



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Von Linksrhein: Die Versklavung des Rheins

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



Ausgegeben am 10. März 1921

Unsere ehemals so berühmte Nation, die durch ihre Tapferkeit und ihr Blut das römische Reich errungen hat und einst als Königin der Welt Gesetze vorschrieb, ist jetzt in Armut versunken und zur Dienstmagd herabgewürdigt; in einem erbarmungswürdigen Zustand liegt sie da und beweint schon seit vielen Jahren ihr Schicksal und ihre Armut. (Aeneas Sylvius)

## Die Versklavung des Rheins

Von Linksrheiner

**A**us Friedensvertrag und Zusatzbestimmungen erheben sich allgemach die Forderungen, die Frankreich an die Wirtschaftskräfte Süd- und Westdeutschlands stellt, zu brutaler Wirklichkeit. Die Versklavung des deutschen Rheins, der die Waffenstillstandsbedingungen vom November 1918 bereits ihr ganz besonderes Augenmerk zuwandten, macht reizende Fortschritte, deren logischer Entwicklung die vielfachen Tagesnachrichten der letzten Wochen und Monate kaum gerecht zu werden vermochten.

Die erste Maßregel war noch um die Wende des „Friedensjahres“ 1920 die Beschlagnahme deutscher Polizeiboote und das unmittelbar darauf folgende Verbot des Reichswasserschutzes auf dem ehemals deutschen Strom. Das letzte der wenigen Machtmittel und Verfügungsrechte, die Deutschland bislang noch auf dem Rhein besaß, hat ihm die Entente damit kurzerhand abgesprochen, ohne daß Wortlaut und Auslegung des Friedensvertrags einen Widerspruch erlauben oder ermöglichen. Unmittelbar darauf, Anfang Januar erst, folgten dann die Befehle zur Ausführung der Artikel 357 ff. des Versailler Schmachfriedens und zur Erledigung der einschlägigen „Wiedergutmachungs“bestimmungen, über deren Inhalt und Wirkung sich die allerwenigsten im Reiche bislang Gedanken und Besorgnisse machten. Immer noch wird ja auch heute in weiten Kreisen des deutschen Volkes die stille Hoffnung gehegt, daß der Feind dieses und jenes doch unmöglich durchführen könne, bis eben das Diktat der Entente selbst erst den

Grenzboten I 1921

16

Ungläubigen die ganze Schwere der auf uns ruhenden Last und Schande deutlich und klar vor Augen führt.

Ein amerikanischer Schiedspruch hat jetzt auf Grund des Friedensvertrags bestimmt, daß 254 150 Tonnen Kahnraum der Schiffe und Schlepper der deutschen Rheinflotte mit 23 761 PS Schleppkraft sofort abzuliefern seien, während die Berechnung der deutschen Regierung den Anspruch Frankreichs auf nur 110 000 Tonnen Kahnraum und 7300 PS Schleppkraft angesetzt hatte. Zugleich hat dann dieser selbe Schiedspruch auf Grund des gleichen Artikels, ebenfalls weit hinausgehend über die deutschen Angebote, Frankreich einen ganz ungeheuerlichen Anteil an den deutschen Rheinschiffahrtsanlagen im Auslande und Inland überwiesen: sämtliche Einrichtungen, Anlageplätze, Kaiflächen, Docks, Lagerhäuser, Lade- und Löschrichtungen, die die Mannheimer Rheinschiffahrtsgesellschaft vorm. Fendel in ihrem Seehafen Rotterdam besaß, und dazu 70 v. H. der Aktien dieser selben Firma. Was diese Übereignung bedeutet, wird dem deutschen Handel und der deutschen Industrie wohl erst nach und nach in vollem Umfang klar und deutlich werden. Mit dem abgetretenen Schiffsraum verliert die deutsche Rheinschiffahrt, die heute durch die Zwangsstransporte der Ruhrkohle auch politisch lebenswichtiger geworden ist denn je, mit einem Schlage 13 1/2 v. H. ihres gesamten Bestandes. Mit ihrem Eigenbesitz in Rotterdam verliert sie den zweiten Ausgangspunkt und Umschlaghafen ins Weltmeer hinaus. Konnte das Reich bislang Rotterdam und Antwerpen in ihren wirtschaftspolitischen Gegensätzen gegeneinander ausspielen, so ist jetzt dem deutschen Handel das freie Verfügungsrecht über den einzigen halbwegs deutschen Rheineseehafen genommen, nachdem Antwerpen bereits durch die Niederlagen des Weltkrieges verloren ging. Noch wichtiger aber ist ein anderes: die bisher abgelieferten Teile der deutschen Rheinflotte sind nur ein Stücklein von dem, was Deutschland von Rechts wegen durch den Friedensvertrag Frankreich zugebilligt hat. Bei der Berechnung dieser Schiffsabgaben ist die „Wiedergutmachung“ noch nicht berücksichtigt, die wir ebenfalls Frankreich bereitwillig zugestanden haben. Außer der Rückgabe der seit dem 1. August 1914 „aus irgendeinem Grunde“ in deutschen Besitz übergegangenen Fahrzeuge hat Deutschland danach einen Teil seines Flußfahrzeugparks bis zur Höhe der den Verbandsmächten während des Krieges „aus irgendeinem Grunde“ entstandenen Verluste abzutreten. Der amerikanische Schiedspruch, der auch hierüber das weitere zu bestimmen hat, ist noch nicht erfolgt, wohl aber hat der Schiedsrichter bereits ganz im allgemeinen den Prozentsatz auf 15 v. H. der Rähne und auf 2 1/2 v. H. der Schlepper festgesetzt. Der Gesamtbetrag der abzugebenden Schiffe würde sich demnach auf 30 v. H. des ganzen Bestandes erhöhen. Das verarmte Reich, das seine Wirtschaftsverbindungen gerade auf den Wasserstraßen nach den Verträgen von Spa immer stärker auszubauen hat, wird demnach in den nächsten Wochen und Monaten schon ein volles Drittel seiner Rheinflotte abzugeben haben, während Frankreich gleichzeitig bereits auch an die restlose Ausnutzung der ihm zugesprochenen Wasserkräfte des Oberrheins geht.

Ungenügt liegen ja heute noch im Gefälle des deutschen Stromes zwischen Hünningen und Straßburg 500 000 Pferdekkräfte, die größte und wirtschaftlichste Wasserkraft des Kontinents — weil sich Baden und das Reichsland Elsaß-Lothringen fast 50 Jahre lang über ihre Hebung nicht zu einigen vermochten. Weil

das Reich nicht stark genug war, die Verwertung dieser unschätzbaren Wirtschaftskräfte, die ganz Deutschland gehörten, zu erzwingen. Frankreich aber hat sich bekanntlich in seinen ersten Friedensbedingungen schon restlos den Ausbau dieser wunderbaren Naturkräfte gesichert und alle Ansprüche der süddeutschen Industrie wie auch nur des Rheinuferstaates Baden abgewiesen und ausgeschlossen. Heute ist man in Paris und Straßburg, in Mainz und Mülhausen eifrig am Werk, die Pläne und Entwürfe deutscher Ingenieure, die während des Weltkrieges entstanden und ebenfalls auf Grund des Friedensvertrags Frankreich vorbehaltslos zur Verwertung überlassen sind, der Verwirklichung entgegenzuführen. Die jüngsten Prospekte, die nach der Stimmung in Frankreichs Ostmarken zur Zeit die größte Aussicht auf Erfolg haben, sehen einen gewaltigen linksrheinischen Seitenkanal von Hüningen bis Straßburg vor, der in einer Kette selbständiger Werke zugleich die Verwertung des gleichmäßigen, machtvollen Rheingefälles durchführen soll. Vor oder in Straßburg aber soll die überschüssige Wassermenge dann in den ansehnlich vergrößerten Rhein-Marne-Kanal übergeführt werden, der seinerseits wieder Gelegenheit genug zur Anlage neuer Kraftwerke bietet. Licht und Kraft ganz Ostfrankreichs wie der französischen Hauptstadt soll den Wasserkräften des deutschen Rheines entnommen werden.

Noch stehen der Ausführung dieser Pläne mancherlei Bedenken und Einsprüche der einheimischen Industrie und insbesondere auch der Schweiz als des einzigen freien Uferstaates des Oberrheins entgegen. Bezeichnend aber für die Großzügigkeit der französischen Gedankengänge, die allesamt auf Wortlaut und Sinn des Friedensvertrags fußen, ist doch das Leitwort dieser Entwürfe, daß der deutsche Rhein gezwungen werden soll, Paris selbst dienstbar zu werden. — Während gleichzeitig die französische Kriegsindustrie unter Führung des Barons de Wendel das Verlangen Marschall Fochs nach neuen Lorbeeren geflüffentlich nährt, um wiederum freies Verfügungsrecht über die Kohlenförderung des Ruhrgebiets zu erhalten, mit deren Hilfe die lothringischen Minetteschätze einst in den Tagen des deutschen Kaiserreichs zum ersten Male erst zu weltwirtschaftlicher Bedeutung erwachsen. Die „geschichtliche Einheit“ des Rheintals aufs neue, nun aber in Frankreichs Einheitsstaat gebunden, aufzurichten, ist das große Ziel der Reunionen, die in Paris und London heranreifen. Den Weg zu ihnen zeigt die Verflavung des Rheins, die langsam und stetig fortschreitet, mag auch die Frohnarbeit zunächst noch von deutschen Wirtschaftskräften geleistet werden.

