

## Wirtschaftliche Rundschau.

Nachlänge zur Pariser Wirtschaftskonferenz. — Der Handelskrieg nach dem Kriege. — Der Zwang zur Vergeltung. — Schifffahrt und Frachtverträge. — Sicherung der Tonnage. — Das Ende der Londoner Seerechts-Erklärung. — Die Ordnung der Verhältnisse.

Hamburg, 1. Juli.

Die Beschlüsse der Pariser Wirtschaftskonferenz werden in der Presse des Vierverbandes und in der des neutralen Auslandes noch sorgfältig eingehend erörtert. Wenn unsere Gegner ehrlich sein wollten, so müßten sie offen eingestehen, daß das Ergebnis, soweit es sich um den wirtschaftlichen Krieg nach dem Kriege gegen Deutschland und seine Verbündeten handelt, weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Anscheinend hat man in Paris in erster Linie über die Maßregeln für die Zeit des Krieges beraten, und da hierbei notwendigerweise auch das Verhältnis zu den Neutralen eine eingehende Erörterung erfahren mußte, wobei England und Frankreich keinen Zweifel darüber ließen, daß sie kein Mittel unberücksichtigt lassen würden, die neutralen Staaten in immer größere wirtschaftliche Abhängigkeit von London und Paris zu bringen, so ist es erklärlich, daß die neutralen Betrachtungen über die Konferenz auf einen ziemlich trüben Ton gestimmt sind. Ueber einstimmend spricht man sich dort in der schärfsten Weise gegen den in Paris erörterten Plan eines „ewigen Handelskrieges“ aus, der eine fortgesetzte unheimliche Handelsespionage und eine wirtschaftliche Kraftvergeudung ohne gleichen mit sich bringen müsse, worunter besonders alle die leiden würden, die nicht stark genug seien, um ihre Unabhängigkeit behaupten zu können, während die überseeischen Länder zweifellos auf Kosten der alten Welt die größten Vorteile ernten würden. Ein derartiger „ewiger Krieg“ sei so vernunftwidrig, daß man unmöglich ernstlich an seine Verwirklichung glauben könne. Wenn erst der Friedensschluß offenbaren werde, wie groß in Wirklichkeit das Unglück des Krieges sei, werde die Welt sicherlich nicht mehr so kriegerisch sein, um, wie einzelne der Kriegsführenden jetzt glauben, sich dann, nachdem die Waffen nichts mehr auszurichten vermöchten, mit Waren weiter zu bekämpfen. Die notwendige Rücksicht darauf, sich nicht selbst zu schädigen, werde sich dann sicher als härter erweisen als der gegenwärtige Haß, der den Krieg erzeugt habe, und der ausschließliche Wunsch, dem Feinde zu schaden. Vor allen Dingen werde es von dem Zusammenhalten und der Klugheit der neutralen Länder abhängen, ob es gelingen werde, die Drohung, den Weltkrieg ewig zu machen, zu vereiteln.

Was Deutschland anbelangt, so haben wir wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß die Beschlüsse der Pariser Wirtschaftskonferenz in keiner Weise dazu angetan sind, bei uns besondere Besorgnisse wegen des von unseren Feinden angekündigten Handelskrieges nach dem Kriege zu erwecken, wir haben aber auch gleichzeitig davor gewarnt, die Ansage dieses Kampfes allzu leicht zu nehmen, sind vielmehr stets dafür eingetreten, daß auch wir uns jetzt schon für diesen uns aufgezwungenen wirtschaftlichen Wassengang rüsten müssen.

Es besteht also für uns, wie in einem solchen erschienenen Sonderheft des „Jahrbuchs für Verkehrswissenschaft“ ausgeführt wird, gewissermaßen ein „Zwang zur Vergeltung“. Ausgehend von dem Dekret der französischen Regierung vom 27. September 1914, wodurch Frankreich allen seinen Untertanen das Recht zur Aufhebung aller Käufe, Lieferungs- und Frachtverträge mit feindlichen Ausländern gab, ist in dem Heft das Material, das bis jetzt über die Frage des Vergeltungsgesetzes vorhanden ist, gesammelt und gesichtet worden.

Wie bekannt, hat sich auch das Reichsjustizamt durch eine vertrauliche Schrift an die großen Korporationsausschüsse gewandt, um die Meinungen für die weitere Erörterung der beiden Hauptfragen, „Sicherung der Forderungen der deutschen Industrie im Auslande“ und „Vergeltungsgesetz“, in Erfahrung zu bringen.

Wird es überhaupt für gewisse, bedeutungsvolle Wirtschaftskreise, z. B. die Frachtschifffahrt, möglich sein, nach Friedensschluß ohne weiteres die Verpflichtungen wieder erfüllen zu können, die durch Verträge vor dem Kriege eingegangen wurden? Darauf ist nur mit einem „Nein“ zu antworten, und zwar mit einem sehr tief begründeten Nein. Alle Frachtverträge, die vor dem Kriege abgeschlossen wurden, auch die mit Kriegskaufel ausgestatteten, stützen sich auf die allen Parteien bekannten Völkerrechtsgrundsätze, deren Befolgung von allen Parteien bei der Festsetzung des Wortlautes der Kriegskaufel auch vorausgesetzt wurde. Nun hat aber England sofort bei Ausbruch des Krieges begonnen, alle festgesetzten Völkerrechtsgrundsätze beiseite zu schieben. Und je länger der Krieg dauerte, um so dreister und strupelloser setzt England und sein Verbündeten trotz dieser gesüßelten Praxis fort. Was ist von dem Glauben übrig geblieben, daß Schiffe, die in neutralen Häfen Zuflucht gefunden zu haben glaubten, auch wirklich in Sicherheit seien? Was ist aus der von allen Staaten anerkannten Warenwarenlifte geworden, was aus der unantastbaren Freiheit der nur Handel treibenden Schifffahrt auf dem freien Meere?

Vor und bei Abschluß der langfristigen Frachtverträge mit den uns heute feindlichen Wirtschaftspartnern wurde mit den Bedingungen gerechnet, die überhaupt Voraussetzung und Willensabsicht des Frachtabschlusses waren: Besitz der eigenen Tonnage, Unantastbarkeit der in neutralen Häfen Zuflucht suchenden Schiffe. Der Krieg hat nun durch die vorher nicht zu berechnende Ausbeutung, durch den Vertrauensbruch eines Bundesgenossen, durch den Raub der in neutralen Häfen festgelegten Schiffe, durch die Zerstörung der nur friedlichen Wettbewerben nachgehenden Handelschiffe alle Voraussetzungen, die das Völkerrecht als Stütze für langdauernde Vertragsabschlüsse bot, nicht etwa nur zeitweilig aufgehoben, sondern zugleich zerstört. Dadurch müssen diese Verträge aber auch aufgehoben werden, die sich nach Lage der Verhältnisse weder durch neue Rechtsformen, noch durch Abmachungen auf Grund der vor dem Kriege geschlossenen, allgemein geltenden Rechtsfreiheit halten lassen.

Wenn es nach dem Kriege die Hauptpflicht der Schifffahrt sein soll, allen anderen etwa während des Krieges geschlossenen Verbindlichkeiten zwischen privatwirtschaftlichen Parteien voran, im Interesse der Allgemeinheit den dringenden Bedarf an Rohstoffen herbeizuschaffen, so wird eine Bestimmung kommen müssen, daß die verfügbare Tonnage nach einem bestimmten Schlüssel zu fahren haben wird, und daß das Maß der Verfügbarkeit mit allen Kräften und Mitteln, die uns das eigene Recht zur Gebung möglich macht, zu steigern sein wird. Gerade diese Sicherung der Tonnage muß uns mehr als alles andere Sorgen liegen. Vergessen wir nicht, welche Forderungen England schon gemacht hat, noch weiter machen wird, um unsere in allen Häfen stützende Tonnage doch noch zu können. Daß unser Verhält-

nis zu Amerika von England zweifellos mit allen Mitteln, und lediglich in der Absicht getrübt wurde, um unsere in amerikanischen Häfen liegende Tonnage für uns dauernd aus unserem Besitz zu bringen, daß es auch Portugal lediglich von dem Gesichtspunkt aus in den Krieg mit uns trieb, um die in den portugiesischen Häfen liegenden Schiffe zu bekommen, daß es nicht minder den Versuch macht, auch Brasilien und Chile auf diesen Weg zu bringen, alle diese Bestrebungen Englands lehren uns, welche Befürchtungen es für seine eigene Existenz nach dem Kriege hegt, wenn unsere Tonnage möglichst unverfehrt bleibt.

Nachdem bereits durch frühere Verordnungen die Veräußerung und Vermietung von deutschen Seeschiffsräumen an Nichtreichsangehörige verboten worden war, ist in dieser Berichtswoche durch eine Verordnung des Bundesrats vom 26. Juni auch die volle oder teilweise Eigentumsübertragung von Binnen Schiffen an Nichtreichsangehörige untersagt worden; das Verbot bezieht sich sowohl auf die vorhandenen Schiffe, wie auf die, die sich im Bau befinden oder noch in Bau gegeben werden, und ist als eine neue Maßnahme zur Sicherung unserer Tonnage mit Freuden zu begrüßen.

Es ist ganz gut, wenn wir uns bei dieser Gelegenheit wieder einmal der Kampfmethode Englands erinnern, die es schon zu Friedenszeiten gerade bei der Durchkämpfung der englischen Schifffahrtspläne gegen Deutschland in Anwendung brachte. Kein Feind der deutschen Schifffahrt wird es je vergessen können, in welcher Weise England seinerzeit den Kampf der Cunard-Linie gegen die Hamburg-Amerika Linie und den Norddeutschen Lloyd begünstigte. Die ganze Form der Subvention, die der Cunard-Linie gegeben wurde, lief darauf hinaus, schon damals die Kriegsvorbereitung gegen den deutschen Handel in einer Weise zu treffen, die uns hätte fertig machen müssen. Man sollte meinen, daß gerade in den Kreisen der Schifffahrt heute alle Interessenten und insbesondere auch diejenigen, die mit England zu tun gehabt haben, jetzt für den Fall eines Vergeltungsgesetzes eintreten müßten, zu dem wir rechtlich und ethisch vollkommen berechtigt sind.

Nachdem jetzt England offiziell das Ende der Londoner Seerechts-Erklärung bekanntgegeben und damit zum Ausdruck gebracht hat, daß es auch auf dem Gebiete des Seewesens die Willkür und die Gewalt über das Völkerrecht stellt, sind wir schon um unserer Selbsterhaltung willen gezwungen, uns im Vergeltungswege zur Wehr zu setzen. Ein deutsches Vergeltungsgesetz, das dem feindlichen Ausland unseren energischen Willen zeigt, kann demnach nur günstig wirken und dem gegnerischen Kontrahenten beweisen, daß er nichts Besseres tun könne, als zu einem vernünftigen modus vivendi nach dem Kriege die Hand zu bieten.

In dem oben erwähnten Sonderheft des Jahrbuchs für Verkehrswissenschaft wird für ein Vergeltungsgesetz der folgende Wortlaut vorgeschrieben: „Der Bundesrat wird ermächtigt, zum Zwecke der Vergeltung ein Gesetz zu erlassen, durch das Reichsangehörige von Kauf-, Lieferungs- und Frachtverträgen mit den Angehörigen eines während des Krieges uns feindlichen Staates zurücktreten dürfen, auch wenn bei dem Abschluß die rechtliche Entscheidung über Streit welcher Art immer aus diesen Verträgen einem Schiedsgericht vorbehalten war.“

Dieser Fassung wird man um so eher zustimmen können, da durch sie niemand gehindert wird, sich die neue Freundschaft des ehemaligen Kontrahenten in einer Weise zu sichern, die ihm für sehr besonderes Geschäft oder seine besondere Verbindung als die geeignetste erscheint. Auch bei unseren jetzigen Feinden werden in absehbarer Zeit vernünftige Erwägungen wieder einmal die Oberhand gewinnen, wenn die augenblickliche Atmosphäre des Hasses, der Blige und Verleumdung durch die Erkenntnis der Wahrheit gereinigt worden sein wird, und die Völker zu der Einsicht gelangt sein werden, daß sie nicht dazu da sind, sich gegenseitig zu zerfleischen, sondern in friedlichem Wettbewerbe nebeneinander höheren Zielen zuzustreben. Sobald dann nach Beendigung des Krieges das von den Herren Grey und Asquith mit Füßen getretene internationale Recht von neuem aufgestellt werden wird, wird England es sich selbst zuzuschreiben haben, wenn man seiner Mitwirkung keinerlei Vertrauen mehr entgegenbringt.