

Die feindlichen Grenzgebiete in ihrer Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben

Von

Dr. jur. Georg Thilo, Charlottenburg.

Bei allen während des Weltkrieges zum Vortrag gebrachten Darstellungen über die „Binnenschiffahrt“ ist auf die Beeinflussung der Binnenschiffahrt durch die bestehenden Verhältnisse hingewiesen worden. Es wurde davon gesprochen, daß die Entwicklung des bisherigen Kriegsverlaufes die Binnenschiffahrt in den Vordergrund gestellt hat, und daß der Ausbau eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes eine der wichtigsten Aufgaben Deutschlands sein wird.

In der letzten Hauptversammlung des „Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt“ in der Handelskammer zu Berlin wurde in außerordentlich eindrucksvoller Weise der Wert und der Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen und Kanalverbindungen dargelegt. Der „Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt“ sprach sich für den Donau-Oder-Kanal als eine dringend notwendige Wasserstraße für die Angliederung der von unseren Truppen besetzten östlichen Gebiete an das Deutsche Reich und für den Ausbau einer Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau als eine der bedeutungsvollsten Aufgaben des Deutschen Reiches aus. Letztere soll nach den in dem gegenwärtigen Kriege gemachten Erfahrungen aus wirtschaftlichen wie auch militärisch-politischen Gründen dem außereuropäischen Verkehr Deutschlands neben den westlichen Seewegen eine Nordwest-Südost-Straße eröffnen. Sie soll Deutschlands außereuropäischen Verkehr gegen eine Absperrung im Kriege sichern, im Frieden aber eines der wirksamsten Mittel zur Kräftigung des mitteleuropäischen Verkehrs- und Wirtschaftslebens bilden.

Auf die Bedeutung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes haben auch Dr. Bruno Heinemann und Dr. J. Neumann in ihrer Broschüre „Die feindlichen Grenzgebiete in ihrer Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben“ (Reichsverlag, Berlin) hingewiesen, indem sie die von unseren Truppen besetzten Gebiete Belgien, Nord- und Nordostfrankreich, die westrussischen Grenzgebiete und Serbien zum Gegenstande einer eingehenden Betrachtung machten und auch die Binnenschiffahrt in den feindlichen Grenzgebieten berücksichtigten.

Im ersten Abschnitt wird die hervorragende Bedeutung des belgischen Außenhandels erörtert, der Belgien neben die ersten Wirtschaftsmächte der Erde stellt, und darauf hingewiesen, daß eine wirtschaftliche Angliederung Belgiens ein Zollgebiet schaffen würde, das in seinem Einfluß auf den Weltmarkt denjenigen aller anderen Länder überragen würde. Für einen erweiterten deutschen Zollverein würden wir einen Gesamt-außenhandel von ungefähr 27.000 Millionen M. erhalten. Im Zusammenhange damit wird Belgiens Stellung als Durchfuhrland, insbesondere die Bedeutung Antwerpens als Ein- und Ausfuhrort für die westdeutsche Industrie, behandelt. Der Verfasser sagt, daß ein Ausgleich geschaffen werden kann in erster Linie durch eine Verbreiterung unserer landwirtschaftlichen Grundlage und in zweiter Linie durch den Ausbau unserer Verkehrswege nach dem Balkan und dem Orient, um den durch die Angliederung Belgiens hinzukommenden Volksmengen genügend Nahrungsmittel zu sichern. Antwerpen ist in erster Linie belgischer Seehafen. Zweitens verdankt es der Ein- und Ausfuhr von und nach dem deutschen Reiche ganz bedeutende Verkehrsmengen. Verschiedene Mitteilungen lassen darauf schließen, daß Antwerpen für unseren Handel nach dem Balkan und nach dem Orient eine wichtige Rolle spielt. Belgien besitzt für die Beförderung billiger Massengüter ein ausgebildetes Wasserstraßennetz.

Die Landwirtschaft, der Kohlenbergbau und die wichtigsten Ausfuhrindustrien Belgiens werden in ihren Hauptmerkmalen gewürdigt und dargelegt, daß Belgien als Absatzmarkt für deutsche Erzeugnisse eine verhältnismäßig große Rolle spielt. Nach der deutschen Statistik gingen 1913 für 551 Millionen Mark Waren aus dem deutschen Zollgebiet nach Belgien, während für 344,4 Millionen Mark Waren von Belgien bezogen wurden.

In dem zweiten Abschnitt Nord- und Nordostfrankreich wird die Wirtschaftskultur dieser Gebiete in großen Zügen dargestellt und gezeigt, daß in ihnen die französische Landwirtschaft und Industrie sowie das französische Verkehrs- und Handelswesen am meisten entwickelt sind. Die bedeutendste Industrie Frankreichs ist die Textilindustrie. Zu dieser Industrie treten der Kohlenbergbau, die Metallindustrie und die Nahrungsmittelindustrie. Frankreich ist in dem wichtigsten industriellen Rohstoff, dem Kohlenbezug, vom Auslande immer abhängiger geworden. Besondere Beachtung verdient der Teil, in dem auf die Abhängigkeit der deutschen Industrie von der Eisenerzförderung in den gegenwärtig von unseren Truppen besetzten Gegenden Französisch-Lothringens und auf die engen Beziehungen zwischen dem deutschen Kohlenbergbau und der deutschen Eisenindustrie einerseits und der französischen Eisenerzgewinnung andererseits hingewiesen wird.

Die französische Binnenschiffahrt zeigt, daß sie gut ausgebaut ist und besonders im Norden billige Frachtgelegenheit für Massentransporte bietet. In Lothringen, hart an der deutsch-französischen Grenze, befinden sich die drei bedeutendsten Förderungsstätten von Briey, Longwy und Nancy. Die Besetzung dieser Eisenerzgebiete hat unserer Volkswirtschaft eine Erweiterung und Verstärkung unserer Stellung gebracht. Zur genügenden Versorgung unserer künftigen Volkswirtschaft wird eine Verfügung über das Eisenerzgebiet von Longwy-Briey unerlässlich sein. Der Minettevorrat in Französisch-Lothringen, Deutsch-Lothringen und Luxemburg beträgt, nach einer vorsichtigen Berechnung des französischen Ingenieurs Bailly, zusammen 3900 Millionen Tonnen. Vor dem Kriege führte Frankreich aus dem französisch-lothringischen Minettegebiet 3.810.887 To. Eisenerz nach Deutschland aus, und demgegenüber verzeichnet Deutschland im Jahre 1913 eine Ausfuhr von nur 854.091 To. nach Frankreich.

Die besetzten Gebiete im Westen sind also der Hauptsache nach Industriebezirke mit außerordentlich dichter Bevölkerung, Einfuhrbedarf an Nahrungsmitteln und Rohstoffen und Ausfuhrüberschuß an Industrieerzeugnissen. Ganz anders liegen die Verhältnisse im Osten.

Im Osten ist die gewerbliche Entwicklung bisher nur in zwei Fällen über die ersten Anfänge hinaus gediehen: in und bei Lodz, wo das Webstoffgewerbe in den letzten Jahrzehnten mit geradezu amerikanischer Schnelligkeit emporgeschossen ist. Deutschland hat sich immer mehr und mehr zum Handels- und Industriestaat entwickelt. Daraus folgt, daß wenn Angliederungen industrieller Gebiete, wie Belgien, Nordfrankreich, hinzukommen sollten, die Nahrungsmittel- und Rohstoffversorgung Deutschlands auf eine breitere Grundlage gestellt werden muß. In dieser Hinsicht können die westrussischen Grenzgebiete uns Nahrungsmittel und Rohstoffe liefern.

Nach den vorhandenen statistischen Angaben bedarf in der

Textilindustrie die Zahl der Unternehmungen 1166, die Arbeiterzahl 150.805, der Produktionswert (in 1000 Rubeln) 841.266. Eine andere Zahlentafel gibt eine Uebersicht über die geographische Verteilung und einen Vergleich mit den anderen Haupttextilbezirken Rußlands. Der Verfasser prüft auch die Frage, welche Folgen in wirtschaftlicher Hinsicht sowohl für die polnische Industrie wie für die gleichartigen Industriezweige Deutschlands und Oesterreichs entstehen könnten, wenn Polen vom russischen Reiche abgetrennt würde.

Alle übrigen Industriezweige spielen keine nennenswerte Rolle. Westrußland ist im wesentlichen ein Agrarland. An Brotgetreide (Roggen und Weizen) wurde 1905/09 auf den Kopf der Bevölkerung geerntet in Kurland 227 kg, in Kowno 208, Wilna 149, Grodno 168 und Polen (mit Suwalki) 199 kg. Die Ziffern für Futtergetreide (Gerste und Hafer) waren für Kurland 280, Kowno 159, Wilna 100, Grodno 83, Polen 99 kg. Die russischen Grenzgebiete könnten, wenn ihre wirtschaftliche Entwicklung zielebend in die Hand genommen wird, in großem Umfange Nahrungsmittel und Rohstoffe dem Deutschen Reiche liefern und umgekehrt diesem in steigendem Maße Industrieerzeugnisse abkaufen. — Was die russisch-polnische Binnenschiffahrt anbetrifft, so bietet Polen für den Binnenschiffahrtsverkehr äußerst günstige Vorbedingungen. Aber diese günstigen Bedingungen sind nicht ausgenutzt worden. Es besteht die Möglichkeit, das Flußgebiet der Weichsel, Memel und Düna nicht nur mit dem ostdeutschen Stromnetz, sondern auch mit der Donau in Verbindung zu bringen. Der Ausbau dieser Kanäle lohnt sich natürlich erst dann, wenn die zu verbindenden Flüsse reguliert und zu einer brauchbaren Wasserstraße geworden sind. Eine Verbindung der oberen Weichsel mit der Oder und über die March zur Donau ist ein Plan, der an Bedeutung alle anderen übertrifft. Seine Ausführung würde besonders der ober-schlesisch-polnischen Schwerindustrie zugute kommen und ihr den Bezug russischer Eisenerze, vor allem aber den Absatz ihrer Erzeugnisse nach Westrußland, erleichtern, ebenso den nach Oesterreich-Ungarn.

Im letzten Abschnitt wird auch noch auf die Bedeutung Serbiens für das mitteleuropäische Wirtschaftsgebiet hingewiesen, vor allem auch Serbien als Durchgangspforte nach dem Orient dargestellt.

Deutschland und seine Verbündeten werden nach dem Kriege gezwungen sein, wie bisher Außenhandel zu treiben, gewerbliche Rohstoffe und Lebensmittel einzuführen und diese Einfuhr durch die Ausfuhr von Fabrikaten zu bezahlen. Durch die Besetzung Serbiens ist es möglich geworden, dem mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiet einen Ausweg nach dem Orient zu öffnen. Wenn Serbien selbst sehr wertvolle Mineralien, z. B. Kupfererze, Blei und Silber, in geringer Menge auch Kohle, besitzt, so sind Bulgarien und die Türkei noch heute fast reine Agrarländer. Diese Länder kommen als Absatzgebiete für unsere Industrieerzeugnisse in Frage, während Bulgarien und die Türkei an uns Lebensmittel und Rohstoffe abgeben können. Ehe dies geschieht, müssen erst die erforderlichen Verkehrswege geschaffen werden. Dazu sind vor allem Kanalverbindungen von der Donau zu den deutschen Strömen und die Verbesserung der Donaustraße selbst erforderlich.