



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Deutschland

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1925

5. Handelsflotte und Verkehrswege

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77102](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77102)

leistungen an Vieh (sogar lebendem Wild!), Schiffen, Kohlen und Kohlenderivaten, Chemikalien (Farben!), Materialien für den Wiederaufbau der Kampfzone in Nordfrankreich und Belgien, ferner durch den Umstand, daß die Leistungen auf allen Gebieten der deutschen Produktion durch die sozialen Veränderungen (Achtstundentag, Streiks), durch Herabminderung der Arbeitskräfte infolge Unterernährung, durch Verschlechterung der maschinellen Anlagen während des Krieges usw. erheblich zurückgegangen sind.

Was den uns so schwer schädigenden Raub an unseren wichtigsten Bodenschätzen, Kohle und Eisen, besonders ungerecht erscheinen läßt, ist die Tatsache, daß sowohl der französische Anteil des lothringischen Minettegebietes als auch der polnische (früher russische und österreichisch-galizische) am oberschlesischen Kohlenbecken schon ohne die deutschen Gebiete größer war als der entsprechende Anteil Deutschlands (Abb. 51, 52). Weder für Frankreich noch für Polen bedeutet also der Erwerb der deutschen Bezirke eine Lebensnotwendigkeit, er überhäuft sie vielmehr mit einem Reichtum, den voll auszunützen sie kaum in der Lage sind. Frankreich, das jetzt der größte Eisenerzeuger Europas ist, hat schon vor dem Kriege mehr als die Hälfte seiner Erze nach Belgien und Deutschland ausgeführt. Sein heißes Bemühen, auch in den Besitz der größten Eisenerz-Verarbeitungsstätte des Kontinentes, des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, zu gelangen, war eine der Hauptursachen des brutalen Einbruches in das Ruhrgebiet. — Polen besaß schon vor der Teilung Oberschlesiens vom gesamten Steinkohlenbezirk 51,8 % (gegen 32,9 % deutschen und 15,3 % tschechoslowakischen Anteil) der Bodenfläche mit rund der Hälfte der noch vorhandenen Kohlenvorräte. Dazu erhält es nun in den Kreisen Rybnik und Pleß gerade den noch reichsten, bisher am wenigsten abgebauten Anteil des deutschen Bezirkes, so daß es gegenwärtig über mehr als 200 Milliarden Tonnen Kohle verfügt.

Die furchtbaren Schädigungen des gesamten deutschen Wirtschaftslebens durch die Besetzung des Ruhrgebietes, deren angebliche Berechtigung Frankreich ja auch, wenn auch widerrechtlich, aus dem Versailler Diktat abzuleiten sucht, sind heute in ihrer gesamten Auswirkung noch gar nicht zu übersehen. Die schweren Wunden aber, die dem deutschen Wirtschaftskörper durch sie geschlagen wurden, sind schon aus den wenigen zur Verfügung stehenden Zahlen zu erkennen. Die deutsche Steinkohlenförderung sank im Jahre 1923 auf 62 Mill. t, d. h. auf die Hälfte des Vorjahres, so daß die Einfuhr fremder Kohle trotz der wirtschaftlichen Daniederlage gegenüber 1922 um 100 % gesteigert werden mußte. — Die Eisenerzeugung lag fast ganz still. Unser Bedarf an fremden Eisenerzen, der 1922 noch 11 Mill. t betrug, ging 1923 auf 2,4 Mill. t herunter. (S. auch S. 51.) — Besonders deutlich zeigt sich die verheerende Wirkung der Ruhrbesetzung im deutschen Binnenwasserverkehr, der 1923 mit 45 Mill. t nur knapp die Hälfte des Vorjahres und nur ein reichliches Viertel der Vorkriegszeit betrug. Der Ausfall ist zum weitaus größten Teil dem gewaltigen Rückgang des Verkehrs in den Rhein- und Ruhrhäfen zuzuschreiben.

5. HANDELSFLOTTE UND VERKEHRSWEGE

Vor dem Kriege stand die deutsche Handelsflotte mit 5,239 Mill. Br.-Reg.-T. an zweiter Stelle nach der englischen, wenn auch in großem Abstand. Nach dem Waffenstillstand, dem Frieden und der sogenannten „Sühne“ für die sachlich ein-



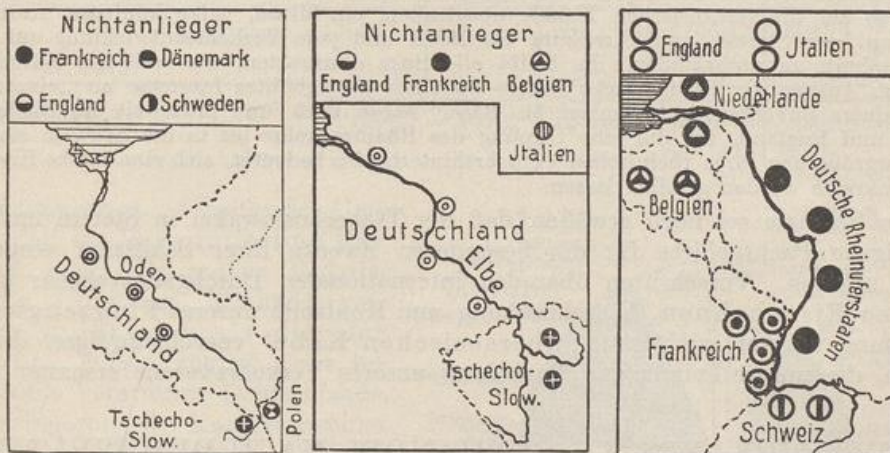
51. Politische Zugehörigkeit des oberschlesischen Kohlengebietes.



52. Lothringisches Minettegebiet. (Mit alter Grenze.) Die Zahlen bedeuten die Anzahl der Hochöfen in der Umgebung der genannten Orte.
D. Oth. = Deutsch. Oth.
F. = Fentsch.
Gr. M. = Groß Mövern.
Rb. = Rombach.

wandfreie Tat von Scapa Flow wurde sie auf schätzungsweise 419 000 Reg.-T. oder 8% ihres früheren Bestandes verringert. Diese Vernichtung ist um so schwerwiegender, als uns infolge des gesteigerten Bedarfs an überseeischer Zufuhr und der Erweiterung des Aufgabenkreises unserer Küstenschiffahrt durch die Lostrennung Ostpreußens eine große Handelsflotte mehr denn je not tut. Dabei ist zu bedenken, daß die uns belassenen Schiffe nur kleine, nicht mehr als 1600 Reg.-T. fassende Fahrzeuge sind, die sich für die Zwecke der Überseefahrt wirtschaftlich kaum eignen. Wohl in der Sorge, daß wir uns zu schnell eine neue Flotte bauen könnten, hat man uns verpflichtet, in den dem Friedensschluß folgenden fünf Jahren Neubauten in einem Gesamtgehalt von 1 Mill. Br.-Reg.-T. an die Entente abzuliefern.

Dennoch scheint, dank der bewundernswerten Tatkraft der deutschen Reedereien, gerade hinsichtlich unserer Flotte der Wiederaufbau die ersten sichtbaren Erfolge zu zeitigen. Die uns nach dem Verlust der vier Danziger Schiffsbaustätten verbliebenen 29 Werften waren seit 1920 außerordentlich stark beschäftigt. Durch Neubau namentlich von Schiffen kleinerer und mittlerer Abmessungen sowie durch Rückkauf zahlreicher an die Entente ausgelieferter oder von



53—55. Zur Internationalisierung der deutschen Ströme.

Die Verwaltung der Oder wird von 3 Deutschen und 6 Nichtdeutschen, die der Elbe von 4 D. und 6 Nd., die des Rheins von 4 D. (Vertretern der einzelnen deutschen Rheinuferstaaten) und 14 Nd. geführt.

ihr beschlagnahmter Handelsschiffe ist die deutsche Handelsflotte bis zum Jahre 1923 wieder zu der angesichts der schwierigen Verhältnisse stattlichen Größe von rund 2,6 Mill. Br.-Reg.-T. erwachsen. Sie ist gleichzeitig die jüngste und modernste Handelsflotte, die alle Errungenschaften neuzeitlicher Technik beim Schiffsbau anwenden konnte. Damit ist immerhin eine Grundlage für eine bescheidene Wiedergewinnung der Seegelung der deutschen Handelsflotte geschaffen.

Weit weniger erfreulich sind vorläufig noch die Aussichten unserer Binnenschiffahrt. Etwa ein Fünftel unserer gesamten Flußschiffahrtstonnage (1913: mehr als 30 000 Schiffe mit 7,5 Mill. t Tragkraft) mußten wir an Frankreich, Polen und die Tschechoslowakei ausliefern. Viel schlimmer ist, daß wir nicht mehr Herr über unsere Wasserstraßen sind, denn der Nordostseekanal, die Elbe (von der Moldaumündung ab), die Oder (von der Oppamündung ab), die Memel (von Grodno ab) und die Donau (von Ulm ab) sowie jeder schiffbare Teil dieser Flußnetze, der mehr als einem Staat als natürlicher Zugang zum Meere dient, wurden internationalisiert. Ja, selbst für den etwa von Deutschland zu erbauenden Main-Donau-Kanal wurde diese Maßnahme vorgesehen. In den internationalen Kommissionen (Abb. 53—55), die diese Wasserstraßen verwalten, ist Deutschland gegenüber den Vertretern der fremden Mächte stets in der Minderheit, auch in der künftigen Rheinkommission,

in der Deutschland bisher das Übergewicht hatte. Den Ausschlag geben neben den Vertretern der nichtdeutschen, meist feindlichen Anliegerstaaten die Abgesandten von Staaten, die die Verhältnisse wegen der Entfernung ihrer Staaten nicht völlig übersehen und die an den Fragen der deutschen Stromschifffahrt naturgemäß im besten Falle nur geringes Interesse haben. Unter diesen Umständen ist die Gefahr, daß die zum weiteren Ausbau und zur sonstigen Verbesserung unserer Wasserstraßen nötigen Maßnahmen nicht in dem gewünschten Umfange und zur rechten Zeit geschehen, außerordentlich groß.

In welcher verhängnisvoller Weise sich dieses Übergewicht fremder Vertreter an den deutschen Wasserstraßen einmal auswirken kann, davon geben die Artikel 354—362 des Versailler Diktats, die den Oberrhein betreffen, einen Begriff. Hier hat künftig nur Frankreich das Recht, „Wasser aus dem Strom zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schifffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen“. Damit sind Badens sorgsam erwogene Pläne, seinen rheinischen Uferstreifen mit nachdrücklicher Ausnützung des Stromes weiterzuentwickeln, völlig vernichtet. Aber noch mehr: durch jene Bestimmungen erhält Frankreich, das ausgesprochenermaßen die Absicht hat, den Rheinverkehr oberhalb Straßburgs auf die französischen Kanäle abzulenken, ein Mittel, jeden künftigen Ausbau des Rheins auf der Strecke von Straßburg bis Basel und jede Verkehrsentwicklung auf diesem Stromabschnitt zu unterbinden. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie weit die Schweiz, die nach dem Ausbau der Rheinstrecke Basel—Bodensee ein erhöhtes Interesse an „einem freien Rhein, einem unverbauten Stromlauf bis Basel“ haben muß, und inwieweit die Niederlande, Belgien und England, für die eine Öffnung des Rheinverkehrs bis in die Schweiz eine wertvolle Vergrößerung ihres rheinischen Verkehrshinterlandes bedeutet, sich eine solche Knebelung von Frankreich werden gefallen lassen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß der Tschechoslowakei in Stettin und Hamburg eigene Pachtgebiete für die besonderen Zwecke ihrer Schifffahrt eingeräumt werden mußten. Vorschriften über den internationalen Durchgangsverkehr auf den deutschen Eisenbahnen, Einschränkung und Kontrolle unseres Flugzeugwesens, Enteignung unserer wichtigsten überseeischen Kabel vervollständigen die Maßnahmen, die unsere Feinde zur Knebelung unseres Verkehrswesens ersonnen haben.

III. DEUTSCHLANDS AUSSENHANDEL NACH DEM WELTKRIEG

In welchem hohem Maße die Gebietsverluste und die wirtschaftlichen Bestimmungen des Versailler Diktats durch Untergrabung der Produktionsfähigkeit, durch Verminderung der Kaufkraft des deutschen Volkes und durch die Zerstörung der deutschen Außenhandelsbeziehungen das deutsche Wirtschaftsleben geschädigt haben, kommt besonders deutlich in den Veränderungen zum Ausdruck, die der deutsche Außenhandel in der Nachkriegszeit erfahren hat.

Betrachten wir zunächst die Schlußreihe der Tabelle auf S. 49, so ergibt sich, daß der Gesamtwert des deutschen Außenhandels in den Jahren 1922 und 1923, die schon eine erhebliche Steigerung gegenüber den unmittelbar vorangegangenen Jahren aufweisen, nur die reichliche Hälfte des Gesamthandels von 1913 ausmacht.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die gegenwärtigen Warenpreise erheblich über denen der Vorkriegszeit liegen. Schaltet man die seit 1913 eingetretene Preissteigerung aus, kommt man also zu einem mengenmäßigen Vergleich, so wird das Bild noch trüber, indem sich dann beispielsweise für den Gesamthandel des Jahres 1923 nur ein Betrag von etwa 48% gegenüber demjenigen von 1913 ergibt (43,1% in Einfuhr, 52,5% in Ausfuhr). Das ist eine sehr bedeutende Verringerung, auch wenn man die Verkleinerung der Bevölkerung gegenüber 1913 in Betracht zieht¹. Auch fällt diese Erscheinung um so mehr ins Gewicht, als der Außenhandel

¹ Diese betrug 1919 etwa 10% (s. S. 36), Ende 1923 aber nach Schätzungen infolge der natürlichen Vermehrung und noch mehr infolge der starken Zuwanderung aus den abgetretenen Gebieten nur noch etwa 6%.