

1908 - 1933

Die Ansiedlung von Industriebetrieben war mit der Inbetriebnahme des Hochofenwerks in Lübeck Herrenwyk im Jahre 1907 weitgehend abgeschlossen.

Die Freie und Hansestadt Lübeck hat dem im Juni 1895 in Dienst gestellten Nord-Ostsee-Kanal in einer bemerkenswerten Bauzeit von nur - vier Jahren - im Jahre 1900 den Elbe-Lübeck-Kanal entgegengesetzt, damit einen Anschluss an die Elbe und das mitteldeutsche Wasserstraßennetz geschaffen.

Im Seeschiffsregister von Lübeck sind 1907 61 Dampf- und noch 4 Segelschiffe mit total 171.440 NCBM. registriert. Die größte in Lübeck gegründete Reederei war die Dampfschiffsreederei Horn AG. mit 13 in der Trampfahrt befindlichen Dampfschiffen. Im Jahre 1902 nimmt L. Possehl & Co. eine Reedereiabteilung in Betrieb, aus der später die Lübeck-Linie AG. hervorgeht. Fünf größere Schiffe werden in der Erzfahrt beschäftigt.

1907 wird die Linienfahrt von und nach Lübeck stark von ausländischen Reedern betrieben. Von 54 Liniendampfern führen 25 die deutsche, 11 die finnische, 5 die schwedische und 2 die dänische Flagge.

In der Linienschiffahrt ist der Verkehr von und nach Finnland dominierend. Im Jahre 1913 gehen bereits 30% der finnischen Ausfuhr nach Deutschland über Lübeck, während bereits 53% der gesamten Einfuhr Finnlands aus Deutschland über Lübeck laufen.

Das Liniennetz umfasst die gesamte deutsche Küste zwischen Flensburg und Memel, Dänemark, die West- und Ostküste Schwedens, Finnland und Russland.

Der Verkehr auf dem Elbe-Lübeck-Kanal steigt auf 528.000 to. Der neue Bahnhof wird 1908 mit erweiterten, und für die Zeit modernen Anlagen dem Verkehr übergeben.

Man ist verwöhnt! In den Jahren 1905-1907 hat der wirtschaftliche Aufschwung seinen Stillstand erreicht.

In Hamburg haben sich im Jahre 1884, in Bremen im Jahre 1901 die Spediteure in lokalen Vereinen zusammengeschlossen. Im ersten Jahresbericht des Vereins ist zu lesen: "Die zur Zeit herrschende ungünstige allgemeine Wirtschaftslage ließ dazu die Verwirklichung dieses Gedankens besonders erstrebenswert erscheinen."

Am 08. Januar 1908 versammeln sich Lübecker Spediteure und setzen eine Kommission ein, die in drei Sitzungen unter der Leitung von J.C. Fehling, und den Herren Generalkonsul Petit, Anton B. Cords, E. Boie, Hans A. Hanson, Konsul Bertling und A. Renck, eine Vereinssatzung erarbeiten.

Von dieser Kommission werden alle Lübecker Spediteure zum 14. Februar 1908 zwecks Gründung eines **Vereins Lübecker Spediteure** eingeladen.

25 Lübecker Spediteure treten dem Verein bei, der unter dem 26. März 1908 in das Vereinsregister des Amtsgerichts Lübeck eingetragen wird.

Der erste Vorstand, der sich aus den Herren Anton B. Cords, J.C. Fehling, Rudolf Gosch, Hans A. Hanson, Wilh. Lischau, Konsul Minlos und Ad. Renck zusammensetzt, wählt J.C. Fehling zum 1. Vorsitzenden und Konsul Minlos zum Stellvertreter. Hans A. Hanson scheidet schon bald wieder aus dem Vorstand aus, zu seinem Nachfolger wurde Generalkonsul Petit gewählt.

Unter der Leitung von J.C. Fehling nimmt der Verein einen erfolgreichen Aufschwung. Ende 1908 hat der Verein bereits 47 Mitglieder. Mit der Handelskammer, den Reedereien, Spediteurvereinen in den anderen Seestädten und dem Verein Deutscher Spediteure in Berlin wird eine freundschaftliche Zusammenarbeit hergestellt.

Das wichtigste Ergebnis der Gründerjahre ist die Festsetzung der "**Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen des Vereins Lübecker Spediteure**," die im Einvernehmen mit der Handelskammer und unter Berücksichtigung der bereits in Lübeck bestehenden Geschäftsgebräuche aufgestellt werden und den Hamburger und Stettiner Bedingungen entsprechen.

Sie bleiben bis zur Herausgabe einer Umarbeitung im Jahre 1921 gültig und werden sehr schnell von der Handelskammer als "maßgebend" anerkannt.

1909 setzt die wirtschaftliche Wiederbelebung erst spät ein, die sich auch in Lübeck

1910 fortsetzt. Die letzten Friedensjahre bringen eine gesunde, gleichmäßige Entwicklung des Welthandels. In der zweiten Hälfte des Jahres 1913 machen sich Anzeichen einer rückwärts bewegenden Konjunktur bemerkbar.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges ist die deutsche Handelsflotte von den Weltmeeren verschwunden. Die Brücken über die Nordsee und den Atlantik sind abgebrochen. Nur die Brücke zum Norden steht! Lübeck ist Hauptbrückenkopf.

Während sich in den ersten Kriegsjahren die Einfuhren aus Dänemark verdoppeln, verdreifachen sich vorübergehend die Ausfuhren. Die Ein- und Ausfuhren nach Norwegen erreichen der Menge nach das 30- 36fache der früheren Umsätze. Die Werte übersteigen die der Vorkriegszeit bis um das 200fache in der Einfuhr, um das 83fache in der Ausfuhr. Die Einfuhr aus Schweden erhöht sich der Menge nach bis auf das Doppelte, und dem Werte nach auf das 6fache. Die Ausfuhr nach Schweden steigt um das 3,5fache. Vom Jahre 1916 nimmt die Kurve wieder ab. Der Verkehr mit Russland kommt 1915 völlig zum Erliegen. Von 1915 bis 1917 war jeglicher Gütertausch mit Finnland unterbrochen.

Im Kriegsjahr 1915 werden in Lübeck 2.276.441 to. Güter umgeschlagen. Eine Menge, die weder in den Vor- als auch in den Nachkriegsjahren wieder erreicht wird.

In Lübeck herrscht reges Treiben Während in Hamburg und Bremen die Räder still stehen, gründen Hamburger Spediteure Filialen in Lübeck.

Nach Kriegsende lasten wirtschaftliche Nöte auf dem Speditionsgewerbe. Streiks von Tag zu Tag, Erhöhung der Lohnsätze, Blockade der Entente. Der Vertrag von Versailles lastet auf der deutschen Wirtschaft. Zunächst findet ein Schiffsverkehr im geringen Umfang mit Dänemark, Schweden, Norwegen und den deutschen Küstenplätzen statt.

Das Jahr 1921 wird für Lübeck und die Mitglieder des Vereins Lübecker Spediteure das schlechteste. Der Rückgang kommt zum Stillstand, und es beginnt eine Aufwärtsbewegung, die bis 1928 anhält.

Mit Stolz wird in der 25jährigen Festschrift vom Deutschen Spediteurtag berichtet, der im Mai 1921 in Lübeck stattfindet und vom Verein ausgerichtet wird. Es werden 300 Teilnehmer gezählt. Man bildet einen "Ausschuß der gesamten Speditionsverbände Deutschland"- "Ages" genannt, dem 4 maßgebliche Verbände angehören. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, die seinerzeitige Spitzenorganisation, den Reichsverband des Deutschen Speditionsgewerbes, ins Leben zu rufen.

Mit dieser einheitlichen Berufsorganisation und in Zusammenarbeit mit weiteren Spitzenorganisationen der deutschen Wirtschaft werden die Voraussetzungen für die Anerkennung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp.) geschaffen.

Der Verein bemüht sich 1924 um die Wiedereinführung des Seehafenausnahmetarifs. Die Tarife liegen 60% über dem Vorkriegsstand. Trotz aller Bemühungen gelingt es auch in den Folgejahren nur geringfügig, diesen wettbewerbsverzerrenden Zustand zu ändern.

1925 beträgt der seewärtige Schiffsverkehr erst 75% des Vorkriegsvolumens. Der Güterumschlag erreicht gerade zwei Drittel der Menge von 1913.

Die Weltwirtschaftskrise, Anfang der dreißiger Jahre, bringt die positive Entwicklung auch in Lübeck zum Stillstand.

1931 schließt die Reichsbahn mit einem Großunternehmen einen Vertrag, um "durch Bezuschussungen in den immer stärker werdenden Güterkraftverkehr eine Bresche zu schlagen". Ein vom Verein recht leidenschaftlich geführter Kampf verhindert die Einführung des ursprünglichen Vertrages. Aber am 1. März 1932 tritt der abgewandelte Bahnspeditionsvertrag in Verbindung mit einem Parallelabkommen für sogenannte Auftragsspediteure in Kraft. In Sorge um den Sammelladungsverkehr in Lübeck streben die Lübecker Spediteure einen weiteren Abbau monopolartiger Regelungen an. Die Lösung wird nicht als befriedigend angesehen.

1933 wird der Verein Lübecker Spediteure aufgelöst, und in die "Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei, Fachgruppe Spedition Ortsfachgruppe Lübeck" überführt, Die alte Eintragung im Vereinsregister wird am 25. Sept. 1935 offiziell gelöscht.

Die bewährte Organisationsform der Lübecker Spediteure besteht nicht mehr. Bis zum Kriegsbeginn wird mit dem neuen Namen in der alten Form weitergearbeitet. Am Tage seines 25jährigen Bestehens sieht man mit Sorge der zukünftigen Entwicklung entgegen, und schreibt in der Festschrift: "Auch diese gegenwärtige schwere Not wird Lübeck überwinden, wenn man ihm nicht seinen Lebensnerv zerstört ? seinen Hafen!"