

Wirtschaftsdienst

Deutscher Volkswirt

Herausgegeben vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv

(früher Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts)

Der Wirtschaftsdienst erscheint wöchentlich einmal. Jahrespreis bei der Post und im Buchhandel 30.— Mark

In Kommission bei Otto Meißners Verlag in Hamburg. Schriftleitung: Hamburg 36, Rothenbaumchauffee 5. Fernsprecher: HANSA 2447—51

Nr. 7

Hamburg, den 13. Februar 1920.

5. Jahrg.

Inhalt:

Die Wirtschaftspolitik des Friedens von Versailles. Seite 101	Weltwirtschaftliche Übersichten:
Neuskandinavismus " 104	Geld und Kapital Seite 112
Länder-Berichte:	Schiffahrt und Schiffbau " 113
England " 106	Rohstoffe und Warenmärkte " 115
Polen " 108	Vermischtes " 116
Nordafrika " 110	Neueingänge " 116

Die Wirtschaftspolitik des Friedens von Versailles

IV. Binnenschiffahrtspolitik

Am 16. Nov. 1792 erließ der vorläufige Vollzugsausschuß der Republik Frankreich ein Dekret, in welchem festgestellt wurde: „1. Daß die Knebelung von Handel und Schiffahrt auf Scheide und Maas den Grundsätzen des Naturrechtes widerstreitet, zu deren Innehaltung sich alle Franzosen durch Schwur verpflichtet haben. 2. Daß der Lauf der Flüsse das gemeinsame und unveräußerliche Eigentum aller Gebiete ist, die von ihren Wassern bespült werden; daß keine Nation ohne Ungerechtigkeit für sich das Recht in Anspruch nehmen kann, den Lauf eines Flusses ausschließlich zu benutzen und die an dem Oberlauf ansässigen Nachbarvölker am Genuß des gleichen Vorteils zu verhindern. . . . 3. Daß der Ruhm der Republik Frankreichs erfordert, daß überall, wohin sich der Schutz durch ihre Waffen erstreckt, die Freiheit wieder hergestellt und die Tyrannei gestürzt werde.“

Dieser helle Ruf der französischen Hörner hatte in der Tat für die Ströme Europas die Bedeutung eines Erlösungsmotivs. Denn der Friede zu Münster 1648 hatte zwar den Grundsatz freien Handels und freier Schiffahrt namentlich für den Rhein (Art. XII § 85), sodann aber auch in allgemeiner Form aufgestellt, jedoch mit dem Zusatz, daß „nur (!) diejenigen Zölle, die schon vor dem Krieg in Gang gewesen, . . . ihren Fortgang behalten sollten“. Da dies Prinzip durchgeführt werden sollte, „ohne dem Frieden und jeden Orts Rechten und Gesetzen Abbruch zu thun“, so blieb tatsächlich alles beim alten Zustand, und zahllose Territorialherren erhoben Flußzölle, denen keinerlei Gegenleistungen durch Verbesserung oder Sicherung des Fahrwassers entsprachen. Frankreich hatte deshalb guten Grund, in allen Friedensschlüssen der Revolutionskriege das Recht freier Schiffahrt für die Anlieger der Ströme sicherzustellen, und das Prinzip wurde im Pariser Frieden vom 30. 5. 1814 von den Siegern nicht nur erneut für den Rhein festgelegt, sondern zugleich in einem zweiten Teil

des betreffenden Art. V — nach einer Übersetzung jener Zeit — gesagt: „Auf dem künftigen Congress soll ebenfalls untersucht und entschieden werden, welchergestalt, zur Erleichterung des Wechsel-Verkehrs zwischen den Völkern, und das Fremdeseyn derselben untereinander immer mehr zu vermindern, die obige Verfügung auf alle anderen Flüsse ausgedehnt werden könne, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten von einander scheiden, oder sie durchströmen.“ Die Wiener Kongreßakte vom 9. 6. 1815 hat sich des ihr erteilten Auftrages durch die Art. C VIII—CXVI entledigt, in denen der Grundsatz der Schiffahrtfreiheit nicht nur auf die Stromanlieger, sondern überhaupt auf alle handeltreibenden Nationen erstreckt wurde, unter Aufstellung gewisser völkerrechtlicher Richtlinien über Höhe und Erhebungsform von Abgaben, Pflege der Treidelwege und des Flußbettes, Zölle und allgemeines System der Verwaltung. Entsprechende Abmachungen wurden dann für sämtliche großen Ströme getroffen, von denen am bekanntesten die Rheinschiffahrtsakte (v. 31. 3. 1831/17. 10. 1868), die Elbakte (v. 23. 6. 1821/13. 4. 1844 usw.) und die völkerrechtlich verwickeltere Regelung der Rechtsverhältnisse der Donau (30. 3. 1856 usw.) sind.

Es liegt also auf diesem Gebiet, wie die vorstehende historische Erinnerung zeigen sollte, eine reiche völkerrechtliche Überlieferung vor, so daß gerade die Binnenschiffahrtfragen im Geiste einer europäischen Gemeinschaftsidee hätten gelöst werden können.

Statt dessen hat der Friede von Versailles, wie in dem Aufsatz über die Schiffahrtspolitik (vgl. „W.-D.“ Nr. 3 v. 16 1. 20, S. 40) dargelegt wurde, durch Art. 327 Deutschland einseitig die Verpflichtung auferlegt, den Staatsangehörigen der alliierten und assoziierten Mächte auch auf den deutschen Binnenschiffahrtsstraßen die gleiche Behandlung wie den deutschen Reichsangehörigen, ihren Gütern, Schiffen und Booten zuteil

werden zu lassen. Das geht, abgesehen von der charakteristischen Einseitigkeit, im allgemeinen nicht über das hinaus, was in Deutschland entweder schon Rechtszustand war oder doch ohne Schaden eingeräumt werden konnte, wenn den deutschen Staatsangehörigen gleiche Rechte auf den großen Strömen des Auslandes zuerkannt worden wären. Art. 327 hat eine besondere Bedeutung für die Elbe, da auf dieser zwar der Verkehr nach und von der See den Schiffen aller Nationen zustand, dagegen die Binnenschifffahrt zwischen den Uferplätzen (engere und weitere Kabotage) auf die Anliegerstaaten beschränkt war. (Additional-Akte vom 13. 4. 1844 §§ 2 und 3)

Im übrigen wird jede Wasserstraße Deutschlands „die mehr als einem Staat den natürlichen Zugang zum Meere mit oder ohne Umladung von einem Schiff in ein anderes vermittelt, sowie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur aus schiffbaren Abschnitte der genannten Flußgebiete oder zur Verbindung zweier von Natur aus schiffbarer Abschnitte des gleichen Wasserlaufs gebaut werden“, für international erklärt (Art. 331). Unter diese Regel fallen gemäß Art. 331 Elbe, Oder, Memel und Donau, während der Rhein in einem besonderen Abschnitt behandelt wird. Es sind die Flüsse, welche bereits auf Grund der Wiener Kongreßakte zu „konventionellen Strömen“ geworden waren, das heißt solche, bezüglich derer den Anrainern die Verpflichtung oblag, durch vertragsmäßige Willenseinigung zu einer gemeinsamen zwischenstaatlichen Regelung zu gelangen. Dieses Regime ließ aber die Souveränität der Uferstaaten unangetastet, während Deutschland, wie bei der Zusammensetzung der Flußkommissionen deutlich wird, seines Hoheitsrechtes völlig verlustig geht.

Art. 332 fordert völlig gleiche Behandlung aller Flaggen auf den internationalisierten Strömen. Er verfälscht aber den Naturrechtssatz von 1792 zu kleinlichem Unrecht durch die Einschränkung: „Deutsche Schiffe dürfen indes regelmäßige Schiffsverbindungen für Reisende und Güter zwischen den Häfen einer alliierten oder assoziierten Macht nur mit deren besonderen Ermächtigung unterhalten“. Es kann also eine englische oder amerikanische Gesellschaft zwischen Hamburg und Dresden Flußschifffahrt treiben, will aber eine deutsche Gesellschaft zwischen Häfen des böhmischen Teiles von Elbe (Labe) und Vltava (Moldau) Verkehr vermitteln, so bedarf sie der Erlaubnis von seiten des tschecho-slovakischen Staates. Art. 333 stellt die Erhebung von Schiffsabgaben unter gewisse Bedingungen, die ohnehin in der Linie einer vernünftigen Verkehrspolitik liegen; jedoch ist auch hier, wie durchweg bei ähnlichen Bestimmungen, die Fassung gesetzestechisch so mangelhaft, daß zu Auslegungsstreitigkeiten leider Gelegenheit genug bleibt. Immerhin wird in Art. 335, Abs. 2 erklärt: „Diese Bestimmung läßt das Recht der Uferstaaten zur Erhebung von Zöllen, Orts- oder Verbrauchsabgaben unberührt. Das gleiche gilt hinsichtlich der Einführung angemessener und gleichmäßiger Abgaben, die in den Häfen nach öffentlichen Tarifen für die Benutzung der Krane, Aufzüge, Ladestraßen (quais), Speicher usw. erhoben werden“.

Die pflegliche Behandlung des Stromlaufes wollen die Art. 336 und 337 regeln. Jeder Uferstaat hat in seinem Bereich (dans la mesure convenable) für gute Beschaffenheit des Fahrwassers zu sorgen. Eine Verpflichtung zur Teilnahme an größeren, das Gebiet mehrerer Staaten berührenden Korrektionsarbeiten ist hiermit zwar nicht ausgesprochen, wird aber doch wohl auf diesen Satz gleichfalls begründet werden können. Im Falle von Streitigkeiten soll ein vom Völkerbund für diese Fragen besonders einzusetzender Gerichtshof entscheiden. „Das gleiche gilt für den Fall, daß ein Uferstaat Arbeiten

unternimmt, die geeignet sind, der Schifffahrt in dem internationalen Abschnitt Abbruch zu tun“ (Art. 337). Der Gerichtshof kann die Aussetzung oder Beseitigung dieser Arbeiten anordnen; er erhält damit Befugnisse, die von höchst bedenklichem Umfange sind, zumal über seine Zusammensetzung nichts verlautet, und er somit nicht nur unsachverständig, sondern überdies noch einseitiger Anwalt der Interessen unserer Vertragsgegner sein kann. Immerhin wiegt diese Bestimmung leicht gegenüber der Entrechtung Deutschlands durch Art. 338, welcher die Regelung durch Art. 332 bis 337 nur als eine vorläufige bezeichnet, die später durch ein von den alliierten und assoziierten Mächten entworfenes und vom Völkerbund genehmigtes Abkommen ersetzt werden soll. Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, diesem Vertrag mit unbekanntem Inhalt beizutreten, was auch völkerrechtlich hinreichender Anlaß zu einer Nichtigkeitsbeschwerde wegen Vergehens gegen die guten Sitten sein sollte.

Die Zusammensetzung der internationalen Ausschüsse, deren Verwaltung die Stromläufe unterstellt sind, ist wie folgt geregelt.

Die Elbe untersteht gemäß Art. 340 einem Ausschuss aus vier Vertretern der (5) deutschen Uferstaaten (Sachsen, Preußen, Anhalt, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg), zwei Vertretern der Tschecho-Slowakei, je einem Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Belgiens.

Der Oder-Ausschuss ist nach Art. 341 zusammengesetzt aus einem Vertreter Polens, drei Vertretern Preußens (statt eines Vertreters im ursprünglichen Entwurf, der die unverhüllte Annexion Oberschlesiens durch Polen vorsah), je einem Vertreter der Tschecho-Slowakei, Großbritanniens, Frankreichs, Dänemarks und Schwedens.

Für den Rhein bleibt zwar formell das Mannheimer Abkommen vom 17. 10. 1868 in Kraft, jedoch besteht die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, in der bisher Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Hessen, die Niederlande und Preußen Sitz und Stimme hatten, künftig aus neunzehn Mitgliedern, und zwar zwei Vertretern der Niederlande, zwei Vertretern der Schweiz, vier Vertretern der deutschen Uferstaaten, vier Vertretern Frankreichs, das außerdem den bisher durch das Los bestimmten Vorsitzenden der Kommission ernennt, je zwei Vertretern Großbritanniens, Italiens und Belgiens. Überdies wird der Sitz der Zentralkommission von Mannheim nach Straßburg verlegt.

Der entscheidende Zug dieser Regelung ist die doppelte Ungerechtigkeit, welche einmal in der Vergabung von Sitz und Stimme an Nichtuferstaaten und soann in der völlig willkürlichen Bemessung der Stimmenzahl liegt. Für Ströme, welche mit einem Teil ihres Laufes Gebiete außerhalb der europäischen Kulturgemeinschaft durchfließen, eine Voraussetzung, die 1856 gewiß für die Donau noch berechtigt war, oder für den Kongo und den Niger (1885) gelten mochte, kann eine solche Vormundschaft angemessen erscheinen. Im Rahmen des Vertrages von Versailles aber stellt dieses Regime eine gehässige und schwachvolle Verkümmern der Rechte eines großen Volkes dar, dem gegenüber sich die Gegner auch hier eine schwer auf ihrem Gewissen lastende Wiedergutmachungspflicht auferlegt haben. Dies Unrecht hätte umso eher vermieden werden können, als Deutschland in seinen Gegenvorschlägen vom 29. 5. 19 sich zu einer weitherzigen vertraglichen Regelung bereit erklärt hatte: „Die Deutsche Regierung ist . . . durchaus bereit, die bisherige vertragliche Regelung der deutschen Ströme einer den neuen Verhältnissen entsprechenden Revision zu unterziehen und dabei die deutschen Ströme dem Verkehr der Schiffe und Güter aller Nationen im weitesten Umfange zu öffnen. Sie hält indes an

den Grundsatz fest, daß an der Verwaltung lediglich die Uferstaaten zu beteiligen sind. In welchem Umfange sie sich in der Verwaltung vertreten zu lassen befugt sind, würde nach Maßgabe der wirtschaftlichen Interessen, der Anteile an den Stromlängen und der Stromunterhaltungskosten zu bemessen sein.“ Nach diesem Grundsatz müßten Deutschland in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt reichlich ein Drittel aller Stimmen zufallen, während es bei der mechanischen Bemessung allein nach der Uferlänge Anspruch auf drei Viertel der Sitze erheben dürfte. Die Verweisung des Vorsitzes der Kommission an Frankreich ist angesichts der tatsächlichen Unterdrückung Deutschlands eine politische Kurzsichtigkeit, von der man annehmen sollte, daß sie an dem Widerstand der Schweiz oder der Niederlande scheitern müßte.

Zu den Eigentümlichkeiten des Vertrages gehört es, daß über die Memel, deren Mündungsgebiet in die abstrakte Atmosphäre des Völkerbundes verschoben ist, noch nichts gesagt werden kann (Art. 342), und daß ferner über die Weichsel nichts gesagt zu werden braucht, da dieser Strom nach der Erwartung der alliierten und assoziierten Mächte künftig im staatsrechtlichen Sinne deutsches Gebiet nicht mehr berühren wird.

Es ist nun erforderlich, zunächst noch näher auf die Punkte einzugehen, in denen die Rheinstromakte weitere Abänderungen durch den Vertrag erfährt. Vor allem wird festgestellt, daß bei etwaigen Unstimmigkeiten der Vertrag von Versailles dem Mannheimer Abkommen von 1868 vorgeht.

Gemäß Art. 358 hat Frankreich am ganzen Laufe des Rheins zwischen den äußersten Punkten der französischen Grenzen das Recht, „zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schifffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle zur Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen“, ferner „das ausschließliche Recht auf die durch den Ausbau des Stromes erzeugte Kraft mit dem Vorbehalt, daß die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet werden muß.“ Die Ausübung beider Rechte darf weder die Schifffahrt beeinträchtigen, noch die Schifffahrt technisch erschweren oder wirtschaftlich durch erhöhte Abgaben treffen. Zur Sicherstellung „der gehörigen und getreulichen Durchführung“ muß Deutschland sich verpflichten, auf dem rechten Stromufer gegenüber der französischen Grenze keinen Seitenkanal und keine Ableitung zu bauen oder bauen zu lassen, ferner ebendort Frankreich ein Anlege- und Wegerecht einzuräumen, das sich auf ein sehr summarisches, für die deutschen Interessen höchst abträgliches Enteignungsverfahren stützt, und auf Antrag der Schweiz auch dieser für die Uferstrecken ihr gegenüber zu gewähren ist, endlich der französischen Regierung alle Pläne, Vorarbeiten, Konzessions- und Lastenheftentwürfe, die irgendwie den Ausbau des Rheins betreffen, auszuhändigen soweit sie von der Regierung Elsaß-Lothringens oder Badens aufgestellt oder übernommen sind. Diese Bestimmungen lassen, im Zusammenhang mit der einstweiligen Inanspruchnahme des Kehler Hafens, besonders deutlich das Bestreben Frankreichs erkennen, den Oberlauf des Rheins völlig unter seine Herrschaft zu stellen, und die Hafengruppe Straßburg-Kehl, zum Schaden der Mannheim-Ludwigshafener Häfen, zum Endpunkt der großen Schifffahrt zu machen.

Ein schweres Servitut stellt ferner Art. 361 dar: „Falls sich Belgien binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein—Maas in der Höhe von Ruhrort zu bauen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schifffahrtsweges nach den ihm von der

belgischen Regierung mitgeteilten Plänen zu bauen, vorausgesetzt, daß das belgische Verlangen die Zustimmung der Zentralkommission findet.“ Das Recht der Wasserentnahme aus dem Rhein ist Belgien durch Art. 358, Abs. b, Satz 4 gesichert. Verweigert Deutschland die Ausführung, so ist die Zentralkommission befugt, sie zu Lasten Deutschlands, unterstützt durch ein Enteignungsrecht, vorzunehmen. Diese Bestimmung hatte ein Seitenstück in dem Art. 353 des ursprünglichen Entwurfes, der einen entsprechend konstruierten Zwang zur Erbauung eines Großschiffahrtsweges zwischen Rhein und Donau vorsah. Diese Verpflichtung ist dahin „abgemildert“, daß Deutschland sich bereit erklären mußte, eine solche Wasserstraße dem für die internationalisierten Ströme vorgesehenen Regime zu unterwerfen. Eine ähnliche Verpflichtung hat es für Mosel und Oberrhein einzugehen (Art. 362).

Dieses Netzwerk von unscharf umschriebenen Rechtssätzen, welches Deutschland, nach Aufhebung der Eisenbahntarifhoheit, auch der Möglichkeit beraubt, eine wohlüberlegte Binnenschifffahrtspolitik zu betreiben, wird ergänzt durch die Forderungen auf Herausgabe von Schifffahrtsmaterial und Hafeneinrichtungen.

Unter dem Rechtstitel der „Wiedergutmachung“ fordert § 6 der Anlage III zu Art. 236, daß Deutschland einen Teil seines Flußfahrzeugparks nach Maßgabe der gegnerischen Verluste abtritt, jedoch höchstens bis 20 v. H. des gesamten Parks nach seinem Bestande vom 11. 11. 18. Aus dem alsdann verbleibenden Bestand an Schleppern und Booten hat Deutschland binnen drei Monaten nach Erhalt einer entsprechenden Aufforderung gemäß Art. 339 und 357 einen Teil der in den Häfen internationalisierter Ströme beheimateten Fahrzeuge an die jeweils beteiligten alliierten und assoziierten Mächte abzutreten. „Deutschland tritt gleichfalls das Material jeder Art ab, dessen die beteiligten alliierten und assoziierten Mächte für die Ausnutzung dieser Flußgebiete bedürfen.“ Für den Rhein läßt Art. 357 wahlweise auch die Abtretung von Geschäftsanteilen an den deutschen Rheinschifffahrtsgesellschaften zu. Ferner hat Deutschland an Frankreich alle Hafeneinrichtungen oder Beteiligungen an solchen in Rotterdam abzutreten, die sich am 1. 8. 14 in deutschem Eigentum befanden. Über den Umfang der Abtretungen von Schiffen und Betriebsmaterial sollen Schiedsrichter entscheiden, deren Bestimmung den Vereinigten Staaten von Amerika obliegt. „Hierbei sind die berechtigten Bedürfnisse der beteiligten Parteien zu berücksichtigen; es ist besonders dem Schifffahrtsverkehr in den letzten fünf Jahren vor dem Kriege entscheidende Bedeutung beizumessen.“ Die vorgesehenen Abtretungen „geben Anspruch auf eine Entschädigung, deren durch den oder die Schiedsrichter in Bausch und Bogen festgesetzter Gesamtbetrag keinesfalls den Anschaffungswert (!) des abgetretenen Materials übersteigen darf und auf die von Deutschland geschuldeten Beträge anzurechnen ist; dementsprechend ist es Sache Deutschlands, die Eigentümer zu entschädigen“.

Diese Bestimmungen verdienen vor allem wegen ihrer Wirkung auf die östlichen Stromsysteme Deutschlands ernsteste Beachtung. Sie sind eine gefährliche Förderung der Verslavungsbestrebungen, die sich ohnehin in den letzten Jahren durch wirtschaftliche Ausdehnungsmaßnahmen polnischer und böhmischer Unternehmergruppen auf Oder und Elbe geltend machten.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die alliierten und assoziierten Hauptmächte sich verpflichten, Vorschriften zu erlassen, „die der ostpreussischen Bevölkerung den Zugang zur Weichsel und die Benutzung des Stromes für sie selbst,

für ihre Güter und für ihre Schiffe unter angemessenen Bedingungen und unter vollster Rücksichtnahme auf ihre Interessen sichern“ (Art. 97, Abs. 5). Die Tendenz des Friedensvertrages gibt keine Veranlassung, diese Bestimmung, in welcher sich zugleich die Hauptmächte trennend zwischen Deutschland und Polen schieben, für aufrichtig gemeint zu halten.

Zum Schlusse sind die „Sonderbestimmungen für die Donau“, Art. 346 bis 353 zu betrachten, die sich mit den erforderlichen Abänderungen im Frieden von St. Germain (Art. 301 bis 308) wiederholt finden.

Der durch Art. 346 gegebene Auftakt ist bereits kennzeichnend. „Die Europäische Donaukommission übt von neuem die Befugnisse aus, die sie vor dem Kriege hatte.“ Die Vertreter Deutschlands, Deutsch-Österreichs (und Ungarns) bleiben aber vorläufig aus dieser zwischenstaatlichen Einrichtung ausgeschlossen, obwohl sie, stärker als jedes andere Gebilde internationalen Rechtes, ein Organ des Gemeinschaftswillens der Völker war. Von Galatz, wo die Zuständigkeit der Mündungskommission tatsächlich endet, bis aufwärts zur Quelle soll nunmehr das gesamte Stromgebiet, auf das sich bisher die Bemühungen von acht verschiedenen, sich vielfach überschneidenden Verwaltungen erstreckten, internationalisiert werden gemäß Art. 331 des Vertrages. Der internationale Verwaltungsausschuß soll bestehen aus zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten aus je einem Vertreter der anderen Uferstaaten und aus je einem Vertreter der in Zukunft in der Europäischen Kommission vertretenen Nichtuferstaaten (Art. 347). Im übrigen soll baldmöglichst eine neue Donauordnung geschaffen werden wofür zweifellos angesichts der verwickelten Rechtsverhältnisse auf der unteren Donau ein Bedürfnis vorliegt. Jedoch verpflichtet sich Deutschland schon jetzt zur Anerkennung der neuen Ordnung, über deren Inhalt ihm noch nichts bekannt

ist. Immerhin darf Deutschland auf der Tagung der Mächte vertreten sein, ein gewisses, wenn auch das Unwürdige der Sachlage nicht beseitigendes Zugeständnis, das erst durch Abänderung des ursprünglichen Wortlautes von Art. 349 gewährt wurde. Nach dem Muster der Bestimmungen für den Oberrhein ist der Tschecho-Slowakei, dem Jugo-Slawischen Staat und Rumänien ein Servitut zu lasten Deutsch-Österreichs gegeben, das diese Staaten ermächtigt, das ihnen gegenüberliegende Ufer zu Strombauten aller Art in Anspruch zu nehmen; allerdings ist die Ermächtigung des internationalen Ausschusses erforderlich.

In den Bereich der Rechtsbrüche, welche die Wiedergutmachungsbestimmungen auszeichnen, fallen die Art. 352 bzw. 307 der Verträge von Versailles und St. Germain, welche für Deutschland ebenso wie für Österreich eine volle Haftung gegenüber der Europäischen Donaukommission festlegen „für die von dieser Kommission während des Krieges erlittenen Verluste“, obwohl diese fast ausschließlich durch Kriegshandlungen der Russen und Rumänen, und hierdurch veranlaßte Gegenmaßnahmen der Bulgaren verursacht sind.

Abtretungen aus dem Schiffspark der Donau sind für Deutschland nicht festgelegt, während sie Deutsch-Österreich in noch unbestimmtem Umfange zugemutet sind.

Das Ergebnis hinsichtlich der Donaubestimmungen ist das gleiche, wie bei der gesamten Regelung der Binnenschiffahrtsfragen: Lebensvolle Gebilde konventionalen Völkerrechtes werden zerstört durch Neuordnungen, denen durch einseitige Unterdrückung und Disqualifizierung der Besiegten durch kaum noch verhülte Hervordrängung partikularen Machtbegehrens der Keim der Zwietracht und damit der Arbeitsunfähigkeit von Anbeginn mitgegeben wird.

Eduard Rosenbaum

Neuskandinavismus

Seit im Jahre 1845 Orla Lehmann den Kopenhagener Studenten mit begeisterten Worten zurief, sie sollten eingedenk sein, daß es ein großes gemeinsames Vaterland aller Nordländer gäbe, „den großskandinavischen Norden“, ist der Gedanke an einen engeren politischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß der drei nordischen Hauptreiche Schweden, Dänemark, Norwegen — heute tritt noch Finnland hinzu —, nicht erloschen. Trug er ursprünglich einen mehr literarisch-akademischen Charakter, erlitt er durch die schwedisch-norwegische Trennung im Jahre 1905 eine sehr erhebliche Einbuße, so ist er im Unheil des Weltkrieges von neuem mächtig entfacht und gegenüber der Bewegung in der Mitte des 19. Jahrhunderts auf eine durchaus praktische Grundlage gestellt worden. Haben die unter der Bezeichnung „Skandinavismus“ zusammengefaßten Bestrebungen in der ersten Phase ihrer Entwicklung ein ausschließlich politisches Ziel, so sind sie durch die Notwendigkeit des Krieges auf das wirtschaftliche Gebiet hinüber getragen worden. Der Weltkrieg, in seinen Folgen für Neutrale wie Kriegführende gleich schwerwiegend, hat den nordischen Staaten die Notwendigkeit gegenseitiger Hilfe und festen Zusammenhaltens in den Wirtschaftsnöten der Zeit gezeigt. Wie sie daraus die nötigen Folgerungen gezogen und die gemeinsamen Interessen auf allen Gebieten des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens enger zu knüpfen bestrebt waren und sind, soll in folgendem dargelegt werden.

Was man sich zunächst unter dem „ökonomischen Skandinavismus“ dachte, wenigstens auf schwedischer Seite, und

welches Ziel man ihm gab, ist am klarsten von Professor Eli Heckscher in einem Vortrag auf der Jahresversammlung der Schwedischen Allgemeinen Exportvereinigung Ende 1918 ausgeführt worden. Die Hauptaufgabe des ökonomischen Skandinavismus, so sagte er, ist darin zu suchen, daß die drei Staaten sich Rücken an Rücken, das Gesicht nach außen, stellen, um sich gegenseitig gegen den Druck von außen zu sichern. Auf dem Gebiete des Lebensmittelaustausches, bei gemeinsamem Wareneinkauf im Auslande können sie einander wertvolle Hilfe leisten. In der Seeschifffahrt sind die Interessen weitgehend gleichgerichtet. Der interskandinavische Kapitalaustausch kann das Einströmen fremden Kapitals hindern und somit der Gefahr vorbeugen, daß der Ring der Nordreiche von außen gesprengt wird, was zur politischen und wirtschaftlichen Unterjochung führen muß. Allerdings: der früher so sehr gewünschte handelspolitische Zusammenschluß kann heute nicht mehr empfohlen werden. Die nicht zu beseitigende natürliche Verschiedenheit der Länder dürfte hier zu Interessenkonflikten führen, die geeignet sind, die gemeinsamen Interessen zu neutralisieren. Aus diesen Erwägungen ist die nordische Zollunion abzulehnen, die Gewährung gegenseitiger Vorzugszölle dürfte hier den Interessen der Länder vollauf und besser dienen. Bewahrung der nordischen Selbständigkeit — das ist der Sinn und Zweck der auf eine nordische Zusammenarbeit gerichteten Bewegung! — Wie weit im einzelnen diese Bewegung praktische Ergebnisse gezeigt hat, dafür nun einige Belege!

Die gemeinsamen weltpolitischen und wirtschaftlichen