt, bzw. für die „Tschechoslowakische Elbe-Oder Schifffahrt“ (Československá plavba labsko-oderská – ČSPLO) geschlossen.⁶ Die tschechoslowakischen Schiffe konnten auf dem Mittellandkanal nur bis Hamburg und Braunschweig fahren. Ausnahmsweise benutzen die tschechoslowakischen Schiffe die westdeutschen Wasserstraßen, wie z. B. im Juni und Juli 1964 bis Hemmoor und West Berlin, im Jahre 1968 bis Brake (Weser), Düsseldorf (Rhein) und im Jahre 1969 über Rhein bis Antwerpen,⁷ im Jahre 1972 bis Worms.⁸ „Eine Äußerung des guten Willens der tschl. Seite war die Realisierung der Beförderung von Futter aus Hamburg mit zwei BRD-Schiffen in die Tschechoslowakei. Vom historischen Standpunkt aus können wir sagen, dass dies das erste Mal seit 26 Jahren war.“⁹

Auch der technische Zustand des nicht regulierten Elbestromes, der die Grenze zwischen den beiden deutschen Staaten bildete, war für die tschechoslowakische Schifffahrt ein Unsicherheitsfaktor. Außerdem konnten die tschechoslowakischen Schiffe den neu gebauten Elbe-Seiten-Kanal nicht benutzen. Außerdem endeten die Verhandlungen über das tschechoslowakisch-(west)deutsche Binnenschifffahrtsabkommen in den sechziger bzw. siebziger Jahren erfolglos. Erst im Jahre 1988 wurde ein Abkommen geschlossen.¹⁰

Mitte der siebziger Jahre schien es aus außenpolitischer Sicht so zu sein, dass die Probleme der Binnenschifffahrt lösbar wären. In den 60er Jahren gelang es nämlich der polnischen und ostdeutschen Binnenschiff-

⁶ Unter diesem Namen seit 1952.

⁷ B. ŠVARC, *Sedmdesát pět let Československé plavby labské*, Děčín 1997, S. 88, 102.

⁸ Privatarhiv Rudolf Hurt (weiter als A Hurt), Kronika. Československá plavba labsko-oderská. Odbočka Hamburg, Einführung datiert 20. 7. 1981, S. 217. Im Grunde handelt es sich um eine Teamarbeit, die M. Bukáček im Jahre 1973 begann, und die später Miroslav Jiráček und seit 1977 Jiří Šivr fortführte.

⁹ Ebenda, S. 240.

¹⁰ Das Abkommen wurde am 22. August 1968 zum Unterzeichnen vorbereitet, aber am 21. August kam es zur Okkupation der Tschechoslowakei. Vgl. I. JAKUBEC, *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*, Praha 2006, S. 137–139; ŠVARC, S. 127; M. CIHLÁŘ, „Dopravní aspekty smlouvy o vnitrozemské vodní dopravě mezi ČSSR a NSR“, in: *Doprava*, 13, 1, 1975, S. 88–89.

fahrt, regelmäßig die westdeutschen Wasserstrassen zu benutzen. Auch die Tschechoslowakei suchte alle möglichen Wege, die Lage ihrer Binnenschifffahrt zu verbessern, wobei sie den Vorteil hatte, dass sie das Pachtgelände im Freihafen Hamburg ausnützen konnte. Weiterhin war die tschechoslowakische Elbeschifffahrt-Gesellschaft von 1928 an ununterbrochen im Hamburger Handelsregister als „Čechoslowakische Elbe-Schifffahrt AG“ registriert,¹¹ und schließlich galt sogar das tschechoslowakische Gesetz Nr. 243/1949 Slg. über die Aktiengesellschaften vom 17. November 1949 fort.¹²

Gründung der Gesellschaft

Auf die Unmöglichkeit der regelmäßigen Ausnützung der (west-)deutschen und westeuropäischen Binnenhäfen reagierte die tschechoslowakische Gesellschaft ČSPLO im damaligen Kontext ganz originell durch die Gründung einer tschechoslowakisch-(west)deutschen Reederei mit Sitz in Hamburg, die am 13. März 1978 unter dem Namen Albis Reederei, GmbH Hamburg entstand. Da es bereits eine gleichnamige Gesellschaft gab, wurde sie umbenannt und firmierte seit dem 25. April 1978 als Peute Reederei, GmbH Hamburg. Die Dokumente zur Tätigkeit der Reederei sind sehr zerstreut und zudem unbearbeitet, das gleiche gilt für die Notizen in der Literatur.¹³ In unserem Fall konzentrieren wir uns auf die ersten Jahre seit Gründung dieser Gesellschaft, die bis zum 4. Januar 2013 existierte.¹⁴

Die Gründung dieser Gesellschaft fällt in die Zeit der Normalisierung und zugleich in eine Periode der verbesserten Beziehungen zwischen Tschechoslowakei und BRD (siehe etwa der Besuch von Gustáv Husák

¹¹ Handelsregister HRB 1928 als Čechoslowakische Elbe-Schiffahrts-AG, Zweigniederlassung Hamburg. A Hurt, Protokol o předání a převzetí funkce ředitele odbočky ČSPL AG Hamburg a ostatních činností, Hamburg, 21. 1. 1981, S. 7.

¹² Vgl. dazu L. VEBROVÁ, *Vývoj obchodního práva v českých zemích do roku 1989*, Bak. Arbeit 2009, Univerzita Pardubice; M. ZIMÁKOVÁ, *Právní úprava organizační struktury akciové společnosti podle českého a francouzského práva*, Dipl. Arbeit 2010, Univerzita Palackého Olomouc.

¹³ ŠVARC, S. 132–134; JAKUBEC, *Československo-německé dopravněpolitické vztahy*, S. 137–138.

¹⁴ Insolventprozess laut Entscheidung von Amtsgericht Hamburg Nr. 67cIN367/09 vom 3. 11. 2009 (Handelsregister HRB 21391 vom 10. 11. 2009). <http://peplecheck.de/handelsregister/HH-21391-95344> [2014-11-26]. Es folgte dann die Löschung (HRB 21391 vom 04. 01. 2013). <http://peplecheck.de/handelsregister/HH-21391-190255> [2014-11-26].

vom 10. bis 13. April 1978 in der BRD, der ihn am 12. April auch nach Hamburg führte; vom 18.–20. Dezember 1980 war Hans Dietrich Genscher in Prag). Damit einher ging eine Intensivierung der Beziehungen zwischen Hamburg und der Tschechoslowakei, wie es der Aufenthalt einer Senatsdelegation mit Bürgermeister Hans-Ulrich Klos am 12.–14. August 1979 und der Besuch von Jürgen Steinert, dem Senator für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft vom 2.–5. September 1979 bezeugt. Der tschechoslowakische Verkehrsminister Ing. Vladimír Blažek stattete vom 9.–11. November 1980 einen Gegenbesuch ab.

Die Gründung der tschechoslowakisch-(west)deutschen Gesellschaft ist mit den unerfüllten Verpflichtungen der (west)deutschen Firma Peer Offen verknüpft. Sie hatte bei der tschechoslowakischen Firma Martimex Martin (Martimex Aussenhandel AG, Martin) fünf Motorlastschiffe (11 600 t) bestellt. Ende Januar 1978 wurde entschieden, dass die Hamburger Zweigniederlassung (ČSPLO) von der Firma Martimex fünf erwähnter Schiffe als Entschädigung für unbezahltes Darlehen zurückübernimmt.¹⁵

Laut dem Nachtrag (§ II 1) zum Vertrag vom 31. Januar 1978 zwischen den Firmen Martimex AG und Peter Offen & Co. Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie, Zweite Kommanditgesellschaft für Binnenschiffahrt wurden die Motorschiffe „Offen 13“ bis „Offen 17“, auf die Albis Reederei GmbH Hamburg übertragen, spätestens zum 31. März 1978 sollte sie die Schiffe ins Handelsregister eintragen.¹⁶ Die Chronik der ČSPLO führt auf, dass der Hauptgrund für die Gründung der Gesellschaft der Gewinn der in BRD registrierten Schiffe gewesen sei, die tatsächlich bis zum genannten Datum in das Eigentum der Rederei übergangen und dann repariert und ausgerüstet wurden;¹⁷ dort heißt es: *„Der Zweigniederlassung in Hamburg wurde anvertraut, die Reederei zu gründen, die diese Schiffe zur Beförderung in Westeuropa nutzen wird. Nach längeren Verhandlungen mit hiesigen Ämtern, die von der Gründung der Gesellschaft nicht besonders begeistert waren, wurde am 13. 03. 1978 die ALBIS Reederei gegründet, die aufgrund der Intervention der Handelskammer Hamburg ihren Namen in Peute REEDEREI verändern mußte (der Name Albis war schon eingetragen).“*¹⁸

¹⁵ A Hurt, *Kronika*, S. 247, 276.

¹⁶ A Hurt, Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag vom 31. 3. 1978, 14. März 1978.

¹⁷ A Hurt, *Kronika*, S. 276.

¹⁸ Ebenda, S. 252.

Die Gründung der Gesellschaft gelang dank der persönlichen Initiative von Rudolf Hurt, dem Direktor der Zweigniederlassung in Hamburg. Laut § 5 des Gründungsvertrages, der in neun Kopien gefertigt wurde, betrug das Stammkapital 20 000 DM, davon hielt die ČSPL AS 18 000 DM und Hermann Willers 2 000 DM (90:10).¹⁹ Aufgrund dessen wurde der Kaufvertrag zwischen den Firmen Martimex und Albis Reederei GmbH in Gründung abgeschlossen, der vom 15. März 1978 datierte; für Martimex unterschrieb Rudolf Pavlovič und für die Albis Reederei Rudolf Hurt. Die gesamte Kaufsumme betrug für die Schiffe 2 500 000 DM, die sich wie folgt ergab: Für die „Offen 13“ waren 440 000 DM, für die „Offen 14“ 510 000 DM, für die „Offen 15“ 510 000 DM zu erlegen, die „Offen 16“ schlug mit 510 000 und die „Offen 17“ mit 530 000 DM zu Buche.²⁰

Bei den Verhandlungen über den Eintrag ins Handelsregister gab es noch einige Komplikationen. Zuerst konnte die Zweigniederlassung in Hamburg nicht als juristische Person behandelt werden.²¹ Dies wurde erst durch die Veränderung des Gesellschaftsvertrages vom 14. April 1978 ermöglicht. Der Gründer war die in Hamburg eingetragene Firma ČSPL AS.²² Und am 25. April 1978 wurde, wie schon erwähnt wurde, die Firma in Peute Reederei GmbH mit Sitz in Hamburg umbenannt (im Folgenden nur: Peute Reederei).²³

Peter Offen und Rudolf Hurt erklärten am 17. Mai 1978 auf Grund des Vertrages vom 14. März 1978 Nr. 806/1979 die Umbenennung von Albis Reederei GmbH in Peute Reederei GmbH. Zugleich erhielten die Motorschiffe neue Namen, und so wurde aus der Offen 13 die Peute 1, aus der Offen 14 die Peute 2, die Offen 15 wurde zur Peute 3, die Offen 16 zur Peute 4, die Offen 17 nannte sich jetzt Peute 5.²⁴ Die Peute Reederei GmbH Hamburg wurde am 17. Mai 1978 ins Handelsregister Hamburg Abt. B Nr. 21391 eingetragen.²⁵

¹⁹ A Hurt, Urkundenrolle Nr. T 685/1978 bö.

²⁰ A Hurt, Zwischen der Firma Martimex Aussenhandels AG, Martin/ČSSR im folgenden Verkäufer genannt und der Firma Albis Reederei GmbH in Gründung, Hamburg im folgenden Käufer genannt wird heute folgender Kaufvertrag abgeschlossen, 15. 3. 1978.

²¹ A Hurt, Dr. Jürgen Theissen Dr. Jochen Bach Notare, T 46-Dr.Th./Ma., adressiert dem R. Hurt, 6. 4. 1978 und Amtsgericht Hamburg, Th 685/1978 bö, 66 AR 791/78-A-.

²² A Hurt, Dr. Jürgen Theiss Dr. Jochen Bach Notare, beglaubigte Abschrift, T 1000/1978 scho, Ausfertigung, 14. 4. 1978.

²³ A Hurt, Dr. Jürgen Theiss Dr. Jochen Bach Notare, Abschrift, T 1130/1978 bö, 25. 4. 1978.

²⁴ Adressiert dem Amtsgericht Hamburg, am 17. 5. 1978, fra. No. 220/78.

²⁵ A Hurt, Protokol o předání a převzetí funkce ředitele odbočky ČSPL AG Hamburg

Dann folgte der Vertrag über technische Hilfe und Zusammenarbeit zwischen den Firmen Peute Reederei und ČSPLO Děčín (Tetschen) vom 1. Juni 1978. Es handelte sich um die Stellung von Spezialisten für Schiffmotoren von Škoda Plzeň (Pilsen), und zwar um fünf erfahrene Maschinisten und fünf ebensolche Matrosen. Den Maschinisten zahlte die Peute Reederei 3 000 DM, den Matrosen 2 700 DM monatlich. Jedes Halbjahr sollte das Personal ausgetauscht werden.²⁶

Der Vertrag über administrative und technische Zusammenarbeit zwischen der ČSPLO Hamburg und der Peute Reederei vom 25. Juni 1978 trat am 1. Juli 1978 in Kraft. Die ČSPLO Hamburg wurde zur Übernahme von Kosten für Telefon und Fernschreiber sowie für die Büromiete in Höhe von 380 DM monatlich verpflichtet.²⁷ Zu diesen Verträgen kam noch eine neue Version des Vertrages über technische Hilfe und Zusammenarbeit vom 1. Januar 1979, mit dem die Zahl der erfahrenen Spezialisten für die Schiffsmotoren auf zehn anwuchs.

Die Peute Reederei gründeten also Rudolf Hurt, Direktor der Zweigniederlassung, František Klimeš, Leiter des Seeumschlagplatzes Nr. 23 und Hermann Paul Willers, Eigentümer der Firma Haase und Volkertsen, der ein Bundesbürger war.²⁸ Die gemeinsame Prokura übten der Tschechoslowake Ing. František Větrovec, seines Zeichens Leiter der Buchhaltung der ČSPLO Hamburg und der westdeutsche Hermann Delfs, Mitarbeiter der Handels- und Beförderungsabteilung aus.²⁹

Laut § 4 der Satzung der Firma Peute Reederei GmbH war ihr Gegenstand:

„a) Transportgeschäfte aller Art und die Ausführung aller hiermit in Zusammenhang stehender Geschäfte, insbesondere der Betrieb einer Reederei, speziell auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt,

a ostatních činností, Hamburg, 21. 1. 1981, S. 7.

²⁶ A Hurt, Vertrag über technische Hilfe und Zusammenarbeit, die zwischen den Firmen Peute Reederei GmbH, Hamburg und ČSPLO Děčín (ČSSR) anlässlich der am 23. 3. 1978 in Děčín (ČSSR) geführten Verhandlungen zwischen beiden Seiten vereinbart wurde, 1. 6. 1978.

²⁷ A Hurt, Vertrag über administrative und technische Zusammenarbeit zwischen den Firmen Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrts AG, Hamburg und der Peute Reederei, GmbH, Hamburg.

²⁸ A Hurt, Kronika, S. 277.

²⁹ A Hurt, Dr. Jürgen Theissen Dr. Jochen Bach Notare an Amtsgericht Hamburg, Ausfertigung, 13. 3. 1978, Kronika, S. 277.

- b) der Erwerb und Verkauf von Schiffen, Grundstücken, Hafenanlagen und Werften sowie der Betrieb derselben,*
c) Übernahme von Stauereiarbeiten,
d) Beteiligung an Unternehmen, welche den gleichen oder einen ähnlichen Zweck verfolgen.“³⁰

Eine Vereinbarung zwischen der Albis Reederei GmbH Hamburg und dem Fluss-Schiffahrts-Kontor GmbH Duisburg (weiter als FSK) vom 28. März 1978 und vom 4. Juli 1978 betraf den gegenseitigen Erwerb von Firmenanteilen. Ferner wurden Bedingungen vereinbart, unter denen die Schiffe der Albis Reederei seitens der FSK mit den ihren gleich behandelt werden sollten. Die ČSPLO übertrug dem FSK mit Wirkung zum 4. Juli 1978 einen Anteil von 1 000 DM.³¹ Das FSK war seinerseits weder an Gewinn noch an den Verlusten der Albis Reederei beteiligt, sollte aber das nötige Know-How für die Tätigkeit in der BRD vermitteln und namentlich die Buchführung nach (west)deutschen Regeln organisieren, wofür es 2 000 DM monatlich erhielt, außerdem übernahm das FSK die Vertretung im Rahmen seiner eigenen Organisation in BRD.³² Das FSK charakterisierte die Chronik ČSPLO als mittelgroße Gesellschaft, die sich mit der Binenschiffahrt und der Makler- und Charter-Tätigkeit befasste. Die Interessen des FSK in den Niederlanden gewährleistete die Firma IMOG-NDR-Niederländische Gesellschaft.³³ Am 31. März 1978 erhielt die Albis Reederei in Gründung mit Wirkung vom 1. April 1978 einen Anteil von 500 DM an dem FSK, den die Firma Plath & Co. bis dahin besessen hatte.³⁴ Der Direktor der Hamburger Zweigniederlassung ČSPLO/ČSPL AS saß als Leiter der Peute-Reederei im Verwaltungsrat des FSK.³⁵

Die Hamburger Zweigniederlassung arbeitete langjährig mit der Firma Haase und Volkertsen-Stauerei (Eigentümer Hermann Paul Willers), die sich mit der Be- und Entladung am Umschlagplatz Nr. 23 befasste, den auch die ČSPLO nutzte.³⁶ Am 16. Juni 1980 erteilte Hermann Paul Willers,

³⁰ A Hurt, Satzung der Firma Peute Reederei GmbH., Abschrift; Kronika, S. 277.

³¹ A Hurt, Dr. Jürgen Theiss Dr. Jochen Bach Notare, beglaubigte Abschrift, T 2228/1978 scho, 14. 8. 1978.

³² A Hurt, Vereinbarung, 4. 7. 1978.

³³ A Hurt, Kronika, S. 278.

³⁴ A Hurt, Dr. Jürgen Theiss Dr. Jochen Bach Notare, Abschrift, T 844/1978 sch, 31. 3. 1978.

³⁵ A Hurt, Protokol o předání a převzetí funkce ředitele odbočky ČSPL AG Hamburg a ostatních činností, Hamburg, 21. 1. 1981, S. 8.

³⁶ Ebenda, S. 7.

der zwei Anteile der Peute-Reederei GmbH in Höhe von 7 200 DM und 2 000 DM hielt, der ČSPLO ein Vorkaufsrecht.³⁷

Auf Grundlage des Vertrags vom 30. Oktober 1979 zwischen der ČSPLO und Martimex vertrat die Hamburgische Zweigniederlassung die Firma Martimex durch ihren Direktor in Hamburg und in allen EWG-Staaten hinsichtlich des Verkaufs von Ersatzteilen für Schiffe, die durch Martimex aus der Tschechoslowakei exportiert wurden. Als Gegenleistung erhielt die Zweigniederlassung eine 17%ige Provision aus dem Wert der verkauften Ersatzteile.³⁸ Laut Protokoll über Wechsel und Art der Ratenzahlungen für die bereits genannten fünf Motorlastschiffe vom 30. September 1980 war die erste Rate erst zum 30. November 1983 zahlbar.³⁹

Laut dem Vertrag zwischen der Peute Reederei GmbH Hamburg und Rudolf Hurt vom 5. Juli 1978 wurde Hurt Geschäftsführer. Ein relativ kurzer Vertrag erklärte die Verpflichtungen des Geschäftsführers gegenüber der Firma. Zugleich bestätigte der Vertrag, dass der Geschäftsführer bei der ČSPLO vollbeschäftigt sei. Der Vertrag enthielt keine klar bemessene Arbeitszeit, aber immerhin einen 30tägigen Urlaubsanspruch, der Lohn sollte 1 400 DM monatlich betragen. Der Vertrag wurde mit dem 1. Juli 1978 wirksam und war auf drei Jahre befristet.⁴⁰ Ing. František Větrovec hatte als Prokurist der Peute Reederei einen Anspruch auf 700 DM monatlich.⁴¹

Die „Nutzung der Schiffe“ wurde der (west)deutschen Firma FSK übertragen. Die Schiffe hatten (west-)deutsche Kapitäne und zwei tschechoslowakische Besatzungsmitglieder, nämlich einen Matrosen und einen Maschinisten. Die Matrosen hatten sich auf die Prüfungen über

³⁷ A Hurt, Dr. Jürgen Theiss Dr. Jochen Bach Notare, Ausfertigung, T 1487/1980 Ma, 16. 6. 1980.

³⁸ Ebenda, S. 8.

³⁹ A Hurt, Protokoll o změně a způsobu placení splátek za 5 MNL zakoupených fou Peute-Reederei GmbH Hamburg od fy Martimex, Martin, ČSSR v roce 1978 ze dne 30. září 1980.

⁴⁰ A Hurt, Anstellungsvertrag zwischen der Firma Peute Reederei, GmbH, Hamburg vertreten durch ihren Beirat (im folgenden Firma genannt) und Herrn Rudolf Hurt, Peute-strasse 25, 2000 Hamburg 28.

⁴¹ A Hurt, Anstellungsvertrag zwischen der Firma Peute Reederei, GmbH, Hamburg vertreten durch ihren Geschäftsführer (im folgenden Firma genannt) und Herrn Dipl. Ing. František Větrovec, Peutestrasse 25, 2000 Hamburg 28 wird heute folgendes vereinbart, 5.7. 1978.

die Führung von Schiffen auf dem Rhein und anderen bundesdeutschen Wasserstraßen vorzubereiten. „Das Jahr 1978 war für die Peute Reederei das Probejahr. Auf dem Grunde der erreichten Ergebnisse kann man sagen, dass diese neue Gesellschaft die Erwartungen erfüllte.“⁴²

Ganz lapidar hieß es in der Chronik der ČSPLO über die Bedeutung der Peute-Reederei: „Eine bedeutende Voraussetzung für die Durchsetzung der tschl. Interesse war die Gründung der gemischten Gesellschaft der Binnenschifffahrt ČSPLO/BRD mit Sitz in der BRD, die wir unter dem Namen Peute-Reederei kennen. Das Hauptziel der gemischten Reedereigesellschaft ČSPLO/BRD war die Schaffung von günstigen Voraussetzungen für die Beförderung von Waren des tschl. Außenhandels auf dem Wasserweg nach Westeuropa [,] wo bis jetzt und wahrscheinlich sogar noch nach Abschluß des ‚Schiffahrtsvertrages‘ zwischen der ČSSR und der BRD die Schiffe der ČSPLO nicht selbst Beförderungsleistungen erbringen können.“⁴³ In Bezug auf die Wirtschaftslage der BRD Ende der siebziger Jahre, besonders hinsichtlich der Inflation, die Lohnerhöhung und ihre gestiegenen Steuern bemühten sich die Hamburger Zweigniederlassung um intensivere Handelstätigkeit. „Auf Grund dieser Realität bleibt Hauptquelle der Einnahmen der Umschlagsplatz Nr. 23 und heute auch die Peute-Rederei.“⁴⁴

Im Zusammenhang mit der Gründung der Gesellschaft rechnete man mit folgenden Absichten und Aktivitäten:

- „1. Die Möglichkeit der Sicherung der Beförderung der tschl. Ware in allen Relationen nach Westeuropa,
2. nötigenfalls kann man bei der Zuteilung der Ware im gegenseitigen Transport Beförderungen ČSSR/BRD diesen Anteil durch die Gesellschaft reduzieren,
3. die Möglichkeit zur weiteren Entwicklung der sozialistischen Integration mit der ostdeutschen und polnischen Binnenschifffahrt,
4. im Notfalle wurde die Möglichkeit für Čechofracht die Möglichkeit auf den Preisdruck und andere günstige Bedingungen gegen fremden Reedereien gebildet entstand,
5. wurde die Realisierung der direkten Beförderung der schweren und übermäßigen Teile aus der ČSSR nach Westeuropa ermöglicht,
6. Ermöglichung der Durchführung von Erwerbsaktivitäten,

⁴² A Hurt, Kronika, S. 253.

⁴³ Ebenda, S. 275–276.

⁴⁴ Ebenda, S. 275.

7. Ermöglichung der Beteiligung an Transitbeförderungen,
 8. fortschreitende Ausbildung der Schiffsbesatzung.⁴⁵
- Diese Tätigkeiten blieben auch in den achtziger Jahren.

Handels-, Betriebs- und administrative Tätigkeit

Laut Vermerk aus der ersten Sitzung des Verwaltungsrates der Firma Peute Reederei GmbH am 8. Dezember 1978, also nach neun Monaten, wurde K. Adamovský zum ersten Vorsitzenden des Verwaltungsrates gewählt, der Stellvertreter des Generaldirektors der ČSPLO n. p. Děčín und Mitglied der nationalen Verwaltung der ČSPL a. s. Praha.⁴⁶

Der umfassendste Tagesordnungspunkt der ersten Sitzung des Verwaltungsrates betraf die Möglichkeit der Ausnützung der Schiffe der Peute Reederei und des FKS auf einigen Relationen mit tschechoslowakischen Waren. Der Verwaltungsrat beschloss, dass vorläufig die Beförderung von tschechoslowakischer Ware aus Hamburg über Braunschweig weiter nach Westen in die Seehäfen z. B. Bremen, Rotterdam und Antwerpen oder in andere Destinationen in der BRD versucht werde. *„Es wurde konstatiert, dass die Schiffe der Peute Reederei GmbH gut ausgenutzt würden und dass der Umsatz gut sei.“*⁴⁷

Laut dem Vermerk aus der zweiten Sitzung des Verwaltungsrates vom 11. Juni 1979 wies die Peute Reederei eine Beförderungsleistung von 112 545 t Ware nach. Die Zusammenarbeit mit dem FSK wurde im Grunde genommen als gut bewertet. Gleichwohl gab es einige Probleme, etwa bei der Erteilung von Visa und Arbeitsgenehmigungen für die tschechoslowakische Besatzung, die Erledigung der Havarien durch die Versicherung, Schwierigkeiten mit den Berufgenossenschaften, mit dem Finanzamt usw.⁴⁸ Ein weiteres Problem war die Überführung der Buchführung auf die Peute Reederei spätestens zum 1. Januar 1980 und um die Beteiligung der Peute Reederei und des FKS bei der Beförderung tschechoslowakischer Ware über Braunschweig.

Laut Vermerk der Sitzung des Verwaltungsrates vom 29. November 1979 wurden die Betriebs- und Wirtschaftsergebnisse erheblich durch

⁴⁵ Ebenda, S. 276.

⁴⁶ A Hurt, Záznam z I. zasedání správní rady firmy Peute Reederei GmbH v Hamburgu dne 8. 12. 1978.

⁴⁷ Ebenda, S. 3.

⁴⁸ A Hurt, Záznam z II. zasedání správní rady firmy Peute Reederei GmbH (dále jen P. R.) v Hamburgu dne 11. 6. 1979.

meteorologische Bedingungen (Frost, Beschränkung der Schifffahrt vom Januar bis März) und durch die Außerbetriebnahme der Peute 5 beeinflusst. Heinz Alfred Drogand (FKS) teilte mit, dass die Peute Reederei als Bestandteil der (west)deutschen FKS angesehen werde. Auf der Sitzung, die im Zusammenhang mit der Mannheimer Akte stand, klang an, dass im Jahresbericht der Schifferbörse Duisburg für das Jahr 1978/79 in der Abteilung Verkehrspolitische Fragen die Warnung erschien, dass es nötig sei darauf zu achten, ob und inwiefern fremde Schiffe die unternehmerische Freiheit in Westeuropa missbräuchlich nutzten.⁴⁹ Auf der Sitzung hieß es wörtlich, dass man Bemühung um die Beschränkung und das Verbot der Tätigkeit dieser gemischten und ausländischen Gesellschaften erwarten müsse, die nicht den gesetzlichen Normen entsprechen werden. „Wenn zur dieser Situation kommt, ist es nötig, das Verhältnis der bisherigen Anteile auch in der Gesellschaft P. R. so zu verändern, dass es dem entsprechenden Gesetz entsprach (51 %–46 %).“⁵⁰ Stufenweise es ist gelungen, die Gebühr der Firma FKS für die Buchführung der Peute Reederei von 24 000 DM auf 15 000 DM zu verringern. Wieder wurde über die Beteiligung der Peute Reederei an der Beförderung der tschechoslowakischen Ware aus Braunschweig diskutiert.⁵¹

Die revidierte Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte), bzw. Zusatzprotokoll das Nr. 3 vom 17. Oktober 1979, änderte den Artikel 2,3. Die Schiffe auf dem Rhein mussten ein Dokument über die Zugehörigkeit des Schiffes zur Rhein-Schifffahrt haben und ins öffentliche Register des Mitgliedstaates eingetragen sein. Grund zur Ablehnung der Erstellung des Dokumentes für das Schiff der juristischen Person oder Privatgesellschaft konnte sein, dass die Personen, die sich meistens direkt oder indirekt auf an den Betriebsergebnissen Anteil hatten oder die Mehrheit der Anteile hielten mitsamt Wahlrecht haben, keine Mitglieder des Vertragsstaates oder keinen Wohnsitz, Sitz oder langjährigen Aufenthalt im Vertragsstaat hatten.⁵² Aus diesem Grunde musste es zur Veränderung der Anteile in

⁴⁹ A Hurt, Záznam ze III. zasedání správní rady firmy Peute-Reederei GmbH (dále jen P. R.) v Hamburgu dne 29. 11. 1978, S. 2.

⁵⁰ Ebenda.

⁵¹ Ebenda.

⁵² Artikel 2, „1. Zuständig für die Ausstellung und den Entzug der in Artikel 2 Absatz 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vorgesehenen Urkunde über die Zugehörigkeit eines Schiffes zur Rheinschiffahrt sind allein die Behörden desjenigen Vertragsstaates, in dem das Schiff in einem öffentlichen Register eingetragen ist.“ Artikel 3 „2. Für ein Schiff einer juristischen Person oder Gesellschaft des privaten Rechts ist indessen die Ausstellung der Urkunde zu verweigern, wenn

der Peute Reederei kommen, da sie sonst nicht an der Rheinschiffahrt teilnehmen konnte. Dies ließ sich in einigen Monaten realisieren.

Auf der vierten Sitzung des Verwaltungsrates am 20. Mai 1980 beschloss man die Umverteilung des Anteils am Stammkapital der Gesellschaft: Die ČSPLO, bzw. ČSPL AS übertrug vom 85 % zum 1. Januar 1980 36 % an H. Willers, damit betrug ihr Anteil 49 %. H. Willers erhöhte zugleich seinen Anteil von 10 % auf 46 % (9 200 DM). Der Anteil des FSK (5 %) blieb gleich. Das Vorkaufsrecht der ČSPL AS am Verkauf eines Teiles oder der ganzen Beteiligung von H. Willers blieb erhalten. Wieder handelte es um die Beteiligung von Peute Reederei und FSK an der Beförderung von Braunschweig bzw. Hamburg.⁵³ Die Veränderung der Eigentumsanteile zeigt die folgende Tabelle.

Die Anteile in Peute Reederei zum 4. Juli 1978 und zum 1. Januar 1980 in % und DM⁵⁴

Firma	4. 7. 1978		1. 1. 1980	
	%	DM	%	DM
ČSPLO/ČSPL AS	85	17 000	49	9 800
H. Willers	10	2 000	46	9 200
FSK	5	1 000	5	1 000

Der Vermerk der fünften Sitzung des Verwaltungsrates enthält einen Punkt betreffend die Schwierigkeiten mit der Besteuerung der tschechoslowakischer Beschäftigten. Weiter wurde es die Alterung der Schiffe und wachsende Preis für ihre Reparatur konstatiert. Zum Beispiel wurden die Reparaturausgaben für die Peute 2 in Höhe von 60 000–70 000 DM begrenzt. Seit 1. Januar 1981 rechnete man mit der Überführung der

solche Beteiligungsverhältnisse vorliegen, dass die Personen, welche unmittelbar oder mittelbar entweder an den Betriebsergebnissen mehrheitlich beteiligt sind oder über die Mehrheit der mit einem Stimmrecht verbundenen Anteile oder der Stimmrechte verfügen, keine Staatsangehörigen eines Vertragsstaates sind oder ihren Wohnsitz, Sitz oder dauernden Aufenthalt nicht in einem Vertragsstaat haben. Anlage zu Protokoll 3. Ausführung – Verordnung zu den Bestimmungen des Artikels 2 Absatz 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und der Ziffern 1 und 3 des Zeichnungsprotokolls zu dem Zusatzprotokoll Nr. 2 vom 17. Oktober 1979 zu genannter Rheinschiffahrtsakte. (Revidierte Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte), Zusatzprotokoll Nr. 3 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, Anlage zu Protokoll 3. <http://www.transportrecht.de> [2014-11-24].

⁵³ A Hurt, Záznam ze IV. zasedání správní rady firmy Peute-Reederei GmbH (weiter nur P.R.) v Hamburgu dne 20. 5. 1980.

⁵⁴ Berechnungen des Autors.

Buchführung auf die Peute Reederei. Es wurde auch eine unregelmäßige Ausnützung des Schifffahrtsparks eingeführt.⁵⁵

Die sechste Sitzung des Verwaltungsrates vom 24. April 1981 konstatierte, dass die vorläufigen Bilanzergebnisse für 1980 „sehr ungünstig“ seien. Die Ausgaben für Bunker (Treibstoffe) wuchsen vom Jahre 1979 auf 123,8 %, für Reparaturen auf 227 %, die Lohnkosten „sehr wenig“ gesunken. Der Vertreter von FKS H. Drogand nannte einige überraschende Fakten: *„es ist nicht gelungen, die PR an der Beförderung von tschl. Ware zu beteiligen, die Schiffe hatten jedoch auch mehr Ausfallzeiten wegen technischer Defekte. Es wäre vielleicht nützlich, auch die Besatzung an schnellste und sparsamste Ausnützung der Schiffe interessieren.“*⁵⁶ In Bezug auf die Peute Reederei wurde empfohlen, die Organisation zu verbessern, die technische Aufsicht zu konzentrieren, die Schiffe mit einer tschechoslowakischen Mannschaft zu besetzen und die Lieferung in ein Zentrum zu organisieren. *„Es ist nötig, zum Entwurf der PR vom 18. 05. 1979 über die Deviseninteressen der Besatzung für Ersparnisse von Rohöl, Öl, Material und schnelle Umsatz der Schiffe zurückzukehren.“*⁵⁷ Unter den weiteren ungünstigen Faktoren finden wir die Erhöhung der Versicherungsprämien. Weitere Reparaturen der Schiffe Peute 3 und 4 schlug der Verwaltungsrat vor, auf die Jahre 1982 und 1983 zu verschieben. Der Vermerk konstatierte, dass es zur Erhöhung der Rentabilität der Peute Reederei kommen müsse, da *„sonst ihre Existenz in Gefahr wäre“*.⁵⁸ Aus diesem Grunde wurden die folgenden Maßnahmen beschlossen:

„a) maximale Beteiligung der PR durch das FKS an der Beförderung hochtarifarischer Ware.

b) stufenweise Beteiligung der PR an die Beförderung von tschl. Waren in die BRD.

c) Verbesserung der Organisation von Aufsicht und Leitung der PR.

d) Sensibilisierung der Besatzung an Kraftstoff-, Öl-, und Materialersparnis und Verbesserung der Ausnützung der Schiffe (vgl. Entwurf der Leitung der PR aus dem Jahre 1979).

e) Sicherung eines eigenen Kapitäns im Schichtbetrieb für das Jahr 1981.

⁵⁵ A Hurt, Záznam z V. zasedání správní rady firmy Peute-Reederei GmbH v Hamburgu dne 6. 10. 1980.

⁵⁶ A Hurt, Záznam ze VI. zasedání správní rady firmy Peute Reederei GmbH v Hamburgu dne 24. 4. 1981, S. 2.

⁵⁷ Ebenda.

⁵⁸ Ebenda.

f) Beschränkung der Reparaturen und des Materialverbrauchs auf das betriebsnötige Minimum für das ganz Jahr 1981.

g) Konzentration auf Lohneinsparung (Vermeiden von Überstunden).⁵⁹

In dem Dokument vom 20. August 1978, das summarisch den zwei-monatlichen Betrieb der Peute Reederei wurde sachlich richtig bemerkt, dass es durch die Gründung der gemischten Gesellschaft seit den fünfziger Jahren gelungen war, Zutritt zu den westeuropäischen Wasserstraßen zu erhalten, wenn auch unter bundesdeutscher Flagge.

„Die Möglichkeit, diese Gesellschaft zu errichten, war mehr oder weniger ein Zufallsprodukt aus einer misslungenen Handelstransaktion (zwischen der Firma Martimex und der westdeutschen Reederei Fa. Offen). Die Fa. Offen hatte auf Kredit fünf Motorlastschiffe aus der ČSSR gekauft, war aber nicht fähig, in angemessenen Raten zu zahlen. Es drohte ein Konkurs und dadurch der Verlust nicht nur wertvoller Devisen (nämlich der Wert der Schiffe), sondern auch der Schiffe selbst. Deshalb waren mit Einverständnis der übergeordneten Organe (PR, FMD [Föderales Verkehrsministerium], SBČS [Tschechoslowakische Staatsbank] usw. und auch der tschl. Vertretungsbehörde in der BRD) die Schiffe praktisch in unsere Exportfirma zurückgekehrt und fielen offiziell ins Eigentum der gemischten Gesellschaft Peute Reederei GmbH. (Übertrag der Hypothek).“⁶⁰

Am Anfang hatte die Gesellschaft 18 Beschäftigten, darunter einen Leiter, zwei Prokuristen, zehn tschechoslowakische externe Beschäftigte und fünf bundesdeutsche Kapitäne. Die Gesellschaft arbeitete in Westeuropa und zwar vorwiegend auf dem Gebiet der BRD, von Benelux, Frankreich und der Schweiz).⁶¹

Laut der eigenen Bilanz der Peute Reederei, die das FSK zum 31. Dezember 1978 ausgearbeitet und am 28. Februar 1979 vorgelegt hatte, betragen die Gesamteinnahmen 1 055 600 DM, die Gesamtkosten 894 200 DM, woraus sich also ein Überschuss von insgesamt 1 514 000 DM errechnet. Dazu addierte der Bericht für das Jahr 1978 das Wirtschaftsergebnis der Hamburger Zweigniederlassung, also das Ergebnis ihrer Tätigkeiten für die Peute Reederei in Höhe von 193 100 DM. Der Gesamtüberschuss erreichte also 344 500 DM. „Nach der abschließenden Verhandlung mit dem Steuerberater und dem PŘ [Betriebsdirektion] ČSPLO Děčín wurde entschieden, wie mit dem Gewinn gearbeitet werde, der in die Abschreibungen

⁵⁹ Ebenda, S. 3.

⁶⁰ A Hurt, *Smíšená společnost ČSSR – NSR Peute-Reederei G. m. b. H. Hamburg – zkušenosti po dvouměsíčním provozu*, 20. 8. 1978, S. 1.

⁶¹ Ebenda.

verrechnet werde, damit man nicht Steuern auf den Gewinn in Höhe von bis zu 56 % bezahlen müsse.“⁶² Laut dem Bericht kamen als weitere indirekte Deviseneffekte hinzu, dass für Mai bis Dezember 1978 die tschechoslowakischen Mitarbeiter, die bei der Peute Reederei arbeiteten, insgesamt 40 320 DM bei Tuzex deponierten (um welchen Betrag sich die Dotation aus der ČSSR in diese Zweigniederlassung verringerte), und dass die Firma von Martimex um 22 263,19 DM Ersatzteile gekauft hatte. Insgesamt nannte der Bericht einen Überschuss von ca. 407 000 DM.⁶³

Der Bericht über die vorläufigen Ergebnisse für das Jahr 1979 konstatierte, dass „die genannten Wirtschaftsergebnisse als vorläufig einzuschätzen“ seien, und dass „der Abschluss im April 1980 nach Durchführung der endgültigen Bilanz und unter Mitwirkung des Steuerberaters realisiert wird. Im Interesse der Gesellschaft gegenüber den deutschen Organen ist ein Verlust nachzuweisen und Besteuerung und Abfluss des Gewinnes zu eliminieren“.⁶⁴ „Nach der Verrechnung der Abschreibungen für das Jahr 1979 mit dem Verlust von 2 913,0 DM aus dem Jahre 1978 entsteht ein (steuerlicher) ‚Verlust‘, der mit der Handelsbilanz nichts zu tun hat, die Abschreibungen sind in diesem Falle als Reservefond für die Errichtung des Ersatzes für abgeschriebene Grundmittel (stille Reserve) geschätzt.“⁶⁵ „Der Bilanzgewinn von 83 775,69 DM nach Zurechnung der ‚Abschreibungen‘ für das Jahr 1979 (187 482,33 DM) verändert sich in einen (steuerlichen) Bilanzverlust von 103 706,64 DM, der nichts mit der Handelsbilanz zu tun hat, Abschreibungen sind in diesem Falle als Reservefond für den Ersatz für abgeschriebene Grundmittel (stille Reserve) geschätzt.“⁶⁶ Weiter ging es um die Verminderung der Zahlungen für die Buchführung der Peute Reederei bei dem FSK in Höhe von 9 000 DM jährlich. „Es ist jedoch nicht gelungen, in Zusammenarbeit mit ČSPLO n. p. [Nationalbetrieb] Děčín einen Wechsel der tschl. Besatzung zu erreichen, sodass die gleichen Mitarbeiter zurückkehrten (in zwei Turnussen), um sie einzulernen und die jeweiligen Kapitän-Prüfungen machen zu können, und damit P. R. nicht immer die teuren deut. Kapitäne beschäftigen müsste (monatliche Ersparung für einen Kapitän ca. 2 500–3 000 DM). Es ist nicht gelungen noch einen tschl. Kapitän (Sprin-

⁶² A Hurt, Peute-Reederei G. m. b. H. Zhodnocení činnosti za rok 1978 (červen–prosinec 78), Hamburg 1. 3. 1979, S. 2.

⁶³ Ebenda, S. 4–5.

⁶⁴ A Hurt, Zpráva o předběžných výsledcích Peute Reederei za rok 1979, S. 3.

⁶⁵ A Hurt, Předběžná obchodní bilance Peute-Reederei za rok 1979, S. 2.

⁶⁶ A Hurt, Zpráva oficiální bilance Peute Reederei, která byla předložena daňovému úřadu v Hamburku, Datum handschriftlich 31. 7. 1980, S. 1.

ger im Urlaub deut. Kapitäne) zu erhalten. Die Ersparung würden ca. 25 000–30 000 DM jährlich betragen. Es ist nicht gelungen, die Schiffe der P.R. in die Beförderung der tschl. Ware in der Relation Hamburg – ČSSR und zurück zu beteiligen.“⁶⁷

Laut dem Bericht für 1980 wuchsen die Einnahmen um 6,4 %, aber zugleich erhöhten sich die Ausgaben für Öl um 123,8 %, für Versicherung um 142,1 %, für Reparaturen um 227,0 % und weitere um 121,0 %. „Wenn es um die Einnahmen geht, wurde von dem FSK nicht das erreicht, was erwartet wurde. Leider ist es nötig zu konstatieren, dass es nur selten gelingt, hochtarifische Ware zu bekommen. Es gelingt auch weiterhin nicht, in Zusammenarbeit mit ČSPLO Děčín den Wechsel der tschl. Besatzung so durchzuführen, wie es nötig wäre, und es nicht gelungen, die PR an die Beförderung der tschl. Ware zu beteiligen.“⁶⁸

Während im Jahre 1978 (Juni–Dezember) 112 454 t von Peute Reederei befördert wurden, waren es im Jahre 1979 schon 191 122 t.⁶⁹ Die unten eingeführte Tabelle der Ergebnisse der Tätigkeit von Peute Reederei zeigt, dass der Betriebsgewinn, also der Unterschied von Gewinn und Ausgaben, in den Jahren 1978 bis 1980 insgesamt 383 698,47 DM betrug, im Durchschnitt also (eingerechnet des nicht vollen Betriebsjahres 1978) 127 899,49 DM jährlich. Dieses Ergebnis wies die Gesellschaft nicht aus. Von diesem Ergebnis subtrahieren sich die Abschreibungen, bzw. formellen Buchverluste, wie oben genannt. Zugleich kann man die gewisse Unzufriedenheit mit den Ergebnissen der Peute Reederei relativieren. Nur die umfassende Übersicht zeigt, dass die Firma erfolgreich war, ungeachtet der Konkurrenz in der BRD und der Ölkrise im Jahre 1979.

⁶⁷ Ebenda, S. 3.

⁶⁸ A Hurl, Zpráva k oficiální bilanci Peute Reederei, která byla předložena daňovému úřadu v Hamburku, Begleitschreiben datiert 14. 4. 1981, S. 3.

⁶⁹ A Hurl, Záznám II. zasedání správní rady firmy Peute-Reederei GmbH (dále jen P.R.) v Hamburku dne 11. 6. 1979; Zpráva o předběžných výsledcích Peute Reederei za rok 1979, sine.

Eigene Wirtschaftsergebnisse von Peute Reederei GmbH in den Jahren 1978–1980 in DM⁷⁰

	1978	1979	1980	Insgesamt
Gewinn	1 055 596,33	1 831 907,47	1 950 873,67	
Spezieller Gewinn		30,00	78,12	
Gesamtgewinn	1 055 596,33	1 831 937,47	1 950 951,79	4 838 489,26
Gesamtkosten	894 200	1 748 161,78	1 812 425,34	4 454 787,12
Bilanz	+161 396,33 ⁷¹	+83 775,69 ⁷²	+138 526,45 ⁷³	+383 698,47
Ankauf der Ersatzteile von Martimex	22 263,19	133 000	89 353,60	244 616,79
Deponiert bei Tuzex (Zuwendung von Tuzex)	40 320	25 900	50 360 ⁷⁴	116 580 ⁷⁴
Beitrag insgesamt	407 083,19	430 100		
Beförderte Ware in t	112 545	191 122		

Folgende Tabelle rekapituliert die dem Steueramt in Hamburg vorgelegte Ergebnisse. Die Gewinne wuchsen und auch die Buchhaltungskosten.

Offiziell vorgelegte Bilanzergebnisse der Tätigkeit der Peute Reederei GmbH in den Jahren 1978–1980 in DM⁷⁵

	1978	1979	1980
Gewinn	1 055 596,33	1 831 907,47	1 950 873,67
Spezieller Gewinn		30,00	78,12
Gewinn insgesamt	1 055 596,33	1 831 937,47	1 950 951,79
Kosten	1 058 509,33	1 935 644,11	2 096 209,45 ⁷⁶
Bilanz	-2 913,00	-103 706,64	-327 532,86

⁷⁰ A Hurt, Peute-Reederei G. m. b. H. Zhodnocení činnosti za rok 1978 (červen–prosinec 78), Hamburg 1. 3. 1979; Zpráva oficiální bilanci Peute Reederei, která byla předložena daňovému úřadu v Hamburku, handschriftlich Datum 31. 7. 1980; Zpráva k oficiální bilanci Peute Reederei, která byla předložena daňovému úřadu v Hamburku, Begleitschreiben datiert 14. 4. 1981; Zhodnocení činnosti Peute Reederei GmbH za léta 1978–1980 včetně komentáře k bilanci za rok 1980.

⁷¹ Im Dokument eingeführt 151 396,33, bzw. 151 400. Die Abschreibungen (stille Reserve) für Jahr 1978 von 154 297,90 verändert buchaltig in Bilanzverlust -2 913,0.

⁷² Abschreibungen (stille Reserve) für das Jahr 1979 von 187 482,33 verändert buchaltig in Bilanzverlust -103 706,64.

⁷³ Abschreibungen (stille Reserve) für das Jahr 1980 von 182 275,20 und Bilanzverlust aus dem Jahre 1979 von 103 706,64 ändert buchaltig in Bilanzverlust -147 455,39.

⁷⁴ Laut Zhodnocení činnosti Peute Reederei GmbH za léta 1978–1980 včetně komentáře k bilanci za rok 1980 nur 20,2, insgesamt nur 86,4 Tsd. DM.

⁷⁵ A Hurt, Zhodnocení činnosti Peute Reederei GmbH za léta 1978–1980 včetně komentáře k bilanci za rok 1980.

⁷⁶ Einschließlich der Zurechnung der Abschreibungen (182 275,20 DM), des Verlustes aus

Die Bedeutung von Peute Reederei für die tschechoslowakische Zweigniederlassung in Hamburg und für die geplante Volkswirtschaft unterstreicht die summarische Übersicht der Tätigkeiten, die der Tschechoslowakei bei der Einsparung von Devisen halfen:

Transfer aus der Peute Reederei auf das Konto von ČSPL AS (ČSPLO) in Tsd. DM⁷⁷

	1978	1979	1980	Gesamt
Binnenschifffahrt	199,5	360,0	360,0	919,5
Werkstatt	103,5	57,4	114,5	275,4
Martimex	22,2	133,0	89,4	244,6
Tuzex	40,3	25,9	20,2	86,4
Andere			9,8	9,8
Insgesamt	365,5	576,3	593,9	1535,7

Zugleich musste auch die Hamburger Zweigniederlassung der ČSPLO einen gewissen Teil zugunsten der Peute Reederei aufwenden, wie die folgenden Tabellen beweisen. Trotzdem war die Tätigkeit von Peute Reederei für die Hamburger Zweigniederlassung ohne Bedeutung.

Die Kosten von ČSPL AS (ČSPLO) verbundene mit dem Gewinn von Peute Reederei in

Tsd. DM⁷⁸

	1978	1979	1980	Gesamt
Binnenschifffahrt	63,8	104,8	84,4	253,0
Werkstatt	46,1	23,5	39,5	109,1
Martimex	18,5	110,4	74,2	203,1
Tuzex	40,3	25,9	20,2	86,4
Insgesamt	168,7	264,6	218,3	651,6

Differenz des Transfers aus der Peute Reederei auf das Konto der ČSPL AS und den Kosten der ČSPL AS verbunden mit dem Gewinn der Peute Reederei in Tsd. DM

	1978	1979	1980	Gesamt
Unterschied	365,5-168,7 =+196,8	576,3-264,6 =+311,7	593,9-218,3 =+375,6	1535,7-651,6 =+884,1

dem Jahre 1979 (103 706,64 DM).

⁷⁷ A Hurt, Zhodnocení činnosti Peute Reederei GmbH za léta 1978–1980 včetně komentáře k bilanci za rok 1980.

⁷⁸ Ebenda.

Der Gesamtunterschied in der Höhe von 884 000 DM wurde aufgewendet für einen Kran – 23 300 000 DM im Jahre 1979 und 23 270 000 DM im Jahre 1980 und 9800 DM auf andere Investitionen. Der Rest in der Höhe von 304 300 DM verbesserte das Wirtschaftsergebnis des Zweigniederlassung.⁷⁹ „Aus der Übersicht wird deutlich, dass die Tätigkeit der PR für die ČSSR kein unrentabler Betrieb ist, aber sie ist gekennzeichnet, besonders im Jahre 1980, durch einen raschen Kostenanstieg.“⁸⁰

Im Dokument „Některé návrhy ke zrentabilnění Peute-Reederei“ überlegte man überraschend die Möglichkeit der Zusammenarbeit mit einer anderen Firma als dem FSK; es wurde z. B. die Fa Detmer erwähnt. Dann vercharterte man die Schiffe.⁸¹

Laut Vermerk des 7. Verwaltungsrates der Peute Reederei am 17. Dezember 1981 wurde bemerkt: „Der Verwaltungsrat wurde über die vorläufige Bilanz für das Jahr 1981 (I–X/81) informiert, dabei wurde konstatiert, dass die Ergebnisse des oben angeführten Zeitraumes im Vergleich zu den Ergebnissen der letzt. Jahre sehr ungünstig sind und besonders im Bereich des Gewinnes, wo gegenüber dem gleichem Zeitraum des Jahres 1980 mehr als 200 000 DM fehlen. Obwohl sich PR das ganze Jahr bemühte, die Kosten auf annehmbarer Höhe zu halten (Beschränkung von Materialeinkauf, Reparaturen, Überstunden usw.), beeinflusste der entgangene Gewinn infolge der Havarie von P5 wesentlich die derzeitige Lage.“⁸² Dieses Ergebnis wurde weiter auch durch die „allgemeine ungünstige Handelslage“ in der Binnenschiffahrtbeförderung auf dem Rhein und in Westeuropa verursacht. Bis Ende Oktober betrug der Gewinn 1490,4 Tsd. DM, Kosten 1571,9 Tsd. DM (ohne Abschreibungen), also Verlust in der Höhe von 81,5 Tsd. DM.⁸³

Laut dem Direktor des FSK Drogand spielte in den Kostenaufwenden eine große Rolle „auch der hohe Ölverbrauch bei den genutzten Schiffstypen, die PR zur Verfügung hat. Die veralteten Škodamotoren mit 600 PS haben auf dem Rhein bei hohen Wasserständen sehr hohe Verbräuche und entsprachen nicht den Anforderungen. Die Rheinschiffe benutzen heute moderne, sparsame Moto-

⁷⁹ Ebenda.

⁸⁰ Ebenda, S. 3.

⁸¹ A Hurt, Některé návrhy ke zrentabilnění Peute-Reederei, handschriftlich Datum 26. 3. 1980, S. 5.

⁸² A Hurt, Záznam ze VII. řádného zasedání správní rady firmy Peute Reederei GmbH v Hamburku dne 17. 12. 1981, příloha E, Protokol o předání a převzetí funkce ředitele odbočky ČSPL AG Hamburg a ostatních činností, Hamburg, 21. 1. 1981, S. 1–2.

⁸³ Ebenda, S. 2.

ren. Es gab auch sehr viele Havarien (vgl. P5). Obwohl sich die Lage bei PR nicht gut entwickelt und seit dem Jahre 1978 und 1979 die Rentabilität absteigende Tendenz zeigt, entspricht dies doch leider auch der Lage bei den westdeutschen Firmen die sich mit der Binnenschifffahrt befassen. Herr Drogand erwähnte, dass durch die Gründung der Firma PR auf der anderen Seite die ČSPLO das erreichte, was anderen Gesellschaften aus Osteuropa nicht gelang, und man solle diesen provisorisch schlechten Erfolg tolerieren. Man sollte abwarten, wie die Lage sich nach dem I. Halbj. 1982 entwickelte. Er erwähnte auch, dass durch die Unterzeichnung des zwischenstaatlichen Abkommens von ČSSR und BRD über den Binnenwasserverkehr die Bedeutung dieser deutsch-tschechoslowakischen Gesellschaft weiter wuchs⁸⁴. Der Präsident des Verwaltungsrates Adamovský „äußerte Unzufriedenheit mit der bisherigen Entwicklung und forderte von FKS ausführliche Erklärungen zur Gesamtentwicklung“⁸⁵. Darauf reagierte Drogand mit der Wiederholung der schon oben erwähnten Gründe und forderte „engeren Kontakt mit der Leitung der ČSPLO in Děčín, besonders hinsichtlich der gegenseitigen Informationen. Auch sollte ein besserer Kontakt mit Čechofracht etabliert werden, damit PR und FSK sich besser an der Beförderung tschl. Ware beteiligen könne. Die Versuche von 1981 (Ware über Hamburg statt über Braunschweig) zeigten, dass das möglich wäre“⁸⁶.

Für das Jahr 1982 rechnete man mit einer Beteiligung der Peute Reederei und des FSK an den tschechoslowakischen Beförderungen, genauso wie mit einer engeren Zusammenarbeit zwischen ČSPLO (Děčín), ČSPL AG (Hamburg), Peute Reederei, FSK und der Fa Streit Braunschweig, und gegebenenfalls auch mit der Bildung eines Gemischten Ausschusses aus Fachleuten beider Staaten. Bei der Kontrolle der Aufgaben aus der letzten Sitzung konstatierte man, dass es zwar nicht gelungen war, dass die Peute Reederei mehr hochtarifarisches Ware erhielt, dass es aber gelungen sei, wesentliche Teile der Peute Reederei in den Händen von Ing. Dynybyl (technisch, betrieblich und personell) zu konzentrieren, und dass es auch erreicht werden konnte, einen eigenen Kapitän im Schichtbetrieb (H. Ehrlich erhielt ein Rheinpatent) einzustellen. In Bezug zur Rentabilitätsenkung von Peute Reederei stellte der Verwaltungsrat folgende Aufgaben für nächste Zeit: „a) Förderung des Interesses der Besatzung der PR am Umsatz und der Auslastung der Schiffe, an der Material- und Treibstoffinsparung und an der Instandhaltung [;] b) Sicherung von Rheinpatenten für

⁸⁴ Ebenda.

⁸⁵ Ebenda, S. 3.

⁸⁶ Ebenda.

mindestens drei weitere tschl. Kapitäne im Jahre 1982 [;] c) die effektive und wirtschaftliche Durchführung von Reparaturen der Schiffe der PR (in fremden oder eigenen Werkstätten [;] d) Analyse der eigenen Kosten einzelner Schiffe der PR [;] e) Beteiligung der PR in deutlich größerem Maße an der Beförderung von tschl. Waren (via Braunschweig, Hamburg), eventuell in die ČSSR und aus der ČSSR [;] f) Verbessern und Intensivieren von Kontakten unter den interessierten Firmen.“⁸⁷

In den Bemerkungen zur Übergabe der Funktion des Zweigniederlassungsdirektors wurden weitere Tätigkeiten solcher Firmen beschrieben, an erster Stelle stand die Fa Haase und Volkertsen-Stauerei Hamburg, Besitzer H. Willers (20 Beschäftigte). Die Zusammenarbeit verlief seit dem Jahre 1973; seit Anfang der achtziger Jahre beteiligte sich die Zweigniederlassung teilweise an dieser Firma und entschied in allen wichtigen Kommerz-, Finanz und rechtlichen Verwaltungsfragen in der Leitung der Firma mit. Die Zusammenarbeit betraf das Be- und Entladen der Hochsee- und Binnenschiffe (einschließlich ČSPLO), die gegenseitige Ausnutzung der Arbeitskräfte, und von mechanischen Hilfs- und Verkehrsmitteln, die Ausnutzung der gemeinsamen technischen Einrichtungen und die Akquisitionstätigkeit. Die Firma beteiligte sich an der Werbung und der Präsentation zugunsten der Zweigniederlassung. Im Durchschnitt zahlte die Firma der Zweigniederlassung mehr als 30 Tsd. DM. „Wenn wir in Betracht nehmen, daß die Aufwendungen für gemeinsame Werbung, Repräsentation und gemeinsame Weihnachtsgeschenkaktionen jährlich genausoviel betragen, so bringt diese Zusammenarbeit insgesamt erhebliche mühe- und risikolose Devisenvorteile.“⁸⁸

Im Falle der Peute Reederei konstatierte man in den Bemerkungen, dass sie aus der Initiative der Zweigniederlassung nach einer Vereinbarung mit der ČSPLO (Děčín), dem FSK und der Leitung von Martimex entstanden sei, dass sie von der Peute Reederei fünf Schiffe gekauft habe, welche Martimex von der Firma Offen aufgrund von nichtbezahlten Raten übernahm. „Die Aufgabe dieser Gesellschaft ist die Beförderung der tschl. und fremden Ware in der Rhein-Region und in Westeuropa (BRD, Frankreich, Schweiz und Benelux), also überall, wo heute die Schiffe der ČSPLO (da bisher kein Abkommen über die Binnenwasserschifffahrt zwischen der BRD

⁸⁷ Ebenda, S. 5.

⁸⁸ A Hurt, Připomínky k předání funkce ředitele odbočky ČSPL AS Hamburg (včetně ostatních funkcí), S. 4-5.

und der ČSSR abgeschlossen wurde) nicht fahren dürften.“⁸⁹ Im Jahre 1980 veränderte sich die Teilhaberschaft, sodass aus der tschechoslowakisch-deutschen eine deutsch-tschechoslowakische Gesellschaft (51:49) wurde, „um das Statut der Firma der neuen Fassung (1980) und der ‚freien‘ Rhein-Schifffahrt – (Mannheimer-Akte) anzupassen [!]“. ⁹⁰ Die Gesellschaft hatte anfang der 1980er Jahre 15 Beschäftigte, darunter fünf deutsche Kapitäne, fünf tschechoslowakische Maschinisten und fünf tschechoslowakische Matrosen. Die Ausnutzung sichert die Firma FSK Duisburg gegen Provision. Für die Leitung der Gesellschaft der Peute Reederei durch die Zweigniederlassung bekamen die tschechoslowakischen Beschäftigten keine finanzielle Kompensationen. „Die Firma muss offiziell ein wirtschaftliches Ergebnis auf, das nicht zu versteuern war, zugleich darf nicht das Eindruck erwerckt werden, dass sie in Konkurs geraten könnte.“⁹¹

Die FSK beteiligte sich mit 5 % an der Peute Reederei und nutzte dies vertragsmäßig aus. Im Prinzip war die Gesellschaft eine Genossenschaft sog. Privatpersonen, d. h. der Besitzer meistens eines Kahnens. Auch die Peute Reederei beteiligte sich „symbolisch“ am FSK. Der Direktor von FSK war ein Mitglied des Verwaltungsrates der Peute Reederei und der Direktor der Peute Reederei war Mitglied des Verwaltungsrates des FSK.⁹² In der Anlage Nr. 3 zu den Bemerkungen ist eine umfangreiche Liste der bedeutendsten Partner der Zweigniederlassung überliefert, die 40 Posten enthält.

Auf die Bedeutung der Peute Reederei weist indirekt auch die „Expansion“ der ČSPLO in den folgenden Jahrzehnten hin, die sich in den 1980ern auf die Eröffnung des Rhein-Verkehrs vorbereitete. Sie schloss daher Abkommen über die Vertretung der Handels- und Verkehrsinteressen in Bremen (Firma Karl Gross), Duisburg (Firma Fluß-Schiffahrts-Kontor) und in Rotterdam (Firma Imog).⁹³

Ursachen dafür, dass besonders die zu erwartenden Devisenergebnisse nicht erfüllt wurden, lassen sich auf der administrativen (Gesellschaft nach bundesdeutschem Recht), auf arbeitsrechtlicher ((bundesdeutsche Vorschriften) Ebene, in der Konkurrenz auf dem (west)deutschen

⁸⁹ Ebenda, S. 5.

⁹⁰ Ebenda.

⁹¹ Ebenda, S. 6.

⁹² Ebenda, S. 7.

⁹³ K. RABA, „Úvahy o výhledu rozvoje československé námořní plavby“, in: Archiv Národního technického muzea v Praze, Nr. 1539, ohne Datum, S. 1, 128.

Verkehrsmarkt im Wasserstrassenbereich, in der ungenügenden Beteiligung am tschechoslowakischen Speditionssystem (Čechofracht), in der Inflation, in der Wirtschaftskrise, in minimalen Löhnen usw. finden.

Unter dem Nutzen für die tschechoslowakische zentral geplante Wirtschaft können wir an erster Stelle nennen: Die Möglichkeit, die (west)deutschen und westeuropäischen Wasserstraßen zu benutzen; der Zutritt auf den (west)deutschen Verkehrsmarkt; Erfahrungen im administrativen Bereich, Schifffahrtspatente und Arbeitskontakte; weitere Einsparungen von Devisenmitteln einschließlich der Deviseneinsparung durch Tuzex, durch den Absatz von Ersatzteile usw.

Zugleich kann man nicht die Grenzen des Beitrages der Peute Reederei übersehen, und zwar auf der legislativen (es kam nicht zur Unterzeichnung des erwartenden tschechoslowakische-bundesdeutschen Vertrages über die Binnenschifffahrt), auf der betriebstechnischen (genügender Schiffspark), auf der finanziellen (Mangel an Devisenmittel auf Betrieb und Reparaturen und Einkauf der neueren Schiffe), und auf der ökonomischen Ebene (Wirtschaftskrise, Konkurrenz). Einige überraschende Mängel erschienen sogar in Chronik der ČSPLO.

* * *

Das Interesse an der Gründung einer gemischten Gesellschaft basierte nicht nur auf ökonomischen, sondern auch politischen Gründen. Dazu gehörten Bemühungen um den Fahrt und Transport von „tschechoslowakischen“ Schiffen und Waren in die BRD und Westeuropa, ferner das Bestreben, Devisenmittel zu sparen bei Beförderung und Versicherung, neue Handelskomoditäten und – destinationen zu gewinnen und nicht zuletzt die erfolgreichen Unternehmungen der Tschechoslowakei in Westeuropa zu präsentieren. Zugleich ist es nötig zu konstatieren, dass die Gründung der Gesellschaft in der Tschechoslowakei auf das „sozialistische“ Monopol der Verkehr-Fachorganisation von Čechofracht traf.

Wichtig war schon der Gedanke allein, also der Versuch, die Beschränkungen der tschechoslowakischen Schifffahrt zu mildern, die aus den unregulierten Verhältnissen nach dem Zweiten Weltkrieg zwischen den beiden machtpolitischen Blöcken entstanden waren, wichtig war auch das persönliche Engagement der Hauptakteure, also der Gründer der Gesellschaft. Das zu erwartende Wirtschaftsergebnis war hingegen nicht besonders hoch, was seine Gründe in verschiedenen ökonomischen und anderen Faktoren hatte.

Die Gründung der Peute Reederei gingen mehrmonatige Verhandlungen und Konsultationen in Hamburg und am offiziellen Sitz der ČSPLO in Děčín voraus. In den erhaltenen Materialien sprach man über „gewisse“ Hindernisse, die seitens der Hamburger Ämter bestünden, die auf die Beachtung der geltenden bundesdeutschen Gesetze und Vorschriften bestanden. Als Gründer konnte nur die Muttergesellschaft, nicht ihre Zweigniederlassung fungieren; der vorgeschlagene Name der Gesellschaft „Albis Reederei“ war schon vergeben. Doch dauerten die „Verzögerungen“ nicht lange. Umgekehrt balancierte die Gesellschaft Peute Reederei durch ihre Tätigkeit auf einer schmalen Grenze. Gewisse Schwierigkeiten entstanden im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Peute Reederei, ob es nun die finanzielle oder soziale Ebene betraf, die seitens der Hamburger oder (west)deutschen Berufsverbände aufkamen. Ein eigenes Kapitel war die Buchhaltung der Gesellschaft, bzw. die offiziellen Angaben bezüglich des Nichtgewinns. Doch bezeugte die Peute Reederei seine Lebensfähigkeit und Flexibilität bei der Kooperation mit der (west)deutschen Reederei FSK.

Abschließend können wir konstatieren, dass die Gründung der Peute Reederei AG Hamburg auf einmal mehrere Probleme der tschechoslowakischen Elbe-Schifffahrt löste. Zuerst handelte es sich um eine ganz einzigartige unternehmerische Leistung, also um eine gemischte tschechoslowakisch-(west)deutsche Reederei. Die Gesellschaft gewann ihre Klientele. Sie ermöglichte Erfahrungen auf den (west)deutschen Wasserstrassen für die tschechoslowakischen Schiffer mit dem Ziel, Schifffahrtspatente zu erhalten. Die Gesellschaft „sparte“ Devisenmittel, indem sie tschechoslowakische Ersatzteile absetzen half, indem sie tschechoslowakische Schiffer beschäftigte und indem sie Hamburger Zweigniederlassung der ČSPL kooperierte. Zugleich verarbeitete sich bei den Beschäftigten die Kenntnis von Unternehmen und Unternehmensführung in einer hochentwickelten Wirtschaft. Auf diese Weise wuchs auch die Stellung der ČSPLO/ČSPL AS in Hamburg, wobei besonders der persönliche Einsatz der Mitglieder der Hamburger Zweigniederlassung mit R. Hurt and der Spitze zu würdigen ist. Dies alles gehört sicher zur positiven Bilanz der Gesellschaft. Zugleich ist aus den Dokumenten ganz deutlich ein gewisser Abstand seitens der tschechoslowakischen Monopolorganisation der internationalen Spedition – Čechofracht festzustellen. Zu den Negativa gehörte, dass es der Gesellschaft nicht gelang, hochtarifische Ware zu akquirieren und auch der Transport von tschechoslowakischen

Waren nicht übernommen werden konnte. Auch die Zahl tschechoslowakischer Kapitäne mit Rhein-Schiffahrtspatent war nicht groß. Zu guter Letzt stellt man mit Erstaunen fest, dass der Name der Gesellschaft sowie ihre Tätigkeit in den offiziellen Publikationen, ja nicht einmal in der Fachzeitschrift *Doprava* (Verkehr), die vom Verlag des Verkehrsministerium herausgegeben wurde, Erwähnung fand.

Zugleich brach dieses Schiffahrtunternehmen mit gemischter Beteiligung in der Zeit seiner Gründung die Bahn für den „freundlicheren“ Zugang zur staatlichen sozialistischen Wirtschaftspolitik, weil erst im Jahre 1985 die Regierung durch Beschluss Nr. 187 „Die Grundsätze für Gründung und Tätigkeit der gemeinsamen Unternehmungen tschechoslowakischer Subjekte und Subjekte aus den nichtsozialistischen Ländern“ die Zusammenarbeit erst im nicht-ökonomischen Bereich und dann schließlich durch das Gesetz Nr. 173/1988 Slg. über die Unternehmen mit ausländischem Besitzanteil auch im ökonomischen Bereich ermöglichte. Solche gemeinsamen Unternehmungen mit (west)deutscher und tschechoslowakischer Kapitalbeteiligung fanden sich zu Beginn der 1980er Jahre noch sehr selten, wie z. B. in Frankfurt/Main das Unternehmen Semex (Beteiligung von Motokov) oder in Hamburg das Unternehmen Intersug (Beteiligung von Koopol, Jablonex und Metalimex). Erst nach 1985 entstanden dann Jointventures, wie z. B. zwischen die Unternehmungen Tesla Brno und Senetec PLC und Škoda Plzeň und Deutsche Babcock.⁹⁴

⁹⁴ K. FABIÁNKOVÁ – Z. JOHNSON, „Hospodářská (ne)kooperace mezi zeměmi EHS a RVHP na příkladu Spolkové republiky Německo a Československa“, in: P. SZOBI und Koll., *Vliv politických systémů na vývoj středoevropských ekonomik po roce 1945*, Praha 2013, S. 197.