



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Waldeyer, H. von: Deutschlands wirtschaftliche Erdrosselung im
Überseehandel

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

gewiesen, daß die Steuereinzahlung bei den Arbeiterklassen praktisch undurchführbar sei. Diese Besorgnis hat der Entwurf selbst gehabt. Er sucht ihr dadurch zu begegnen, daß er für die Arbeiter Steuerkarten einführt, und ohne Rücksicht auf die tatsächliche Steuerpflicht des einzelnen Arbeiters, bei jeder Lohnzahlung Steuerabzüge in Höhe von zehn Prozent des Lohnes verlangt. Werden tatsächlich nur geringere Steuern geschuldet, so sollen spätere Berechnungen erfolgen. Es ist sehr fraglich, ob dieses Experiment zum Ziele führen wird. Selbst wenn es im Parlament durchgehen sollte, so ist doch zu erwarten, daß sich die radikalen Elemente diesen äußerst willkommenen Agitationsstoff gegen die Regierung nicht entgehen lassen werden. Mit allgemeinen Streiks, die auf Beseitigung der Steuerabzüge hinausgehen, ist daher zu rechnen. Mindestens ist mit Sicherheit zu erwarten, daß die Arbeiter eine entsprechende Lohnerhöhung durchsetzen oder Übernahme der Steuerzahlung durch den Arbeitgeber unabhängig vom Lohn. Also die Besteuerung der unteren Klassen wird praktisch wieder ein Steueraufschlag für den Arbeitgeber.



Deutschlands wirtschaftliche Erdrosselung im Ueberseehandel

Von H. von Waldeyer-Hart



Im Januar 1916 hat der englische Handelsminister Runciman im Unterhause folgende Erklärung abgegeben, die, wie so vieles aus britischem Munde, dem arglosen Deutschen kaum zu denken gegeben hat: „Deutschlands Handel muß so getroffen werden, daß das Land auf Jahrzehnte hinaus sein Haupt nicht mehr erheben kann und die Möglichkeit verliert, seine Stellung auf dem Weltmarkt je wieder zu erobern.“

Der schmählige Verrat im eigenen Lande, der uns den Schandfrieden von Versailles ausgenötigt hat, trägt seine Frucht. Er wird es dahin bringen, wenn in letzter Stunde kein Besinnen kommt, daß Runcimans grausame Worte Wahrheit werden. Hat jemals ein Deutscher daran gedacht, oder davon gesprochen, das britische Reich im Falle des Sieges so zu zertrümmern, daß es an ein Wiederaufstehen nicht mehr denken könne? Von solchen menschenwürdigen Regungen ist die deutsche Seele frei geblieben. Aber dem Briten, der sich nicht einmal entblödet hat, seiner brutalen Gesinnung offen Ausdruck zu verleihen, ihm hat man geglaubt und glaubt man weiter. Es ist fast ein geschichtliches Rätsel, wie es den englischen Staatsmännern immer wieder gelingt, mit der Linken Salböl zu träufeln, so daß weite Kreise ihrer selbstlosen Menschenfreundlichkeit Vertrauen schenken, während die Rechte den Feind insgeheim abwürgt und erdroffelt. Wenn der Friedensvertrag erst in Kraft getreten sein wird, dann werden dem deutschen Volke die Augen aufgehen. Dann ist es aber zu spät! Der Vertrag von Versailles im Verein mit seinem gefährlichen Anhängsel, der Entente-Note vom 1. November des Jahres, bedeutet für uns und für unsere wirtschaftliche Lage dauernde Schmach, ewige Verelendung.

Es ist eine mehr als plumpe Täuschung, wenn die Forderung der Entente vom 1. November als reine Strafbestimmung wegen der Tat von Scapa Flow hingestellt wird. Ganz abgesehen davon, daß die rechtliche Begründung ein mehr als fadenscheiniges Mäntelchen trägt, ist es für jeden Tieferblickenden sonnenklar, daß die Note lediglich das längst beabsichtigte Ausrufungszeichen hinter den

Verfallener Vertrag setzt. Womit nicht etwa der Ansicht Raum gegeben werden soll, als würden der Note vom 1. November nicht noch weitere folgen. Die Ereignisse haben uns ja schon eines besseren belehrt. In der Note behält sich aber die Entente das Recht vor, in jedem Falle, wo Deutschland den Bedingungen des Verfallener Vertrages nicht pünktlich und gewissenhaft nachkommt, den Zustand des Friedens für sich aufzuheben, so daß uns damit der Krieg in Permanenz erklärt wird. Das ist — und darauf muß immer wieder hingewiesen werden — der drückendste Inhalt der Note, durch den wir völlig und für lange Zeit rechtlos gemacht werden sollen. Diese Tatsache ist für viele, die nur flüchtig lesen, hinter den materiellen Forderungen der Entente zurückgetreten, wobei gern zugegeben sein mag, daß diese Forderungen einem das Blut in den Adern stocken lassen. Festgestellt sei nur, daß es sich bei Auslieferung der Docks, Bagger und Schlepper nicht etwa um den Ausfluß einer neuen Bereicherungswut der Entente handelt, die dem deutschen Volkstörper immer mehr Saft und Kraft abzupfen möchte, — nein, die Note vom 1. November steht in engster Verbindung mit dem Verfallener Vertrag, sie ist seine sicherlich längst beabsichtigte, logische Fortführung, das Fortspinnen eines mehr als teuflischen Planes.

Im wesentlichen handelt es sich bei den neuen Forderungen darum, nach dem Raube unserer Handelsflotte einen tödlichen Schlag, einerseits gegen die Möglichkeit ihres Wiederaufbaues, andererseits aber auch gegen die Aufnahme der Großschiffahrt nach deutschen Häfen überhaupt zu führen. Durch die Bestimmungen des Friedensvertrages, die von der Internationalisierung der deutschen Flüsse handeln, ist dieser Schlag wirksam eingeleitet worden. Gemischte Kommissionen werden auf Weichsel, Oder und Elbe die Schiffahrtsverhältnisse regeln. Innerhalb dieser Kommissionen besteht für Deutschland stets die Stimmenminderheit. Von den großen Seemächten ist außer England niemand vertreten. Den Kommissionen steht die Befugnis zu, ihre eigene Zuständigkeit zu bestimmen. In erster Linie sollen sie die Ausführung der Arbeiten zur Instandhaltung, zum Ausbau und zur Verbesserung der Flußgebiete überwachen. Verantwortlich für die fachgemäße Leitung dieser Arbeiten bleibt der Uferstaat. Gerät er hierbei in Rückstand, so steht den in der Kommission vertretenen Staaten, also von großen Seemächten wiederum nur England, das Recht zu, der Uferstaat vor das Gericht des Völkerbundes zu bringen. Man erkennt bereits, welch feste Schlinge uns um den Hals gelegt ist. Ein Deutschland, das auf seinen eigenen Wasserstraßen Herr wäre, bedürfte einer Überwachung nicht. Sie ist im Grunde genommen auch mehr als lächerlich, denn wir haben nach Verlust unserer Handelsflotte ein ausgesprochenes Interesse am freien Wettbewerb aller Seemächte innerhalb unseres Hoheitsgebietes.

Durch die Auslieferung der Bagger will England uns aber die Möglichkeit nehmen, unsere Interessen, was doch nur natürlich wäre, in den Vordergrund zu rücken. Es will selbst — und das ist das Wichtige und dabei so Gemeine und Hinterhältige — bestimmen, wie der Wasserstand unserer Flußmündungen reguliert werden soll. Zwischen dem Eingang zum Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Brunsbüttel und der Elbemündung liegen zwei Barren, auf denen dauernd gebaggert werden muß, um die Passage für große Schiffe aufrecht zu erhalten. Selbst bei ständiger Baggerei ist es für die größten Schiffe immer nur für wenige Stunden — vor und nach Hochwasser — möglich, über die Barren hinwegzufahren. Hieraus ergibt sich, daß erhebliche Schwierigkeiten entstehen werden, sobald man die Baggerarbeiten auch nur vorübergehend einstellt. Es werden sich Untiefen bilden, auf denen die größeren Schiffe festkommen. Die Folge ist, daß sie geleichtert und abgeschleppt werden müssen. Da man uns die Schlepper nehmen will, werden sich englische Schlepper dieses gute Geschäft nicht entgehen lassen. Haben die großen Schiffe beim Festkommen auf den Barren etwa Beschädigungen erlitten, so müssen sie gedockt werden. Nachdem unsere Docks an England ausgeliefert sein werden, wird auch hier der Briten den Ersatz stellen. Es ist bekannt, daß England in Ostasien lange Zeit ein Dockmonopol besessen und es mit großem

Vorteil für die eigene Tasche ausgenutzt hat. Warum sollten die dort gemachten Erfahrungen nicht auf deutsche Verhältnisse übertragen werden, wo wir in englischen Augen kaum noch so viel wert sind als ein chinesischer Kuli!

Eine weitere Folge des unheilvollen englischen Übergewichts in den Kommissionen würde die sein, daß größere Seeschiffe fremder Mächte ihre Fahrten nicht mehr bis zu den deutschen Häfen ausdehnen würden, wo sie doch nur seemännischen Gefahren bei hohen Versicherungsprämien ausgesetzt sein würden. Die Fremden werden demgemäß darauf Bedacht nehmen, ihre Ladungen in England zu löschen, von wo aus aller Wahrscheinlichkeit nach ein reger Verkehr kleinerer englischer Schiffe zur Weiterbeförderung nach Deutschland einsetzen wird. Die Folge wäre, daß London wieder der große Umschlaghafen würde, der es vor dem Aufblühen unserer eigenen Häfen gewesen ist. Das Umladegeschäft würde die Waren zum mindesten um die Kosten und Spesen der Umladung in England verteuern. Unsere eigenen Handelsschiffe könnten der versandeten Fahrwasserhältnisse wegen nur eine beschränkte Größe haben, worunter ihre Konkurrenzfähigkeit leiden würde, so daß auch unsere Ausfuhr von der schädlichen Einwirkung der englischen Kommissionen erheblich getroffen würde. Die Folge wird sein, daß England durch Nutzung aller dieser Vorteile Herr des gesamten mitteleuropäischen Marktes werden muß.

Durch die Auslieferung unserer großen Docks würde aber auch die Bau- und Instandsetzungstätigkeit unserer Werften auf längere Zeit lahmgelegt werden. Nutzt England diese Zeit aus und läßt Konkurrenzgesellschaften in unseren eigenen Häfen entstehen, womit durchaus gerechnet werden darf, dann ist die Zukunft unserer Werften überhaupt in Frage gestellt. Wir verlören jeden Gewinn bei Neubauten und Reparaturen, müßten auf den Wiederaufbau einer eigenen Handelsflotte verzichten und damit eine dauernde Verteuerung unserer gesamten wirtschaftlichen Versorgung in Kauf nehmen. Zu ungeheuren Preisen müßten wir unseren Bedarf aus dem Auslande decken, an eine Besserung der Valuta wäre nicht zu denken, die Amortisationskosten unserer Staatsschulden wüchsen ins Riesenhafte. Man braucht solche Gedanken nur flüchtig zu äußern, um jedem Einsichtigen klar zu machen, daß von der Lahmlegung unserer schiffbaulichen und Reedereibetriebe nicht nur deren Besitzer, sondern das gesamte deutsche Volk infolge dauernder Verteuerung der Lebenshaltung getroffen würde. Am schwersten sicherlich die zahllosen Arbeiter und Angestellten, die von der Schifffahrt und ihren Interessen leben. Denn die Folge müßte sein, daß unsere Seehäfen mehr oder weniger verödeten.

Die ganzen Mächenschaften der Entente über die Internationalisierung unserer Flüsse, wobei den Polen und Tschechoslowaken beträchtliche Vorteile in den Hafensstädten eingeräumt werden sollen, zielen letzten Endes darauf hin, Deutschland zu zersetzen und zu schwächen. Polens Aufblühen und das Wohl der Tschechoslowakei liegen England ganz sicher nur insofern am Herzen, als es seinen eigenen Vorteil dabei herausbringen sieht. Vor allem kommt es England darauf an, das so gewaltige Hamburg handelsrot zu machen, Hamburg, das bisher auch der große Ozeanhafen für die Ostsee war. Infolge der winterlichen Vereisung der russischen Häfen in der Ostsee hatte Hamburg als Freihafen auch für die von dort kommende Ware eine große Rolle gespielt. Auch dieses Geschäft will England an sich reißen, indem es sich eigene Handelsniederlassungen in der Ostsee schafft. Das Eindringen in Danzig und die englische Politik im Baltikum sind deutliche Wegweiser dafür, wohin nach englischem Willen die Reise gehen soll. Es ist nicht ausgeschlossen, daß England die Bagger, Docks und Schlepper, die es uns abnötigen möchte, in der Ostsee gebraucht, um seine eigenen Anlagen dort ungesäumt lebensfähig zu gestalten. Auf dem Rhein hat England bereits so gut wie monopolisiert. Das „englische Köln“ wird im Wirtschaftsleben Westdeutschlands noch eine bedeutende Rolle spielen. Auch Danzig haben wir verloren, Memel wird folgen. Geben wir jetzt auch noch die Schifffahrtsstraßen von Elbe und Oder aus der Hand, dann legen wir uns selbst die Schlinge um den Hals, mit der man uns endgültig im wirtschaftlichen Sinne abwürgen will.

Es geht nach allem um unsere wirtschaftliche Zukunft, das Letzte, was wir noch zu verlieren haben. Es geht aber auch um ein Ideal im Volksleben, das auch Deutschland gepflegt hat und immer pflegen wird. Es geht um das Selbstbestimmungsrecht der Völker! Denn wie man uns zu behandeln trachtet, das hat mit diesem Recht nichts mehr gemein. Man will uns für immer knechten und knebeln und an die Kette legen, bis wir völlig erschöpft sind und dem rohen Sieger für jede scheinbare Wohltat hündisch die Hände lecken.

Und doch — die Rechnung ist falsch! Sie ist ganz sicher falsch! Deutschland kann und wird nicht zugrunde gehen. Wir sind Edelmetall unter den Völkern der Erde. Und die schmutzige Schlacke, die uns jetzt überkrustet, wird wieder abgesprengt werden. Wir müssen nur arbeiten, hoffen und glauben, an unsere Zukunft glauben; den Kopf hoch tragen, stark bleiben und unseren Stolz nähren. Dann wird auch über Deutschland dereinst die Sonne wieder scheinen.

Europas Rolle als Führer in der Welt ist seit dem Kriege ausgespielt. Das ist die ungeheure Schuld eines Clemenceaus und eines Lloyd Georges, die beide den brutalen Vernichtungskampf, den Kampf bis zum Äußersten gewollt und durchgeführt haben. Der eine aus fanatischem Haß, der andere aus kaltherziger Selbstsucht zu Ehren seines Landes. Frankreich und England, sie werden den Fluch der Mißleitung durch zwei Staatsmänner zu tragen haben, die heute vielleicht groß erscheinen, von der Geschichte aber ganz sicher herabgewürdigt werden.

Man hört oft das Wort: uns hätte im Kriege ein Clemenceau oder ein Lloyd George gefehlt! Soweit damit ausgedrückt werden soll, daß unsere wankelmütige Kriegspolitik die Folge einer schwächlichen und uneinigen Führung gewesen ist, kann dem Worte unbedenklich zugestimmt werden. Unser Clemenceau oder Lloyd George hätte aber kein blutdürstiger Tiger und auch kein Mordbube, der Millionen von Menschen verelenden lassen will, sein dürfen. Er wäre es auch nicht gewesen. Einen solchen Mann gebiert keiner deutschen Mutter Schoß! Und das mag unser Trost sein, der unsere Herzen bewegen soll und in ihnen immer wieder zum Anklingen bringt, daß trotz allem des Dichters Sang für uns zu Recht besteht: Deutschland, Deutschland über alles, über alles in der Welt!



Ein Brief aus Böhmen

Sehr geehrter Herr Redakteur!



estatten Sie, daß ich auf einen Aufsatz von Menenius in Ihrer Zeitschrift zu sprechen komme, in welchem die Verhältnisse der Tschecho-Slowakei, insbesondere die Lage der dortigen Deutschen behandelt wird. Wenn ich zu diesem Artikel einige ergänzende Bemerkungen machen möchte, so geschieht es nicht, um Tatsachen anders zu berichten, sondern nur um einer anderen Auffassung gewisser Tatsachen Ausdruck zu geben, welche man die deutschböhmisches Auffassung nennen kann (richtiger die sudetendeutsche) zum Unterschied von der Auffassung des Verfassers Menenius, welche die Vermutung nahelegt, daß Menenius Tscheche oder Jude!) aus dem tschechischen. Teile Böhmens ist oder nur von solchen informiert ist. Das deutsche Publikum soll, wenn es objektiv unterrichtet sein will, beide Auffassungen kennen und wissen, welche die tschechische, welche die deutsche ist. Dann soll es entscheiden, welche es natürlich findet und zu der seinigen macht.

1) Menenius ist arischer Deutscher! Die Schriftlsg.