

gerne arbeiten.
I die Rohstoffe
beit der Hand,
es rechnenden
Wolle, Baum-
tation, Häute
Ländern ein-
d nach allem.
Zeit erscheinen,
sien in diesem
den Kräfte in
ensvertrag auf-
ten ist. Nach-
otte genommen
dah durch die
unzere Krieg-
enn wir darin
mes wohlüber-

fehlt, braucht
trie nicht mehr
die Versorgung
sen rationieren,
mit die deutsche
und den deut-
af und Verlauf

nd befaß immer
Deutschland mit
Segelschiffe beim
Raumgehalt von
ten. Und zwar
en aller Größen
halt hatten. Es
se und kleinen
s Vergnügnungs-
roßen stählernen
noch größeren
die gewaltigen
die „Imperator“
Register-Tonnen

nd was wir im
andelsflotte nach
achten aus über-
Nahrungsmitteln
equanisse war der
nfuhr aus über-
den Einnahmen

des deutschen Volkes für Ausfuhr und den Ausgaben des deutschen Volkes für Einfuhr den Ausgleich vermittelte und so dazu beitragen konnte, daß für die nach Deutschland eingeführten Güter mäßige Preise gezahlt wurden.

Etwa bis zum Jahre 1870 teilte sich der Verkehr in unseren hauptsächlichsten Hafenstädten sehr deutlich nach Ausfuhr und Einfuhr. Der Ausfuhr dienten damals hauptsächlich die Häfen der Ostsee und Hamburg. Holz und Getreide wurden dort in bedeutenden Mengen ausgeführt. Bremen hatte sich mit seinen Hafenanlagen hauptsächlich auf die Einfuhr eingerichtet. Stapelwaren wie Tabak, Baumwolle, Reis und Getreide kamen über Bremen nach Deutschland. Dieser örtliche Unterschied in der Verwendung der deutschen Handelsflotte verwichte sich allmählich mit dem Anwachsen der deutschen Industrie und mit dem zunehmenden Verbrauch von allem, was das deutsche Volk an Lebensmitteln und an Rohstoffen zur Verarbeitung bedurfte.

Die Entwicklung unserer Handelsflotte vor dem Kriege entsprach den zunehmenden Bedürfnissen unseres Handels und Verkehrs. Ausfuhr und Einfuhr sind ja nur denkbar, wenn Kaufmann und Arbeiter sich regen. Das heißt Verkehr und Reisen und schließlich auch Auswandern. Steht eine Handelsflotte hierfür nicht zur Verfügung, so bedeutet das Lähmung der kaufmännischen Bewegungsfreiheit, Uebersättigung und Arbeitslosigkeit. Das aber sind wieder die Ursachen, denen wir auch in der Gegenwart Hunger und Entbehrungen verdanken.

Was hat uns der Friedensvertrag genommen? Am 10. Januar 1920 ist der Friedensvertrag in Kraft getreten. Innerhalb zweier Monate nach diesem Zeitpunkt mußten alle Dampfer und Segelschiffe von 1000 Brutto-Tonnen und darüber, die deutschen Staatsangehörigen gehören, ferner die Hälfte aller Schiffe zwischen 1000 und 10000 Brutto-Register-Tonnen und der vierte Teil aller deutschen Fischdampfer und sonstigen Fischereifahrzeuge an unsere Feinde ausgeliefert sein. Hierzu gehörten auch alle Schiffe, die sich in Deutschland oder im neutralen Ausland für deutsche Rechnung erit im Bau befanden. Gleichzeitig hat Deutschland die Verpflichtung übernehmen müssen, nach dem Wunsch unserer Feinde 5 Jahre lang auf deutschen Werften Handelschiffe für unsere Feinde bis zum Raumgehalt von 200000 Brutto-Register-Tonnen jährlich zu bauen. Zu diesen vernichtenden Forderungen kommt noch die Bedingung, daß wir 20 Proz. unserer Flussfahrzeuge, die ein unentbehrliches Hilfsmittel der Seeschifffahrt, unserer Versorgung mit Nahrungsmitteln und der Beförderung von Kohlen sind, nach ihrem Bestande vom 11. November 1918 an die Feinde abzugeben hatten. Schließlich forderten unsere Feinde noch 300000 Tonnen unseres Bestandes an Schwimmdocks, schwimmenden Kränen, Schleppdampfern und Baggern.

Was haben wir behalten? Nach Erfüllung aller Forderungen verblieben uns nur noch rund 700000 Tonnen. Nach der Zahl der Schiffe haben wir nun zwar noch etwa 2250 Seefahrzeuge. Aber durch diese Zahl darf man sich nicht täuschen lassen, denn der vierte Teil, also etwa 550 Fahrzeuge besteht aus Schleppdampfern,