

# 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: Hanfa 2447—51

Nr. 5

Hamburg, den 30. Januar 1920.

5. Jahrg.

## Inhalt:

Die Wirtschaftspolitik des Friedens von Versailles..	Seite 69	Weltwirtschaftliche Übersichten:	
Staat und Auslandseffekten in Deutschland (II).....	„ 71	Geld und Kapital .....	Seite 78
Deutschland und Rußland nach dem Friedensvertrag von Versailles .....	„ 73	Schiffahrt und Schiffbau .....	„ 79
Länder-Berichte:		Rohstoffe und Warenmärkte .....	„ 81
England .....	„ 75	Getreide und Futtermittel .....	„ 84
Vereinigte Staaten.....	„ 77		

## Die Wirtschaftspolitik des Friedens von Versailles

### III. Hafen- und Eisenbahnpolitik

Während es im allgemeinen zu den Besonderheiten der „offenen Diplomatie“ des Friedens von Versailles gehört, daß schwerwiegende Bestimmungen an wenig auffällender Stelle stehen oder eine so verklausulierte Form erhalten haben, daß das einfache, anschauliche Denken sich von ihrer Tragweite überhaupt keine Vorstellung zu bilden vermag, haben die Hafenprobleme eine Regelung von eigentümlicher Plumpheit erfahren. Unter Verachtung aller feineren Mittel, durch welche sich wirtschaftlicher Einfluß sichern läßt, ist bei der Lösung dieser Fragen dem Machtbegehren alter und dem Flaggenchauvinismus junger Staaten rücksichtslos nachgegeben worden. Die Methoden versteckten Kampfes sind erst wieder zur Anwendung gebracht, wo es galt, die Verkehrslenkung im Interesse der gegnerischen Staaten vorzunehmen; vielleicht in keinem Punkt schärfer als in den Fragen der Eisenbahnpolitik wird Deutschland wie eine herrenlose Sache (res nullius) behandelt, wie eine anzuschließende, völker- und rohstoffreiche Wildnis, die einer autonomen oder freigewollten Vertragsregelung der Verkehrspolitik nicht fähig ist.

Wir wenden uns zunächst den Bestimmungen zu, durch welche Hafenfragen auf dem Wege des Eingriffs in die deutsche Gebietshoheit gelöst werden sollen.

Art. 65 bestimmt: „Binnen drei Wochen nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags werden die Häfen von Straßburg und von Kehl für die Dauer von sieben Jahren zu einer Betriebseinheit ausgestaltet. Die Verwaltung dieser Betriebseinheit leitet ein Direktor, den die Rheinschiffahrts-Zentralkommission ernannt und auch wieder abberufen kann. Dieser Direktor muß französischer Staatsangehöriger sein.“ Er hat seinen Sitz in Straßburg und untersteht der Rheinschiffahrts-Zentralkommission, deren Zusammensetzung so ist, daß sich wahrscheinlich stets eine Mehrheit gegen Deutschland finden wird. Frankreich kann nach sechs Jahren, wenn es der Ansicht ist, daß der Stand der Straß-

burger Hafenarbeiten dies erfordert, eine Verlängerung dieser Verbindung auf neue weitere drei, also auf insgesamt zehn Jahre beantragen; die Entscheidung steht der Rheinkommission zu. Diese Regelung wird ausdrücklich als eine „Übergangsordnung“ bezeichnet, und somit sind auch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse des Hafendirektors durch genaue Aufzählung seiner Zuständigkeiten begrenzt. Jedoch liegt nach den Erfahrungen, welche im linksrheinischen Besetzungsgebiet gemacht sind, kein Anlaß vor, daran zu zweifeln, daß die Franzosen ihre diktatorische Stellung politisch und wirtschaftlich bis aufs äußerste ausnutzen werden. Zu solcher schwer wieder auflösbaren Verkoppelung beider Häfen lag eine unbedingte Notwendigkeit nicht vor, zumal Straßburg im Vergleich zu Kehl bereits eine überragende Eigenbedeutung erlangt hatte (1913 Güterumschlag Straßburgs 2 726 977 Tonnen, Kehls 510 041 Tonnen). Gleichwohl waren das Reich und die badische Regierung zu weitestem Entgegenkommen in den angestrebten Friedensverhandlungen bereit.

Das östliche Gegenstück zu dieser immerhin noch verhüllten Aneignung eines deutschen Hafens bildet die Losreißung Danzigs vom Deutschen Reich und seine Preisgabe an die Begehrllichkeit Polens. Punkt 13 der Wilsonpunkte vom 8. 1. 18 hatte gelautet: „An independent Polish state should be erected... which should be assured a free and secure access to the sea...“. Wilson selbst hatte schon in einer früheren Ansprache (vom 22. 1. 17) zugegeben, daß ein direkter Zugang zum Meere nicht ausschließlich territoriale Abtretungen erfordere, sondern „zweifelloso durch die Neutralisierung direkter Wegerechte unter der allgemeinen Friedensbürgschaft“ gewährt werden könne. Entsprechend diesen Grundsätzen hatte die deutsche Regierung sich in ihren zusammenfassenden Gegenvorschlägen vom 29. 5. 19 bereit erklärt, „die Häfen von Memel, Königsberg und Danzig zu Freihäfen auszugestalten und in diesen Häfen Polen weitgehende Rechte einzuräumen“. Er-

gänzend sollten Polen, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, erhebliche Zugeständnisse auf den Eisenbahnen zur Küste gemacht werden. Die Entente hat gegenüber solchen Vorschlägen im Widerspruch zum Vorvertrage bestimmt, daß das Gebiet von Danzig, dessen Kreise eine polnische Minderheit von 3 bis 11 % der Bevölkerung aufweisen, aus dem Deutschen Reich ausscheidet und zu einem Freistaat gemacht wird, dessen Verwaltung laut Art. 104 fast völlig in die Hände Polens übergeht, das auch die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten des Freistaates übernimmt. Ihre besondere machtpolitische Note erhalten diese Bestimmungen durch die Hingabe eines breiten, überwiegend von Deutschen bewohnten Korridors an Polen, der aus dem Gebiete von Thorn an beiden Ufern der Weichsel durch Westpreußen und Pommern auf Danzig zuführt, und die Grenzlinien für einen erbitterten Nationalitätenkampf zwischen Deutschen und Polen absteckt.

Einen weiteren Rechtsbruch stellt die durch Art. 99 Deutschland aufgezwungene Abtretung des Gebietes von Memel dar, über das bisher noch nicht verfügt worden ist. Deutschland mußte sich aber bereits verpflichten, auch hier jede Bestimmung im voraus anzuerkennen, welche die Entente über dieses vorwiegend von Deutschen bewohnte Gebiet treffen wird.

Memel und Danzig sind die Endpunkte der Umklammerung Ostpreußens, das, aus jedem Zusammenhang mit dem Reichsgebiet gelöst, wie eine Seefestung in die anschwellende Flut des Slaventums vorgeschoben erscheint. Von hier aus wird der Osten, soweit er überwiegend deutschen Charakters ist, in seinen wirtschaftlichen und politischen Zusammenhängen wieder aufgebaut werden müssen.

Weniger gewalttätigen Charakter, als vielmehr die Zeichen einer kleinlichen und kurzsichtigen Politik, tragen die Bestimmungen der Art. 363 und 364, welche der Tschecho-Slovakei die Benutzung nördlicher Häfen gewährleisten. Wegen ihrer Bedeutung seien sie im vollen Wortlaut angeführt:

Art. 363. In den Häfen Hamburg und Stettin verpachtet Deutschland der Tschecho-Slovakei für einen Zeitraum von 99 Jahren Landstücke, die unter die allgemeine Verwaltungsordnung der Freizonen treten und dem unmittelbaren Durchgangsverkehr der Waren von oder nach diesem Staate dienen sollen.

Art. 364. Die Abgrenzung dieser Landstücke, ihre Herrichtung, die Art ihrer Ausnutzung und überhaupt alle Bedingungen ihrer Verwendung des Pachtpreises werden durch einen Ausschuß bestimmt, der sich aus je einem Vertreter Deutschlands, der Tschecho-Slovakei und Großbritanniens zusammensetzt. Diese Bedingungen können alle 10 Jahre in der gleichen Weise einer Nachprüfung unterzogen werden.

Deutschland erklärt im voraus seine Zustimmung zu den so getroffenen Entscheidungen.

In den deutschen Gegenvorschlägen vom 29. 5. 19 wurde in völliger Sachlichkeit erwidert: „Irgendwelche Verkehrsbehinderungen sind von den Verwaltungen beider Häfen weder früher vorgenommen worden, noch besteht im eigensten Interesse der Hafengebiete die Absicht, solche in Zukunft eintreten zu lassen.“ Jedoch erklärte sich Deutschland auch hier zu weitgehendem Entgegenkommen bereit. Wie aus modernen Häfen, deren Arbeitsteilung sich vielfach nicht nach geographischen, sondern waren- und verkehrstechnischen Gesichtspunkten richtet, ein räumlich abgegrenzter Teil ausgeschieden und wirtschaftlich gewinnbringend von dem Nutznießer verwaltet werden soll, ist nicht recht zu übersehen. Vielleicht würde sich die Tschecho-Slovakei allein, welcher gründliche wirtschaftliche Erwägungen nicht fremd sind, diesen wie eine politische Eitelkeit wirkenden Wunsch erspart haben, stünde

nicht der geheime Wille Englands dahinter, auf diesem Umwege je einen Kommissar in dem bedeutendsten deutschen Hafen der Nordsee und der Ostsee zu erhalten.

Die hafenspolitischen Bestimmungen territorialen Charakters finden ihre Ergänzung durch eine Reihe von wirtschaftlichen Sätzen, welche einerseits Gleichberechtigung der Fremden in bezug auf bestehende Verhältnisse verlangen, andererseits durch materielle Bedingungen in die künftige Gestaltung eingreifen.

Aus dem Inhalt der Art. 321 bis 326, welche für die Verkehrsinteressen der alliierten und assoz. Mächte den gleichen Schutz fordern, wie er dem innerdeutschen Verkehr gewährt wird, ist vor allem Art. 323 hervorzuheben, der Deutschland untersagt, irgendwelche unterschiedliche Behandlung eintreten zu lassen, welche an die Nationalität oder die Art des Verkehrsmittels oder an den für die Beförderung gewählten Weg anknüpft. Es ist hierbei an die Unterscheidungszölle gedacht, die etwa die fremde Flagge höher belasten als die eigene, oder die im Seeverkehr einkommenden Waren zolltariflich bevorzugen vor denen, die über die Landgrenze kommen, oder eine Ware, die auf dem Wege vom Ursprungsland eine Zwischenlagerung erfahren hat, höher belasten als die unmittelbar importierte (surtaxe d'entrepôt.) Es ist nicht anzunehmen, daß Deutschland solche Unterscheidungszölle geplant hat. Da aber diese Pflicht zur Unterlassung nicht die Gewährung der Gegenseitigkeit einschließt, so hätten sie als wirtschaftliche Gegenmaßnahme wertvoll werden können. Nach dem Wortlaut des Vertrages wäre zum Beispiel Frankreich, das schon bisher seine Häfen durch Unterscheidungszölle begünstigte, berechtigt, die über deutsches Gebiet Elsaß Lothringen zugeführten Rohstoffe mit höheren Eingangszöllen zu belasten, als sie die über französische Seehäfen kommenden Waren zu tragen haben.

Solchen negativen Interessen des Auslandes an den deutschen Häfen stehen jedoch erhebliche positive gegenüber, da sie das Einfallstor für den Verkehr mit Ost- und Südosteuropa sind. Es wird deshalb in Art. 328 bündig erklärt: „Die Freizonen, die in den deutschen Häfen am 1. 8. 14 eingerichtet waren, bleiben bestehen“. Es wird dann für diese und alle neu einzurichtenden durch die Art. 328 bis 330 eine besondere Ordnung festgesetzt, welche im wesentlichen mit dem geltenden deutschen Recht übereinstimmt. Da überdies Deutschland kein wirtschaftliches Interesse an der Einengung der Bestimmungen hat, so erscheinen sie als eine unnötige Beeinträchtigung der Souveränität Deutschlands, sofern sie nicht den Ausgangspunkt zu einer umfassenden völkerrechtlichen Regelung des Systems der dem internationalen Verkehr erschlossenen Freihäfen bilden sollen. — Die in sich widerspruchsvolle Fassung des Art. 328, der in Absatz 3 die Erhebung der üblichen Hafengebühren für Schiff und Ladung, in Absatz 4 aber nur die einer statistischen Gebühr, die höchstens eins vom Tausend vom Wert betragen darf, gestattet, wird bei künftigen Verhandlungen eine Klarstellung erfahren müssen, falls ihre praktische Überflüssigkeit sie nicht überhaupt in Vergessenheit geraten läßt.

In enger sachlicher und systematischer Verbindung mit den Bestimmungen über die Häfen stehen die Sätze, welche die Tarifgestaltung auf den deutschen Eisenbahnen bedingungslos der Willkür der Gegner unterwerfen. Art. 323, ergänzt durch Art. 365, nimmt Deutschland jede Möglichkeit, die Eisenbahntarife in den Dienst der Außenhandelspolitik oder inländischer Produktionsförderung zu stellen. Art. 365 bestimmt, daß alle Güter aus den Gebieten oder für die Gebiete der alliierten und assoziierten Mächte, welche in Deutschland Einfuhr oder Durchfuhr darstellen, Anspruch haben auf die „günstigste Behandlung, die für Güter gleicher Art

gilt, welche auf irgend einer deutschen Strecke im Binnenverkehr oder zum Zweck der Aus-, Ein- oder Durchfuhr unter ähnlichen Beförderungsverhältnissen, insbesondere bezüglich der Länge der durchlaufenen Strecken, befördert werden.“ Damit sind also nur unbedeutende Sondertarife von lokaler Bedeutung von dem Anspruch auf allgemeine Anwendung ausgenommen. Das geht weit über die sogenannte Paritätsklausel hinaus, für deren Fassung als ein Beispiel Art. 12 des Handelsvertrages mit Schweden (Reichsgesetzbl. 1911, S. 275 ff.) herangezogen sei: „Insbesondere sollen für schwedische oder aus Schweden kommende, nach einer deutschen Station oder durch Deutschland beförderte Gütersendungen auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden, als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke.“ Bestand also etwa früher ein Tarif, der die Ausfuhr von Kali ab Grubenstation über Bremen und Hamburg begünstigte, so hatte dieser für die Paritätsklausel kein praktisches Interesse; dagegen könnte Frankreich auf Grund des Art. 365 jetzt verlangen, daß der gleiche günstige Tarifsatz ihm für die Einfuhr von elsässischem Kali auf ganz anderen, süddeutschen Strecken gleichfalls zugebilligt werde. Des weiteren muß Deutschland nach Art. 365, Abs. 2 sich an der Erstellung internationaler Durchgangstarife beteiligen, denen die Sätze der auf einer bestimmten Strecke gewährten Ermäßigung für diese Güterart zugrunde zu legen sind.

Die besonderen Ziele, welche mit dieser gründlichen Einebnung des durchdachten Systems der deutschen Eisenbahntarife verfolgt werden, werden deutlicher erkennbar, wenn wir noch einmal zu den Bestimmungen über die Häfen zurückkehren. Art. 323, der das allgemeine Verbot unterschiedlicher Behandlung der Güter hinsichtlich der Beförderungspreise ausspricht, wendet sich ganz besonders auch gegen die „Form von kombinierten Tarifen“, wie sie in Deutschland für den Ostafrika- und Levanteverkehr bestanden; die Eisenbahn berechnete, gestützt auf Verträge mit den betreffenden Schiffahrtsgesellschaften, dem inländischen Fabrikanten einen festen Satz für Transporte etwa nach Daressalam oder Konstantinopel, so daß dieser bei langfristigen Aufträgen für die Preiskalkulation das Risiko steigender Seefracht völlig ausschalten konnte.

Obwohl diese, ohne jede Gegenseitigkeit, Deutschland aufgezwungenen Bestimmungen bereits jede eigene Verkehrspolitik ausschließen, wird durch Art. 325 weiter verfügt: „Die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte genießen alle Vorteile und Tarifiermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen oder Schiffahrtsstraßen zugunsten deutscher Häfen oder irgend eines Hafens einer anderen Macht gewährt werden“. Gewährt Deutschland etwa für bestimmte sächsische Industrieerzeugnisse einen günstigeren Ausfuhrtarif nach Rotterdam, so können die alliierten und assoziierten Mächte nicht nur für gleiche Erzeugnisse die Gewährung des gleichen Satzes auf allen deutschen Strecken in beliebiger Richtung verlangen, sondern überdies die Teilnahme Deutschlands an mit diesem

Streckensatz gebildeten Durchgangstarifen nach Triest, Genua, Le Havre, Antwerpen, Danzig usw. Diese Verpflichtung ist in Art. 326 eigens festgelegt. Im ursprünglichen Vertragsentwurf war noch ein Art. (325) enthalten, welcher besagte, Deutschland verpflichtet sich, keine Maßregel zu ergreifen, welche Güter, zugunsten seiner eigenen Transportstrecken, von ihrem normalen Verkehrswege (itinéraire normal) ablenken würde. Der einfache Hinweis auf diese völlig unsinnige Bestimmung in den deutschen Gegenanschlägen vom 29. 5. 19 hat genügt, die Gegner zur Streichung zu veranlassen.

Um die eigentümliche Gerechtigkeit dieses vor allem gegen die deutschen Seehäfen gerichteten Vorgehens richtig verstehen zu können, muß man aus dem Frieden von St. Germain den entsprechenden Art. 312 heranziehen, der zwar auch alle unterscheidenden Tarifbildungen untersagt, dessen Absatz 3 aber lautet: „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 Gesichtspunkte ihres Wettbewerbes mit den deutschen Nordseehäfen aufrecht zu erhalten.“

Mannigfache Bestimmungen, welche mehr die technische Seite des Eisenbahnwesens angehen, sollen hier außer Betracht gelassen werden. Der Abschnitt erhält sein entscheidendes Gepräge durch den Art. 366, welcher von Deutschland fordert, daß es zunächst die Bestimmungen des wieder zu erneuernden internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. 10. 1890 nebst den späteren Zusätzen (Berner Konvention) erfüllt, daß es aber schon jetzt, auch wenn es sich an den Verhandlungen nicht beteiligen sollte, einem neuen Übereinkommen über die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern zustimmt, sofern dieses binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten des Friedensvertrages geschlossen werden sollte.

Hier tritt jener oft hervorgehobene „Geist“ des Friedens zutage, den das Ultimatum der Alliierten vom 16. 6. 19 dahin erläutert, daß die Herstellung gleichartiger Verkehrsbedingungen einen wesentlichen Teil der Völkerbundsaufgaben (gemäß Art. 23e) bilde, daß aber, solange ihre allgemeine Durchführung noch nicht erfolgt sei, wenigstens Deutschland schon die Anwendung solchen freiheitlichen Verfahrens und die vorbehaltlose Zustimmung zu künftigen Ausdehnungen auferlegt werden müsse, damit es nicht später aus Gründen ungerechtfertigten Widerstrebens oder politischer Empfindlichkeit die allgemeine Ausdehnung auf alle Mitglieder des Völkerbundes unmöglich mache.

Dieses Verfahren, Deutschland einseitig als Versuchsobjekt mit den nachteiligen Nebenwirkungen der gebrochenen Versprechen Wilsons zu belasten, die durch Ausschluß der Gegenseitigkeit in schärfstes materielles Unrecht verkehrt werden, hat auch die Regelung der Binnenschiffahrtsfragen bestimmt, mit denen sich ein folgender Aufsatz zu befassen hat.

*Eduard Rosenbaum*

## Staat und Auslandseffekten in Deutschland (II)

Mit der Suspension der Stempelsteuer (vgl. W.-D. Nr. 4) waren sicherlich noch einige hundert Millionen aus Portefeuille unserer Auslandswerte hinzugezogen, das ohnehin auch abzüglich der vier Milliarden Auslandsdepots an zwanzig Milliarden Mark zu Kriegsanfang betragen haben dürfte, an die sich unsere Regierung jedoch erst im August 1916 erinnern ließ, nachdem bereits ein großer Teil namentlich der Amerikaner

abgeflossen war: Man ordnete erst einmal, wie nun auch in Frankreich, die völlig überflüssige und zeitraubende Inventarisierung an, gemäß der Bundesratsverordnung v. 23. 8. 16, deren Stichtag der 30. 9. war, während die Anmeldefrist später bis zum 15. 11. verlängert wurde. Entgegen der Formulierung der Anmeldebogen kam es natürlich nicht darauf an, ob die Werte im Ausland zahlbar gestellt waren. Die