

# Die Hafenpolitik der Friedensverträge

Von Dr. E. d. Rosenbaum, Direktor der Commerzbibliothek Hamburg

Beherrschung des offenen Meeres war der kriegentscheidende Faktor. Aus allen Häfen der Erde strömten Menschen und Güter den Küsten Europas zu, um ihre Wanderbewegung landeinwärts, den Kampfzonen entgegen, fortzusetzen. Die Hafenverhältnisse Europas, insbesondere der Küstenstrecke etwa von Dünkirchen bis Saloniki, haben hierdurch Veränderungen erfahren, über deren Einzelheiten wir noch ungenügend unterrichtet sind. Auch die nordischen Häfen konnten aus der durch die Blockade der Mittelmächte erzwungenen Verkehrsablenkung Vorteile ziehen, die den Krieg um etliche Jahre überdauern werden.

Die Entwicklung, die sogleich an einigen typischen Beispielen gekennzeichnet werden soll, bedeutet für Hamburg eine Einengung seines unbestrittenen Einflußgebietes, die um so fühlbarer sein wird, als überdies die wirtschaftliche Atmosphäre Mitteleuropas eine beängstigende Verdünnung erfahren hat. Umfang und Stärke der Raumwirkung des Hamburger Hafens haben erheblich abgenommen. Der Grad wird sich allerdings vorerst statistisch kaum nachweisen lassen, da die Herausbildung eines neuen Zustandes relativen Gleichgewichts angesichts des Gewimmels lebensunfähig zuckender Staatsfragmente in Europa noch lange Zeit auf sich warten lassen wird. Die Lage der Dinge gleicht aber für Hamburg in gewisser Hinsicht der Zeit nach dem 30 jährigen Kriege, insofern die Wiederaufrichtung Deutschlands von den Rändern des Landes her erfolgen muß, in lebhaftem wirtschaftlichen Wechselverkehr mit den fremden Staaten; die deutschen Seehäfen werden wieder mehr Eingang als Ausgang sein, aber das inzwischen ausgebildete Reichsgefühl wird sie nicht schlechthin zu Agenten des Auslandes, sondern zu Deutschlands Treuhändern bei den fremden Wirtschaftsmächten machen.

Die zentrifugale Auseinandertreibung der kontinentalen Verkehrslinien hat ihr stärkstes Symbol in der Anlage der Murmanbahn gefunden, mit der Rußland seinen alten Drang nach einem eisfreien Hafen zu befriedigen suchte. Wie eine in Dunkel gesperrte Pflanze mit unhemmbarer Energie ihre bleichen Schößlinge ins Licht treibt, so wurde hier, unter den schwierigsten Verhältnissen, denen auch deutsche und österreichische Kriegsgefangene in großer Zahl zum Opfer fielen, eine Bahnstrecke von 1100 km Länge angelegt, die bei Semionowa, später Romanow, schließlich Murmansk genannt, den Anschluß an den warmen Golfstrom erreicht. Ihren strategischen Zweck vermochte die Anfang 1917 in Betrieb genommene Bahn zwar nicht mehr zu erfüllen; umso sicherer aber wird sie künftig der wirtschaftlichen Aufschließung Nordrußlands dienen. Von dem Verhältnis zu den ehemaligen russischen Ostseestaaten wird es freilich abhängen, ob die Bahn nicht vielleicht doch statt des nördlichen ein südliches „Gefälle“ bekommt, und damit nicht Konkurrenz, sondern Zubringer für die Osthäfen und die in Hamburg bzw. Danzig endigenden transozeanischen Verbindungen wird.

Als südliches Gegenstück neuer Verkehrsgestaltungen sei der eigentümlichen Bedeutung gedacht, die der französische Hafen Cette für die überseeischen Verbindungen der Schweiz gewonnen hat. Dieser wurden durch Übereinkommen vom April 1915 einige Kaiplätze überlassen, überdies besondere Begünstigungen für die Warendurchfuhr zugesichert. Der Verkehr, der eine gewaltige Steigerung erfuhr, und übrigens auch durch die deutsche Seesperre im Mittelmeer geschont wurde, wird auch künftig weiter gefördert werden, da es der ausgesprochene

Wunsch der emporgeblühten Stadt ist, mit den deutschen Nordseehäfen um den schweizer Warenaustausch zu kämpfen.

Wenn aber die attrahierende Kraft des noch jungen Hafens nicht ausreichen sollte, die schweizer Seeinteressen nach Süden abzulenken, so wird Marseille verstärkend in dieser Richtung, Bordeaux aber nach Westen anziehend helfen, unterstützt durch das in fortschreitendem Ausbau begriffene System der Rhonekanäle und die geplante Zerstörung des rheinischen Oberlaufs durch die rücksichtslose Ausbeutung der Wasserkräfte von seiten Frankreichs. Militärische Notwendigkeiten haben vor allem in Bordeaux unter amerikanischer Führung zu starker Vergrößerung des Hafens geführt. Die Kriegereignisse selbst haben zu einer gewissen Verlagerung des industriellen Schwerpunkts Frankreichs nach Süden Anlaß geboten. Obwohl die französische Gesamtbevölkerung von 1911 bis 1918 um 7 % abgenommen hat, erfuhren die Städte Bordeaux, Lyon und Marseille von 1911 bis 1918 einen Zuwachs von 17, 15 und 36 %.

Die Wandlungsvorgänge, die in gewissem Umfange ein Zurückfluten der Völkerstauung in Europa, und zwar unter Mitreibung bisher seßhafter Elemente, darstellen, sind noch nicht abgeschlossen. Sie bewirken nicht nur, wie bereits hervorgehoben, eine geringere wirtschaftliche Dichtigkeit des Hinterlandes der deutschen Seehäfen, sondern können auch deren lokale Bedeutung durch Zuwanderung von Industrie und den mit ihr verbundenen Hilfskräften steigern.

Denn es gilt ganz allgemein, daß der Hafen als Ausdruck wirtschaftlichen Machtstrebens und wirtschaftlicher Erneuerung an wirklicher und nur geglaubter Bedeutung gewonnen hat. Führen technische Gründe die für das Ausland arbeitende oder auf ausländischen Rohstoffen aufgebaute Industrie zur Verschiebung ihrer Standorte an die Seeküste, so sind es die mannigfaltigen Antriebe zu besserer Lebensgestaltung, die den Bewohner des verarmten Inlandes in die Hafenstädte locken, aus denen er leichter den durch Not gewiesenen Weg ins Ausland zu finden hofft. So haben die Verhältnisse eine Atmosphäre geschaffen, in der den großen Häfen eine erhöhte Verantwortung für die Wirtschaftsführung zufällt.

Man kann nicht sagen, daß die Entente den gesteigerten geopolitischen Wert der Häfen verkannt hätte; noch weniger aber läßt sich behaupten, daß sie ihn sachlich richtig einzuschätzen vermochte. Sie hat vielmehr einseitig das machtpolitische Moment des Hafenbesitzes in den Vordergrund gerückt und bei dem Bestreben, die Mittelmächte strategisch zu isolieren und zu hemmen, die wirtschaftsgeographischen Grundgegebenheiten außer Beachtung gelassen, auf denen der Zusammenhang eines Hafens mit seinem natürlichen Hinterland beruht.

Die deutschen Ostfriedensschlüsse, die die Entente an den erlauchten Maßstäben ihrer Rechtsauffassung gemessen stets als besonders gewalttätig hinzustellen liebt, haben die Verkehrsfragen in sachlich durchaus angemessener Weise auf Grundlage der Gegenseitigkeit unter Erneuerung der alten Handelsvertragsformeln geregelt. Der (nicht mehr wirksam gewordene) deutsch-russische Ergänzungsvertrag vom 27. 8. 18 sicherte Rußland ausdrücklich unter der Garantie Deutschlands völlig freien Zugang zu den Häfen der Ostseestaaten, sowie Freihafengerechtheiten in Reval, Riga und Windau (Artikel 8, §§ 1—5).

Auch die Westfriedensschlüsse hätten in ähnlichem Geiste gehalten sein müssen, wenn das Wilsonprogramm wirklich

Grundlage des Friedens geworden wäre. Die tatsächlich erfolgte Regelung läßt jedoch deutlich das Bestreben erkennen, durch politische Maßnahmen eine weitere Schwächung der aus ökonomischen Gründen ohnehin bedrängten deutschen Seehäfen zu bewirken. Dies geschieht teils unmittelbar durch den mit Deutschland selbst geschlossenen Frieden, teils mittelbar durch die Verträge mit Österreich, Ungarn, Bulgarien und der Türkei.

Der Frieden von Versailles bringt die Tendenz zu seitlicher Ablenkung des zentraleuropäischen Verkehrs nach Osten und Westen durch eine Fülle von Bestimmungen zum Ausdruck.

Im Westen sichert das neugeschaffene Statut der Rheinschiffahrts-Zentralkommission, deren Vorsitz ständig ein Franzose führen soll, Frankreich eine übermächtige Stellung. Der Hafen von Kehl ist zunächst auf die Dauer von sieben Jahren mit Straßburg verbunden und einem französischen Hafendirektor unterstellt worden. Damit hat Frankreich den vorläufigen Endpunkt der oberrheinischen Großschiffahrt in Händen. Seine Kanalpolitik, sowie die bekannt gewordenen Absichten über die Art der Verwertung der Wasserkräfte am Oberrhein lassen keinen Zweifel, daß eine starke Begünstigung des schweizerischen und des linksrheinischen Verkehrs mit den französischen Häfen geplant ist. Auch der Rhein-Donau-Kanal wird nach seiner Fertigstellung mitteleuropäischen Verkehr nach Westen ziehen; es war daher folgerichtig, daß der ursprüngliche Entwurf der Friedensbedingungen seinen Bau zu erzwingen suchte (Art. 353); schließlich wurde seine „Internationalisierung“ für ausreichend erachtet. Die entsprechende Wirkung am Niederrhein wird durch den Großschiffahrtsweg Rhein-Maas ausgeübt werden, zu dessen Erbauung Deutschland gemäß Art. 361 auf Anfordern Belgiens und nach den von Belgien vorgelegten Plänen verpflichtet ist.

In dem jeder staatlich zusammengefaßten Volkswirtschaft natürlichen Bestreben, seinen Verkehr über die eigenen Häfen zu lenken, um die Intensität ihrer Benutzung zur ökonomischen Grundlage technischer Vervollkommnungen zu machen, wird Deutschland durch diejenigen Vertragsvorschriften gehemmt, die sich mit den Eisenbahntarifen und dem Auswandererverkehr befassen. Jede aktive Verkehrspolitik durch Tarifgestaltung wird unmöglich gemacht. Insbesondere bestimmt Art. 325: „Die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte genießen alle Vorteile und Tarifiermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen oder Schiffahrtstraßen zugunsten deutscher Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt werden.“ Die Tarife, welche Eisenbahnfracht nach einem deutschen und Seefracht nach einem außerdeutschen Hafen zu einem einheitlichen Satz kombinieren, sind verboten; ebenso Vorzugsbehandlung der Auswanderer, sogar der eigenen Volksgenossen.

Dieser Wehrlosmachung und dem Angriff von Westen schließt sich konsequent ein Angriff von Süden und Osten auf das Einflußgebiet der Seehäfen, insbesondere also Hamburgs, an. Vor allem charakteristisch ist hier der entsprechende Artikel (312) aus dem Frieden von St. Germain. Auch Österreich werden alle unterscheidenden Tarifbildungen zugunsten seiner eigenen Wirtschaft untersagt; Absatz 3 des Artikel 312 lautet aber: „Österreich verpflichtet sich jedoch . . . auf seinen eigenen Linien die vor dem Kriege für den Verkehr der adriatischen Häfen und der Schwarzenmeerhäfen bestandene Art der Tarifbildung aus dem Gesichtspunkt ihres Wettbewerbes mit den deutschen Nordseehäfen aufrecht zu erhalten.“

Im Osten wurde in offenkundiger Verletzung völkerrechtlich bindender Vorverträge Danzig vom Deutschen Reiche losgerissen und theoretisch unter polnische, praktisch unter englische Oberherrschaft gestellt. Auch dies bedeu-

tet eine Schmälerung des Verkehrsraumes vor allem Hamburgs, da die künstliche Hochzüchtung eines großpolnischen Seeverkehrs die Fracht der Küstenlinien vermindert, die bisher als Zubringer für die von Hamburg ausgehenden Seeschiffe dienten, sowie auch Eisenbahnfrachtgut nach Osten abzieht. Ähnlich wirkt im Verhältnis zu den vormals russischen Ostseeprovinzen die Fortnahme des an sich weniger bedeutenden Hafens und Gebietes von Memel, das einen fremden Keil zwischen Deutschlands Landverbindungen mit dem Osten schaffen soll. Wird von der sehr bedeutsamen politischen Seite dieser Fragen abgesehen, so ließe sich die wirtschaftliche Verselbständigung Danzigs vielleicht rechtfertigen, wenn sie einem Bedürfnis entspräche. Tatsächlich fordert jedoch schon die Vergangenheit, und fordert noch mehr die zu äußerster Rationalisierung zwingende Gegenwart, für jeden zusammenhängenden Wirtschaftskomplex nur wenige Welthäfen auszubauen, da nur ein dichter Verkehrsstrom die Kostendeckung für die hochwertigen technischen Einrichtungen eines modernen Hafens zu erbringen vermag. Alle mittleren Häfen sollten bewußt in ein System von Zubringer- und Verteilungslinien eingeordnet werden. Die Regelung von Versailles bedeutet unökonomische Zersplitterung der Kräfte durchweg aus Gründen ränkevoller Eintragspolitik und ist damit auch für die durch den Flaggenpatriotismus junger Staaten hochgetriebenen neuen Häfen eine schwere Gefahr.

Auch die fälschlich als Internationalisierung bezeichnete Überfremdung der deutschen Binnenwasserstraßen kann bedrohliche Folgen für die Seehäfen haben. Dies kann jedoch hier nicht näher erörtert werden. Dagegen ist noch des völkerrechtlichen Servituts zu gedenken, das durch die Artikel 363 und 364 zugunsten der Tschecho-Slowakei auf die Häfen Hamburg und Stettin gelegt wird. Hier dient die Einräumung einer Pachtzone mit Freihafenrechten dem Versuch, den Warenverkehr, der aus Gründen ökonomischer Schwerkraft von diesen Häfen nicht abgelenkt werden kann, wenigstens aus dem allgemeinen deutschen Frachtgeschäft auszusondern, um ihn den Anstalten der Tschecho-Slowakei vorzubehalten. Immerhin darf man vermuten, daß diese Bestimmung gegenstandslos werden wird, da die Benutzung der allgemein zugänglichen Umschlagseinrichtungen Hamburgs und Stettins sicher billiger ist, als die Abtrennung eines eigenen Winkels aus dem aufeinander abgestimmten Organismus des Ganzen.

Durch die Artikel 328 bis 330 des Friedens von Versailles wird schließlich noch eine besondere Freihafenordnung für Deutschland festgesetzt. Sie deckt sich zwar im wesentlichen mit dem deutschen Recht, das jedoch so durch eine internationale Verpflichtung festgelegt wird, ohne daß Deutschland hieraus Gegenleistungen für seine Stellung in den Häfen der Entente herleiten könnte. Es ist die gleiche Einseitigkeit, die Deutschland auch verpflichtete, dem Fremden in allen Häfen und auf allen Wasserstraßen ohne jede Gegenleistung, teilweise sogar unter ausdrücklicher Verweigerung solcher, Gleichberechtigung mit dem Inländer einzuräumen.

Die Friedensverträge mit Deutschlands ehemaligen Bundesgenossen treffen Hamburg insofern, als alle Häfen der Mittelmächte, zu denen lebhafteste Verkehrsbeziehungen bestanden, unter Nichtachtung wirtschaftlicher und politischer Zusammenhänge und unter Herbeiquälung irgendwelcher „Rechtsgründe“ in den Machtbereich der Ententestaaten verschoben wurden.

Die mit dieser Regelung verbundenen verkehrspolitischen Bestimmungen, insbesondere, soweit sie das Verhältnis des betreffenden Landes zu dem von ihm abgelösten Hafen ordnen sollen, haben allgemeines Interesse, da aus ihnen immerhin

gewisse Grundzüge eines Weltverkehrsrechtes abgeleitet werden können. Der Staatsvertrag von St. Germain vom 10. 9. 19 hat Österreich in einen reinen Kontinentalstaat von bescheidenstem Umfang verwandelt. Hafen und Stadt Triest sind in italienischen Besitz übergegangen, der Oberlauf der Elbe fällt in das Gebiet der Tschecho-Slowakei. Jedoch wird Österreich durch die Artikel 51 und 57 freie Durchfuhr und gerechte Regelung des Handelsverkehrs in den angrenzenden Staaten zugesagt. Ausdrücklich bestimmt ferner Artikel 311: „Der freie Zugang zum Adriatischen Meer wird Österreich zugestanden“; auch werden Sonderabkommen zwischen den beteiligten Staaten über die Benutzung der Häfen und Freigegebiete sowie Erstellung gemeinsamer Transittarife in Aussicht genommen. Entsprechend muß freilich auch Österreich „im Hinblick auf die Wichtigkeit, die der freie Verkehr mit der Adria für den tschecho-slowakischen Staat hat“, diesem die Durchfuhr direkter Eisenbahnzüge auf den Linien Preßburg-Fiume und Budweis-Triest gestatten (Art. 322).

Erst am 4. 6. 20 setzte Ungarn seine Unterschrift unter einen Friedensvertrag, der auch ihm nur ein lebensunfähiges Restgebiet des einstmaligen Staates beläßt. Art. 52 fordert den Verzicht auf das Gebiet von Fiume zugunsten einer erst später zu bestimmenden Macht. Die Gewährung eines Durchzugsrechtes ist an dieser Stelle, im Gegensatz zur Fassung der anderen Friedensverträge, nicht ausgesprochen. Dagegen sagt Art. 294: „Le libre accès à la Mer Adriatique est accordé à la Hongrie et, à cette fin, la liberté de transit lui est reconnue sur les territoires et dans les ports détachés de l'ancienne monarchie austro-hongroise.“ Dies bezieht sich somit auch auf die Benutzung des Hafens von Triest. Der materielle Inhalt der Transitfreiheit ist in Artikel 268 bezeichnet, der genau dem Artikel 321 des deutschen Friedensvertrages entspricht.

Der höchst prekäre Charakter solcher Zusicherungen der Entente ist freilich gerade bei dem Kampf um Fiume zwischen Italien und Südslawien deutlich geworden. Obwohl Italien mit Triest über den trefflichsten Hafen an der Nordküste der Adria verfügt, und Fiume der einzige gute Hafen Jugoslawiens und die natürliche Pforte für das Gesamtgebiet der mittleren Donau ist, hat Italien sich zu einem offenen Verzicht auf Fiume noch nicht entschließen können, denn sein machtpolitisches Begehren fordert Beherrschung der gesamten dalmatinischen Küste. Wahrscheinlich wird nun Fiume, entgegen aller besonders hier von Wilson betonten Gerechtigkeit, zu einem jener halbautonomen, viertelsoveränen Zwischengebilde gemacht werden, mit denen die Entente das Debetkonto des Völkerbundes zu belasten liebt, wenn sie zur Lösung einer Streitfrage außerstande ist.

Eine ganz analoge Niederlage der Wilsonsätze ist im Falle Bulgariens festzustellen, obwohl gerade hier sich Italien aus Gründen seines politischen Gegensatzes zu Griechenland auf die Seite Amerikas stellte, das sich für einen eigenen bulgarischen Hafen am Ägäischen Meer einsetzte. Der Friede von Neuilly-sur-Seine vom 27. 11. 19 machte den berechtigten Hoffnungen Bulgariens ein Ende, indem er völligen Verzicht auf Thracien, wiederum zugunsten von „Unbekannt“, verlangte. Nur mageren Trost bietet die Bestimmung des Artikels 48, Absatz 3 und 4: „The Principal Allied and Associated Powers undertake to ensure the economic outlets of Bulgaria to The Aegean Sea. The conditions of this guarantee will be fixed at a later date“. Thracien wurde alsbald auf Ersuchen der Alliierten von Griechenland besetzt, und Bulgarien ist damit von seinen Häfen Porto Lagos und Dedeagatsch endgültig getrennt. Denn es ist nicht anzunehmen, daß der Völkerbund über genügend Autorität verfügen wird, um die Griechen zu gerechter Behandlung bulgarischen Durchfuhrverkehrs zu veranlassen. Auch der wei-

teren Annexion bulgarischen Gebietes um Strumitza liegt das hafropolitische Interesse zugrunde, die Eisenbahnlinien des südslawischen Staates zum Ägäischen Meer gegen Eingriffe Bulgariens zu schützen. Da auch das Regime zur „Internationalisierung“ der Dardanellen fragwürdiger Natur ist, so wird auch Bulgarien vom offenen Meere abgeschnitten.

Am 10. 8. 20 wurde in Sèvres der Friede mit der Türkei unterzeichnet. Finis coronat opus: kein Vertrag vorher hat den Alliierten so reiche Beute eingebracht. Ein mühsam ausgewogenes System von Mandaten ist über das ehemals türkische Gebiet gelegt, soweit seine Aufschließung wirtschaftliche Vorteile verspricht. Dagegen ist für das einzige Gebiet, welches wirklich aus Gründen der Menschlichkeit internationaler Pflegschaft bedürfte, für Armenien, ein Mandatar nicht gefunden worden. Über Häfen und Küsten ist in folgender Weise bestimmt:

Dardanellen und Bosphorus gehören künftig zu einem internationalen Kontrollgebiet, das von Frankreich, Großbritannien und Italien militärisch gesichert und tatsächlich auch von ihnen beherrscht werden wird, da die vorgesehene Meerengenkommission scheinbar nicht ein Organ des Völkerbundes sondern der Großmächte ist. Als Anlieger des Schwarzen Meeres werden Rumänien und Griechenland in der Kommission vertreten sein, dagegen Bulgarien und Rußland erst, wenn sie dem Völkerbund beigetreten sein sollten. Dagegen bleiben die Donauuferstaaten von dem Mitbestimmungsrecht ausgeschlossen, und die in den zentraleuropäischen Verträgen umständlich festgelegte Freiheit der Donauschiffahrt wird bedenklich verkümmert. Der Kleinasien beherrschende Hafen Smyrna, mit dem Hamburg durch alte und lebhaftige Geschäftsverbindungen verknüpft war, ist mit bedeutendem Hinterland den Griechen überlassen; immerhin kann nach fünf Jahren vom Völkerbund eine Abstimmung verfügt werden, deren Ausfall jedoch schon jetzt bei den bekannten Balkanmethoden zur Vereinigung gemischt besiedelter Gebiete nicht zweifelhaft sein kann. Während sich diese Annexion auf einen wirklich starken griechischen Bevölkerungsanteil wenigstens im Küstenland stützt, ist die Hingabe des Hafens von Adalia mit einem breiten Streifen der Südküste Kleinasiens an Italien durch keinerlei Rechtssatz zu begründen. Die syrische Küste mit den wichtigen Häfen Alexandretta und Beirut wird französische Machtsphäre, Palästina wird englisches Protektorat. Die Küste des Roten Meeres wird von dem neugebildeten Königreich Hedschas beherrscht werden, das jedoch seinerseits völlig unter der Botmäßigkeit Englands steht.

Als eine bemerkenswerte Neuerung trifft der türkische Vertrag die Bestimmung, daß das Gebiet von Hedschas sowie acht für international erklärte Häfen allen Angehörigen der Staaten, die Mitglieder des Völkerbundes sind, zu gleichen Rechten für Handel und Verkehr offen stehen sollen. (Einzelheiten können hier, da der Vertragstext uns noch nicht vorlag, nicht gegeben werden.) Damit werden die noch nicht zum Völkerbund gehörigen Mittelmächte vollends vom Hafenverkehr in den ehemals türkischen Ländern ausgesperrt.

Die gesamte hier betrachtete Regelung bedeutet, daß fast sämtliche europäischen Randgebiete und ihre Häfen durch direkte und indirekte Mittel dem Einfluß der gegnerischen Koalition unterworfen sind, die auch diese Machtposition in den Dienst des Strafvollzugs stellt, als welcher die wirtschaftspolitische Deklassierung der Mittelmächte mit Bewußtsein gedacht ist. Der Deutschland belassene Bestand an kleineren Schiffen würde gerade die Aufnahme der europäischen Küstenfahrt, vor allem nach dem nahen Osten, gestattet haben: die Hafenspolitik der Friedensverträge schiebt auch vor diesen letzten Weg zu neuer überseeischer Betätigung ihren Sperrriegel.

Gleichwohl soll nicht verkannt werden, daß gewisse Grundgedanken von großer normativer Bedeutung gerade in den verkehrspolitischen Bestimmungen enthalten sind, und daß, trotz aller machtpolitischen Verzerrung der Rechtsidee, zum ersten Mal eine einheitliche Regelung für ein Gebiet von größter Ausdehnung versucht wird. Der Leitsatz, daß der politische Besitz eines ökonomisch wichtigen Verkehrsgebietes oder -punktes keinen Anspruch auf Etablierung ausschließlicher Nutzungsrechte gibt, ist in allen Verträgen mit größter Deutlichkeit ausgesprochen. Er ist von der Entente freilich immer nur benutzt worden, um die Mittelmächte über die nachteiligen Wirkungen von Gebietsabtrennungen heuchlerisch zu beruhigen; wenn aber die Entente den Satz gegen sich gelten lassen sollte, so lehnte sie ihn stets mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit politischer

Garantien ab. Dennoch glauben wir, daß auf die Dauer der normative Grundgehalt der Bestimmungen sich als stärker bewähren wird, verglichen mit dem ihn völlig umfälschenden zeitlichen Inhalt, weil die natürliche Gemeinschaft der Arbeit aller Völker als ein langsam wachsender Druck die künstlichen Bindungen zerreißen wird, die das Netzwerk der fünf Pariser Verträge ränkesüchtig über Europa geworfen hat. In diesem leidvollen Läuterungsprozeß wird den großen Häfen, die zugleich Symbol und Faktum übernationaler Zusammenarbeit sind, die Aufgabe zufallen, der trennenden Gewalt politischer Grenzarithmetik durch die organische Bindekraft des geduldig tragenden Wassers und der allumfassenden Meere entgegenzuwirken.

## Zur deutschen Seeschiffahrtspolitik nach dem Kriege

Bemerkungen von Dr. Friedrich Hasselmann, Syndikus der Hamburg-Amerika Linie

Ist es möglich, über eine Politik der deutschen Seeschiffahrt auf der Grundlage des Vertrages von Versailles zu sprechen? Es ist unverkennbar, daß die eigentlichen Voraussetzungen der Schiffahrtspolitik uns genommen sind dadurch, daß unserer Regierung die handelspolitische Autonomie und unserer Reedereien die freie Verfügung über ihren Schiffsbestand weitgehend genommen ist. Und doch wird man den Versuch machen können, die Richtungstendenz der einzelnen in der Öffentlichkeit erörterten Maßnahmen zu untersuchen und so zu einer gewissen zusammenfassenden Betrachtung zu gelangen.

Ohne weiteres ist zu erkennen, daß in den Kreisen der deutschen Seeschiffahrt der bewußte Wille vorhanden ist, mit Anspannung aller Kräfte zu einem neuen Anfang zu gelangen, wenn auch die äußere Lage noch so ungünstig ist und der immer mehr heranrückende Zusammenbruch des Frachtmärktes vom rein kaufmännischen Standpunkt aus eine zeitweilige Stilllegung des Geschäftes vielfach nahe legen könnte. Demgegenüber sind die Reedereien einmütig der Auffassung, daß sie ihren Betrieb, von höherer Warte aus betrachtet, solange es irgend angeht, aufrecht erhalten müssen. Zu allen Schwierigkeiten, die sich aus der Aufhebung der Wirtschaftshoheit Deutschlands ergeben, sind in den letzten Wochen als Folgeerscheinung des Kohlenabkommens von Spa Behinderungen der Wiederaufnahme des Reedereibetriebes eingetreten, deren Überwindung kaum möglich erscheint. Die Not der Betriebsstoffbeschaffung für deutsche Schiffe ist fast unlösbar geworden. Inländische Kohlen werden nach der neuesten Entscheidung des Reichskohlenkommissars der transozeanischen Schiffahrt überhaupt nicht mehr zugewiesen, ausländische Kohlen erfordern einen Kapitalaufwand, der die Rentabilität des Betriebes fast unmöglich macht, und die Anteilnahme an der Ölverteilung der Welt ist den deutschen Schiffen fast verschlossen.

Diese Notlage der deutschen Reedereien ist sofort von den fremdländischen Schiffahrtsgesellschaften erkannt und in einer kaum mehr zu überbietenden Weise ausgenutzt worden. Der ganze Umfang der Überfremdung, dem z. B. der von Hamburg ausgehende Schiffsverkehr unterworfen ist, ist aus der an anderer Stelle dieses Heftes gegebenen Übersicht über den jetzigen Routenverkehr (siehe Kaegbein: Die heutigen Überseeverbindungen Hamburgs) ersichtlich.

Ihrer gesamten seegehenden Tonnage beraubt, blieb den deutschen Reedereien zunächst kaum etwas anderes übrig, als

ihre Organisation als Makler oder Agenten in den Dienst fremdländischer Gesellschaften zu stellen. Und wie es vom allgemeinen handelspolitischen Standpunkt aus gesehen für die Hafenstädte von Wichtigkeit ist, daß zunächst überhaupt einmal wieder der Schiffahrtsverkehr und damit die Betätigungsmöglichkeit für viele Tausende von Arbeitnehmern in den Seestädten aufgenommen wird, so ist es zu begrüßen, daß es auf diese Weise möglich war, bei den Reedereien die vorhandenen Arbeitskräfte wieder auszunutzen.

Hinsichtlich des Wiederaufbaues des eigenen Geschäfts wird es notwendig sein, zu unterscheiden zwischen denjenigen Reedereien, die vor dem Kriege mehr oder weniger nur eine oder einige wenige Linien betrieben und denjenigen Reedereien, die ein weltumspannendes Liniennetz besaßen. Während die ersteren mit gekauften oder gecharterten Schiffen ihren Dienst schrittweise wieder aufnehmen konnten, sahen sich die großen Linien vor der absoluten Unmöglichkeit, auf diesem Wege ihre weitverzweigten überseeischen Organisationen zu erhalten und vor allem ihren Bestand an Linien sich zu bewahren. Um der Lösung dieses schwierigen Problems näher zu kommen, hat dann zunächst die Hamburg-Amerika Linie mit dem Harriman-Konzern und später der Norddeutsche Lloyd mit der United States Mail & Steamship Co. Abkommen getroffen, deren gemeinsames Kriterium das ist, daß es den beiden deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften dadurch ermöglicht wird, ihre Organisationen wieder nutzbar zu machen und sich auf den vor dem Kriege befahrenen Linien zu halten. Durch das zielbewußte Vorgehen der beiden Gesellschaften wurde es erreicht, wieder zu einer Anknüpfung mit einem bisher feindlichen Lande (mit dem wir zudem im Augenblick des Vertragsabschlusses noch technisch im Kriegszustand waren) zu kommen. Es spricht für sich selbst, daß dieser ersten Annäherung auf schiffahrtspolitischem Gebiete sehr viel weiterreichende Wirkungen allgemein wirtschaftlicher Natur nachfolgen können und daß insbesondere auch das gemeinsame Interesse an dem Bau von Schiffen zur Anknüpfung industrieller Beziehungen führen kann.

Es liegen jetzt die ersten Nachrichten vor über die praktische Auswirkung dieses Reedereibündnisses zwischen der alten und der neuen Welt. Der Lloyd hat neulich in kleinem Kreise die Ankunft des früheren deutschen Dampfers „Rhein“, des jetzigen Steamers „Susquehanna“ gefeiert. Der junge Harriman hat erklärt, in nächster Zeit den ersten Dampfer nach Deutschland expedieren zu wollen. Vom Januar des