

## Die deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen\*)

Von O. Leemann, Generaldirektor des Havenbedriyf, Antwerpen

Bekanntlich, „ruft jeder Morgen uns zu, das Gehörige zu tun und das Mögliche zu erwarten“.

So hat mich denn wieder mein Weg hierher geführt, eine Freude, die ich dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln verdanke.

Wenn es nun gilt, über die deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen zu reden, ließe sich denn überhaupt wohl ein geeigneterer Ort finden, als diese altehrwürdige Metropolis des Westens, die von jeher immer eine wirkliche Achse gerade dieses Verkehrs gewesen ist.

Nicht ohne tiefe Ergriffenheit haben wir in den noch unmittelbar hinter uns liegenden Jahren feststellen müssen, wie, mit kaum vorstellbarem Drang, eine halbe Million Kölner Bürger, trotz des unsäglichen Elends, wieder ihre Trümmerstadt aufgesucht hatten, sobald nur die Bedrängnis des Kriegsgeschehens von ihr gewichen war.

Es wäre ein allzu schlichtes Spiel, daraus nur die Liebe der Kölner zu ihrer Heimat deuten zu wollen, obgleich Köln immer, von allen Städten des Westens wohl am meisten, eigenes Gepräge, eine eigene Seele und daher für jeden, der sich nicht solchen Worten verschließt, eine eigene, Herz und Geist beschwingende, Anziehungskraft besessen hat.

Es ist aber kein Zufall, wenn diese Stadt sich hier seit Anfang der westlichen Zivilisation unaufhaltsam immer wieder behauptet hat und sich auch in Zukunft, trotz schwerster Heimsuchungen, wieder behaupten wird.

Es wirken hier Kräfte, die Ewigkeitswert haben und auch behalten werden, so lange diese westeuropäische Ecke ein reges, von strebenden, schaffenden Menschen dicht besiedeltes Gebiet bleiben wird, in welchem auch, wegen seiner einzigartigen Lage, Köln notwendigerweise ein Knotenpunkt aller Verkehrsstraßen und des Austausches von materiellen und kulturellen Werten bleiben wird. Wenn eine jahrhundertalte Weisheit nun besagt, daß man vom Brot allein nicht leben kann, so muß man ja auch wissen, daß die zwischenvölkischen Beziehungen sich nicht bloß auf den Güterverkehr beschränken können.

In dieser Hinsicht möchten wir vor seelischer Enge und geistiger Kurzsichtigkeit warnen, und das nicht etwa nur aus Schmeichelei oder aus manierlicher Höflichkeitsparade.

Auch in den Beziehungen zwischen den Völkern im Westen, zwischen Belgien und Westdeutschland, zwischen Köln und Antwerpen, sind immer Kräfte tätig gewesen, die Ewigkeitswert haben und nicht nur auf kühlen Verkehrsbedürfnissen, sondern auch auf kulturellen und geschichtlichen Verknüpfungen sowie auf einer reichen Fülle gemeinsamen Volksgutes beruhen.

Wenn ich jetzt, um das herauszustellen, soweit es für unsere Zwecke tauglich ist, weiter auf einige Zeit bei geschichtlichen Betrachtungen verharre, dann nicht etwa weil das auf billigem Wege diesem Vortrag eine gewisse Weihe, oder meinetwegen eine wissenschaftliche Berechtigung geben soll.

Aber ich glaube, in dieser Weise Verhältnissen und Tatsachen gerecht zu

\*) Vortrag gehalten auf der Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 15. Februar 1950.

werden, woraus bis zu einem erfreulichen Grade eine naturgegebene Verbundenheit hervorgeht, die auch zukünftiger und lebensnotwendiger Zusammenarbeit Sinn, Inhalt und Zweck verleihen kann.

Obgleich äußerst wertvolle Urkunden aus dem früheren Mittelalter verlorengegangen sind, gibt es genügend Anzeichen dafür, daß schon sehr früh und sogar noch vor der ersten Blütezeit Antwerpens, die sich im XIV. Jahrhundert einstellt, Verknüpfungen jeder Art, auch ein reger Wirtschaftsverkehr, zwischen Köln und Antwerpen bestanden haben und daß in nicht unerheblichem Maße Heimatprodukte der beiden Gebiete ausgetauscht und über die alten Verkehrsstraßen zu- und abgeführt wurden.

Das läßt sich auf ganz natürlichem Wege schon aus der geographischen Lage und völkischen Beschaffenheit der beiden Gebiete erklären.

Die Tatsachen der Vergangenheit haben eindeutig erwiesen, daß in Perioden, wo keine politischen Hindernisse im Wege standen, dieser naturgegebene Verkehr, den Umständen entsprechend, sich immer zu beträchtlicher Blüte entfaltet hat. Schon um 1230 vertrauten die Kölner Kaufleute ihre Transporte für England den Antwerpener Schiffen an, und in London ist um diese Zeit ein gewisser Petrus der Antwerpener mit seiner „Coga de Colonia“ bekannt. Eine Anzahl von Gemeinden aus dem Ruhrgebiet waren damals in die „Freiheit“ der Antwerpener „Burcht“ aufgenommen, wie es hieß. Weiter wird auch im Jahre 1312 ausdrücklich erwähnt, daß zahlreiche deutsche Wollkaufleute ihre Verbindung mit England über Antwerpen führten.

Es ist bemerkenswert, daß damals bereits von einer tatsächlichen Niederlassungspolitik der großen Handelshäuser in Antwerpen gesprochen werden konnte. Daß unter ungezählten deutschen Kaufleuten Wollhändler wie Heinrich Südermann und Heinrich van Loen sich in Antwerpen angesiedelt haben, ist auch wohl nicht ohne Bedeutung. Sie haben eine Tradition gegründet, die Antwerpen das geistige Gesicht gegeben hat, als stolze Stadt und Marktplatz für Kaufleute aller Herren Länder, zu gleicher Zeit gastfreundlich und kosmopolitisch ausgerichtet, und urwüchsig sich behauptend in eigener Prägung. Es gilt hier eine schon jahrhundertlange Tradition, die auch jetzt noch aus den Namen, deutschen oder sonst fremdländischen Klanges, hervorgeht, welche die angesehensten Handelshäuser führen.

Die damals getriebene Handelspolitik stand völlig im Zeichen der Freiheit, der Gleichheit und Gleichberechtigung für alle.

Die herzogliche Ordonnanz vom Jahre 1315 verlieh den deutschen Kaufleuten dieselben Vorzüge wie den Engländern.

Wenn anfänglich diese Maßnahme eine Ausdehnung der bestehenden Beziehungen bezweckte, so wurde sie später zu einer zielbewußten Politik, den wirklichen Verhältnissen angepaßt.

Die deutschen Kaufleute erwarben im Jahre 1437 die Bewilligung, sich in Antwerpen frei anzusiedeln und dort Handel zu treiben, sich zu versammeln und ein eigenes Statut festzulegen. Im Austausch mit seinem damaligen Hinterland stand in Antwerpen der Rheinverkehr ganz im Vordergrund. Rheinwein und Köln waren in jener Periode unzertrennliche Begriffe. Rheinwein hat damals im Volksleben fast aller Antwerpener Stände eine Rolle gespielt, wie man sich es jetzt kaum noch vorstellen kann. Rheinwein war Maß und Kennzeichen der guten Gesittung, des Wohlstandes, des üppigen Lebens, aber auch der Widerstandskraft und der Herzhaftigkeit. In unserem Stadtarchiv findet man bei jeder Gelegenheit die Einfuhr, den Besitz oder den Verbrauch von erstaunlichen Mengen Rheinwein verzeichnet.

Karel Van Mander erzählt in seinem „Mahlerbuch“, daß der Maler Franz Floris vor vielen Zeugen und Kunstbrüdern unbestrittene Meisterschaft in der Mannhaftigkeit erworben hatte, wo er nach altem Brauch, auf einem Bein stehend,

so und soviel Maß Rheinwein trinken konnte, ohne dabei das Gleichgewicht zu verlieren und nachher noch zu Pferde stieg und singend die nächtliche Stadt durchzog.

Mit Köln, dem wichtigsten Stapelplatz am Rhein, der den gesamten Güterverkehr dieses Stromes kontrollierte, gab es daher unzählige Beziehungen.

Aber nicht nur mit Köln, auch mit Hamburg und Lübeck wurde ein reger Verkehr geführt.

Die „Oosterlingen“ oder „Ostländer“, wie sie derzeit genannt wurden, waren im Anfang hauptsächlich die Einwohner der Stadt Köln. Der Begriff wurde allmählich auf die Bewohner aller Gebiete ausgedehnt, die östlich von Brabant ansässig waren.

Unsere niederländischen Stammesbrüder wurden dagegen „Noorderlingen“ oder „Nordlinge“, die Genuesen, Venezianer und Lombarden „Zuiderlingen“ oder „Südlinge“ benannt.

Der rege Austausch, der zwischen Antwerpen und England bestand, hat zweifellos dazu beigetragen, daß diese Stadt für die deutschen Kaufleute sich zu einem interessanten Markt entwickelte. Die Entfaltung und Tätigkeit Antwerpens als Kontor der Hansa, fanden ihren Grund in den ersten Wirtschaftsbeziehungen mit dem Rheinland. Könnte wohl ein stärkeres Zeichen für den Umfang, die Intensität dieses Güterverkehrs und für die Verknüpfungen jeder Art zeugen, als der Einfluß, den diese Beziehungen auf das tägliche Leben, auf Gebräuche und Gewohnheiten, gehabt haben. Es war eine einzigartige Verflechtung, eine Verwachsung fast, wie sie andere Nachbarvölker wohl kaum aufzuweisen hatten. Die Kölner Münze, die Kölner Eichung für Meßgeräte und der Kölner Eichstempel waren in Antwerpen allgemein im Schwung und der sog. „Roeder-Zoll“, an zwei Stellen im Hafengebiet erhoben, wurde in Kölner „denieren“, denaren oder „Zehner“ verrechnet.

Diese Verflechtung läßt sich auch in der Volkskunde nachweisen und in den zahlreichen Spuren angestammten einheimischen Brauches und Glaubens, die sich sehr lange erhalten und zum Teil noch Gültigkeit haben. So wurden die Kölner Heiligen in Brabant wie eigene Landesheiligen verehrt. Die Leute aus Antwerpen und aus den geheimnisvollen Antwerpener Kempen zogen zur Wallfahrt nicht nach Sankt Baafs in Gent oder zum Heilig-Blut-Schrein in Brügge, sondern auf viel weitere Entfernung zu den Gnadenorten in Xanten, Emmerich, Köln und Trier.

Solche Pilgerfahrten waren noch bis Mitte des vorigen Jahrhunderts üblich und sind eigentümlicherweise erst beim Aufkommen des Eisenbahnverkehrs zum Verfall gekommen. Die Universität zu Köln war unsere erste Alma Mater.

Eine große und ständig völkerverbindende Rolle hat damals der altbekannte „Keulse Weg“, die die Kempen durchkreuzende „Kölner Straße“ gespielt: an sich wohl eine der wichtigsten und altherwürdigsten Verkehrsstraßen der damaligen westlichen Welt. Es war der Weg der west- und süddeutschen Kaufleute, der „Kölner Karren“ und der „Hessewagen“ der bekannten Hessener Fuhrleute, die in Antwerpen ein jetzt noch bestehendes eigenes Haus besaßen, und deren Namen in der jetzt noch tätigen „Hessenatie“ weiterlebt. Es war auch der Weg, der von den Antwerpener Flüchtlingen benutzt wurde.

Die Entwicklung des neuzeitlichen Verkehrs, das Aufkommen der Eisenbahn und des Binnenschiffverkehrs, sowie schließlich die stark auf Brüssel zentralisierte Verkehrspolitik Belgiens, haben es mit sich gebracht, daß diese alte Straße allmählich ihre Bedeutung verlor und von Heide und Kiefernwäldern überwuchert wurde. Bruchweise ist sie auch heute noch erkenntlich, und der Kern lebt noch weiter.

In welchem Ausmaße nun die Verkehrsstraße des 14. Jahrhunderts aus den naturgegebenen Verknüpfungen und Verkehrsbedürfnissen entwachsen war, die sich jetzt zum Teil wieder geltend machen, zeigt wohl die Tatsache, daß im

Zuge des Strebens nach einer den Ansprüchen des ständig wachsenden Lastkraftwagenverkehrs gerecht werdenden direkten Autostraßenverbindung mit Köln gewisse Pläne immer stärker in den Vordergrund treten, die eine Schnellverkehrsverbindung entstehen lassen würden, die ungefähr dem Weg aus dem 14. Jahrhundert folgen und genau wie damals auch in Stokkem über die Maas führen würde.

In Belgien ist allerdings eine Autostraße von Brüssel über Lüttich und Aachen nach Köln geplant, wobei dann eine Abzweigung Anschluß nach Antwerpen geben soll. Das wäre aber keineswegs — der Ansicht vieler Sachverständiger nach — der geeignete Weg für eine dem Antwerpener Hafen unentbehrliche, schnelle Hinterlandverbindung, so daß in diesen Kreisen ein Entwurf nach der Trasse der altherwürdigen Kölner Straße immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Überall in den Urkunden findet man Hinweise, die auf eine enge Zusammenarbeit schließen lassen. Von jeher wurden die Streitigkeiten in gemeinschaftlicher Beratung beigelegt. Schon damals haben sich die Hafenbenutzer oft über die ihnen auferlegten Lasten beschwert und gedroht, dem Hafen womöglich ihren Verkehr zu entziehen. Aber nie kam es soweit, und auf die immer vertrauensvolle Zusammenarbeit hinweisend, meinte die Kölner Stadtverwaltung, diesen Konflikt um jeden Preis vermeiden und daher als Vermittlerin auftreten zu müssen.

Als zum Beispiel die Versammlung der Hansestädte sich am 1. Januar 1430 dazu entschloß, den Antwerpener Markt, falls den Kaufleuten keine Genugtuung gegeben würde, nicht weiter zu besuchen, wurde auf Vorschlag der Kölner Stadtverwaltung der bekannte Protonotar Johann von Stummel nach Antwerpen entsandt, um den Fall zu schlichten.

Im Jahre 1533 erteilte der Herzog von Brabant erneut dem Hansebund in Antwerpen ein Privileg, das den Hanseaten ganz erhebliche Vorteile gewährte, eine recht beachtenswerte Handelsfreiheit ermöglichte und den damaligen Verkehrsbeziehungen sehr förderlich. Um diese Zeit wurde dem Bunde das stattliche und bald weltberühmt gewordene Hansehaus zur Verfügung gestellt.

Die Antwerpener Kaufleute und darunter auch in erster Linie die Deutschen, die dort ansässig waren, beschwerten sich bald darüber, daß solchen weitgehenden Vorzügen kein auch nur annähernd gleiches Regime in den deutschen Hansestädten gegenüberstand, wobei es nicht die Absicht war, die gewährten Vorzüge etwa rückgängig zu machen oder zu beschränken, sondern völlige Gegenseitigkeit und daher, gemeinsam und unter allen Partnern, eine größere Handelsfreiheit zu erzielen.

Ein solch gemeinsames Vorgehen von deutschen und flämischen Kaufleuten steht nicht einzigartig da. Als viel später, im ersten Weltkrieg, die damalige Besatzungsbehörde dazu überging, die Stocks der Rohstoffe und Lebensmittel in den Lagern zu beschlagnahmen, das Entgelt dafür aber völlig willkürlich festzusetzen, protestierte der Antwerpener Handel energisch beim deutschen Oberbefehlshaber in Belgien, in einer Note, die gemeinsam von den belgischen und von den meisten großen deutschen Handelshäusern unterschrieben war. Ich habe mich absichtlich auf einige, fast anekdotisch wirkende Beispiele beschränkt, woraus eine Verbundenheit in der Verkehrsentwicklung hervorgeht, die bis in die früheste Zeit der sich anbahnenden westeuropäischen Wirtschaftstätigkeit zurückgreift, und ich verzichte darauf, Näheres über die Periode der Hanse auszuführen, die historisch eingehender erforscht wurde und daher auch wohl allgemeiner bekannt ist. Es genügt, wenn hier erwähnt wird, daß selbstverständlich gerade jene Zeit in Hülle und Fülle Beweise vielumfassender Verknüpfung erbracht hat, die für den sehr beträchtlichen Verkehr zwischen den belgischen und den deutschen Wirtschaftsgebieten zeugen. Deutsche Kaufleute haben damals an dem unvergleichlichen Aufstieg Antwerpens zur Handels-

metropole des Westens einen überwiegenden Anteil gehabt, der in seiner Höhe kaum überschätzt werden kann.

Mit der Blüteperiode der Hanse klang auch die damit verbundene Hochkonjunktur für Antwerpen allmählich ab. Die Abriegelung der Schelde, die im Zuge der politischen und Kriegsereignisse, die mit dem Unabhängigkeitskampf der nördlichen Niederlande zusammenhingen, zur Tatsache geworden war, wurde endgültig auch staatspolitisch und de jure im Jahre 1648 vollzogen, durch den Friedensschluß von Münster, der auch für Deutschland so schwerwiegende Folgen hatte.

Über mehr als hundertfünfzig Jahre blieb Antwerpen gänzlich vom Weltverkehr abgeschnitten, und die damals größte und angesehenste Stadt Nord-Westeuropas war sozusagen ihrer Substanz völlig entleert und Ende des achtzehnten Jahrhunderts fast zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken.

Selbstverständlich hatte die Verschließung der Schelde und damit auch des Meeres und der Wasserwege nicht die völlige Einstellung jedes Verkehrs zu Land zwischen den belgischen Provinzen und Deutschland zur Folge, aber der Niedergang selber hatte eindeutig herausgestellt, daß die Verknüpfung mit dem deutschen Hinterland, seine Tätigkeit im deutsch-belgischen Verkehr und darüber hinaus die Verbundenheit mit der deutschen Wirtschaftsgestaltung im ganzen, zum Wesen des Antwerpener Hafens gehörten.

Als nach kurzer, aber für den Hafen aussichtsreicher Einigung mit den nördlichen Niederlanden, die Unabhängigkeit Belgiens im Jahre 1830 eintrat, waren nicht sofort alle Schwierigkeiten und Hemmungen behoben. Dies geschah erst, als im Jahre 1863 die Belgische Regierung, unter finanzieller Mitwirkung verschiedener deutscher Länder und der deutschen Hansestädte dazu überging, die von allen die Schelde hinauffahrenden Schiffe zu entrichtenden Zölle zurückzukaufen und es Antwerpen allmählich ermöglichte, seine frühere Vorrangstellung als Handelsmetropole und Welthafen wieder zu erkämpfen.

Wenn ich im Zusammenhang mit den vielen Fragen, welche die deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen betreffen, immer wieder Anlaß nehme, die besondere Stellung Antwerpens in diesem Verkehr hervorzuheben, so hat das gar nichts mit einem etwaigen Lokalpatriotismus zu tun. Es handelt sich hier um einen Sachverhalt, der sich nun einmal von selbst aufdrängt, wenn man über solche Probleme sprechen will, weil hier immer nicht nur „eine, in einzigartig harmonischer Gestaltung sich vollziehende Zusammenarbeit“, sondern geradezu im Gesamtbild eine erstaunliche gegenseitige Ergänzung zutage tritt, wie ich die Ehre haben werde, weiter auszuführen.

Es gibt vielleicht keinen Auslandshafen, der historisch und wirtschaftlich so eng und vielseitig mit dem westdeutschen Raum und darüber hinaus besonders mit dem Aufstieg der deutschen Reederei und mit allen damit zusammenhängenden Interessen verbunden ist, als Antwerpen. Das hat sich nach Kriegen und Krisen immer wieder bestätigt, und ich zweifle nicht daran, daß dies in einer Zeit, wo Deutschland wie jetzt wieder anfangen kann auf den Weltmeeren, sei es auch noch mühsam, seinen Weg zu suchen, von neuem sich ergeben wird.

Das junge Belgien legte sofort großen Wert auf die Verbindungen mit dem deutschen Hinterland. So wurde bereits im Jahre 1843 eine direkte Eisenbahnlinie Antwerpen-Köln fertiggestellt, eine Anlage, die infolge der von Holland getroffenen Maßnahmen an der Schelde größtenteils einen Ersatz für die damalige stark bedrohte und erschwerte, daher praktisch gesperrte Rheinverbindung darstellte. Belgien kam allmählich dazu, vorbildlicherweise das dichteste Eisenbahnnetz der Welt auszubauen, was Antwerpen dazu verhalf, zum Hafen der schnellen Verbindungen aufzusteigen. Es hat dabei auch der unaufhaltsam sich entwickelnden deutschen Exportindustrie bei ihrem Vordringen auf die Weltmärkte wertvolle Dienste geleistet. Dafür verzichtete Belgien eine

Zeitlang auf jede planmäßige, hinlänglich kühn gestaltete und vorausschauende Binnenwasserstraßenpolitik, verzichtete auch auf das Anrecht auf eine direkte Kanalverbindung mit dem Rhein. Man hat damals gemeint, daß die neuzeitliche Eisenbahnverbindung allen Verkehrsbedürfnissen gerecht werden könnte.

In den letzten Jahrzehnten vor dem ersten Weltkrieg machte die Industrialisierung Westeuropas große Fortschritte. Die Ausfuhr der Industrieerzeugnisse der kontinentalen Länder nach der ganzen Welt nahm ständig zu, ebenso wie die Einfuhr, durch den immer wachsenden Rohstoffbedarf. Außerdem war Westeuropa mehr und mehr angewiesen auf erheblichere Lebensmittelimporte, da die eigne Landwirtschaft zur Ernährung der zunehmenden Bevölkerung nicht ausreichte.

Die Welt lebte damals in einer Periode fast völligen Freihandels. Demzufolge nahm nicht nur der Gütertausch in erheblichem Maße zu, sondern stieg auch der Verkehr entsprechend stark an. Dank seiner äußerst günstigen verkehrsgeographischen Lage kam diese Freihandelspolitik Antwerpen in beträchtlichem Umfang zugute, es erreichte eine vorher noch nicht gekannte Blüteperiode. Wohl als erster Hafen führte, auch für Deutschland, Antwerpen Öl von den Vereinigten Staaten Nordamerikas und Weizen vom La Plata ein. Wo die überseeischen Gebiete noch nicht über eine eigene Industrie verfügten, wurden volle Schiffsladungen von belgischen und deutschen Industrieerzeugnissen nach Nord- und Südamerika, Afrika und Ostasien verschifft. Es kam zu jener Zeit auch vor, daß die von Antwerpen ausgehend voll nach New York fahrenden Dampfer teilweise, als Ballast für die Ozeanfahrt, im Winter Getreide umsonst zurückführen. In diesem Zeitabschnitt konnten natürliche Vorzüge sich vollkommen und ungehemmt geltend machen. Demzufolge konnte sich die Antwerpener Einflußsphäre bis tief in das europäische Hinterland erstrecken. Bekanntlich importierten zu jener Zeit Wien seinen Kaffee und Leipzig seine Wolle über Antwerpen. Praktisch fand auch damals die gesamte Produktion der deutschen Farben- und Chemikalien-Industrie und die gewaltige Produktion des Ruhrgebietes und der lothringischen und belgisch-luxemburgischen Stahlwerke über Antwerpen ihren Weg nach den überseeischen Gebieten. Die reichlich vorhandene Retourfracht führte zu einer außergewöhnlichen Entfaltung der regelmäßigen Schifffahrtslinien in Antwerpen.

Wenn von deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen die Rede ist, muß immer wieder die Stellung der deutschen Reederei in Betracht gezogen werden.

Der sich schnell vollziehende und für einen erheblichen Teil auf Antwerpen und auf den belgischen Außenhandel gestützte Aufstieg der deutschen Linien hatte erst um die Jahrhundertwende begonnen. Die deutsche Reederei konnte sich so unaufhaltsam die erste Position im Antwerpener Schiffsverkehr erarbeiten, nicht zuletzt dank der von Belgien der deutschen Flagge gegebenen Unterstützung, die ihre Wirkung nicht verfehlte. Im Jahre 1913 war die deutsche Flagge aber an zweite Stelle gedrängt, dies jedoch nur infolge der großen Anzahl englischer Tramer, welche die britische Flagge führend machten. In der reinen und für Antwerpen kennzeichnenden Linienfahrt behauptete sich Deutschland weitaus an erster Stelle.

Der erste Weltkrieg lähmte den Hafen für die Dauer des Konfliktes völlig, und auch nach Ende dieser Katastrophe hatte der Antwerpener Verkehr im ganzen, besonders aber der Verkehr mit dem deutschen Hinterland, mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die überseeischen Absatzgebiete versuchten sich allmählich wirtschaftlich mehr von Europa unabhängig zu machen. Viele Staaten ergriffen protektionistische Maßnahmen jeder Art. Die deutsche Reederei sah sich in ihren mühsam erarbeiteten Verbindungen von ausländischen Linienreedereien verdrängt. Besonders Holland hatte, mit den eignen Seehäfen als Stützpunkt

und dank eigener, rühriger Reedereien, zahlreiche frühere deutsche Überseeverbindungen übernommen. Antwerpen mußte anfänglich in einem Lande, das sozusagen fast keine eigene Reederei besaß, sich hauptsächlich auf den sich schnell wieder entwickelnden Nationalverkehr stützen, der von jeher sehr beträchtlich war und den Schiffsdiensten die wertvolle Rückfahrt von Stückgütern der belgischen Industrie bieten konnte.

Allmählich setzten sich die deutschen Linien wieder durch, sie wurden wegen der äußerst günstigen Ladungsbedingungen, nach einigen Versuchen anderswo Boden zu fassen, wieder nach Antwerpen gezogen, wo sie in eindruckvollem Aufstieg die verlorengegangene Stellung wieder erwarben und zu hoher Blüte kamen. Seit 1935, bis zum Vorkriegsjahr 1939, stand die deutsche Flagge wieder an führender Stelle im Anwerpener Hafenverkehr.

Vom gesamten Güterverkehr über See entfiel auf die deutsche Flagge allein ein rundes Fünftel, und bezüglich der versandten Güter sogar bis 25 v. H., im Zeitabschnitt obenerwählter Jahre. Von außerordentlicher Wichtigkeit für Deutschland war nicht nur die Tatsache, daß in einem Auslandshafen jährlich 5 bis 6 Millionen Tonnen Güter unter deutscher Flagge verschifft oder zugeführt wurden, sondern auch, daß es sich dabei um lohnende und devisenbringende Frachten handelte.

Übrigens handelte es sich hier nicht hauptsächlich um deutsche Güter, die auf kürzerem und billigerem Wege den deutschen Seehäfen entgangen waren, sondern zum weitaus größten Teil um Waren ausländischer Herkunft oder Bestimmung. Hierdurch zeigte sich dieser Verkehr für die deutsche Seeschifffahrt als wirklich devisenaktiv. So waren zum Beispiel für die La-Plata-Fahrt in den letzten Vorkriegsjahren nur ein Drittel der in Antwerpen, unter deutscher Flagge verschifften Güter deutscher Herkunft und für den Fernen Osten sogar weniger als ein Viertel.

Aus der Tatsache, daß die deutschen Reedereien in Antwerpen reichlich am belgischen Güterverkehr beteiligt waren (und zwar in einigen Fällen in solchem Ausmaße, daß bestimmte Schiffsdienste ohne die belgischen Güter nicht lohnend hätten aufrechterhalten werden können), ergibt sich, daß Antwerpen bei weitem der vorteilhafteste Auslandshafen für die deutsche Wirtschaft im ganzen war. In keinem außerdeutschen Wettbewerbshafen erhielt die deutsche Reederei über 10 v. H. an außerdeutschen Waren.

Verkehrswirtschaftlich war Antwerpen außer mit den deutschen Rheinhäfen und dem Ruhrgebiet auch auf das engste (als Stütze der dort beheimateten Reederei) mit den deutschen Nordseehäfen verbunden. Daß die deutsche Reederei eine solche Vorzugsstellung einnehmen konnte, ist zum größten Teil auch auf den geringen Umfang der belgischen Handelsflotte zurückzuführen, die nur knapp 10 v. H. des gesamten Anwerpener Güterverkehrs befördert.

Was die deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen betraf, stand in der Vorkriegszeit die Devisenbewirtschaftung ganz im Vordergrund. Trotz der damals geführten verschärften protektionistischen und autarkischen Politik, die in gewissem Grade die Ausschaltung der Leistungen ausländischer Häfen erstrebte, konnte Antwerpen einen beträchtlichen Anteil des deutschen Transits an sich ziehen. Der Devisenaufwand, der damit verbunden war, wurde weitestgehend ausgeglichen durch die Tatsache, daß der deutsche Transit über Antwerpen erstens reichlich mit deutschen Rheinschiffen befördert und zweitens Überseeverkehr zu erheblichem Teil mittels deutscher Schiffe zu- oder abgeführt werden konnte, letzteres dank dem schon erwähnten Liniennetze deutscher Reedereien. Weiter wurden dann, wie schon vorher gesagt, der deutschen Wirtschaft reiche Gewinne eingebracht durch den Anteil deutscher Seeschiffe am belgischen und sonstigen nicht-deutschen Güterverkehr in Antwerpen, wodurch alle für deutsche Durchfuhrgüter aufzuwendenden Hafenumschlaggebühren und sonstigen Kosten reichlich gedeckt wurden.

Bekanntlich fließt das Wasser immer durch die Kanäle, die den geringstmöglichen Widerstand bieten. Verkehrsströmungen machen es grundsätzlich ebenso, sie folgen damit einer Regel, die sich nicht ohne Schäden und Beschwerden ver Gewaltigen läßt.

Dieses natürliche Gesetz macht sich auch in allen mit der Verkehrspolitik zusammenhängenden Fragen gebieterisch geltend. Es rächt sich, wenn eine Verkehrsströmung mit künstlich oder willkürlich erzwungenen Mitteln von ihrem naturgegebenen Weg abgelenkt wird.

Es ist uns völlig klar, daß Deutschland jetzt, infolge starken Kapitalmangels, beim Wiederaufbau seiner Seehäfen, seiner nationalen Handelsflotte, sowie seiner Industrie und seiner Eisenbahnen, mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat und daher, sei es hoffentlich auch nur vorübergehend, zu Sondermaßnahmen greifen muß, die gewisse Härten mildern und den eigenen Verkehrszentren, die gewaltsam von ihrem Einflußgebiet getrennt wurden, im nationalen Interesse genügende Wirtschaftsentfaltung ermöglichen sollen.

Es heißt wohl nicht mich in innerdeutschen Angelegenheiten einmischen, wenn ich hier erwähne, daß auch der Wiederaufbau der deutschen Rheinflotte und ihrer Tätigkeit für die gebührende Wiederaufaltung der deutschen Wirtschaft ganz außerordentliche Wichtigkeit hat und daß die möglichst große Ausnutzung des Rheins und seiner ewigen Kräfte als Wirtschaftsträger und völkerverbindende Straße wohl unentbehrlicher ist als je zuvor.

Begreiflich legt das Rheinland wieder großen Wert auf eine intensivere Einschaltung der Rheinmündungshäfen und unterläßt auch nicht, vor allen allzu schroffen und weitreichenden Unterstützungsmaßnahmen zu warnen, die nicht nur die normale Entfaltung des Rheinverkehrs, sondern auch die Gesamtwirtschaft Deutschlands gefährden, wie es der Syndikus Dr. J. P. Buß aus Mannheim (in einem einleitenden Artikel des im Jahre 1948 herausgegebenen Heftes über „Mannheim im internationalen Getreideverkehr“) ganz eindeutig ausgesprochen hat.

Ich zitiere: „Daß der Oberrhein jede Wiedereinführung des früheren protektionistischen Systems ablehnt und gemeinsam mit dem Niederrhein für eine freie Konkurrenz des Rheins mit den Seehäfenplätzen eintritt, wobei Hamburg und Bremen in keiner Weise benachteiligt werden sollen, und daß auch keine neue Kampfstellung des Rheins gegen die Seehäfen bezogen werden soll“.

Dr. Buß führt dann weiter aus:

„Wenn ungeachtet dieses Grundsatzes dennoch schon wieder von den offiziellen Vertretern Hamburgs und Bremens im Wirtschafts- und Ernährungsrat dieses Problem aufgeworfen wird, so müssen wir dazu sagen: angesichts unserer jetzigen wirtschaftlichen Verarmung können wir uns den Luxus solcher Auseinandersetzungen auf Kosten unserer Volkswirtschaft nicht leisten. Sowohl der Rhein wie die Seehäfen haben, jeder für sich, ihre günstigen Standortbedingungen und technischen Vorzüge, die sie frei entwickeln sollen“. Selbstverständlich muß hier jeder Kommentar dazu meinerseits unterbleiben.

Wenn ich im Laufe dieses Vortrags den historischen und völkischen Verknüpfungen, sowie dem Gütertausch und den Verkehrsbeziehungen zwischen den belgischen Provinzen und Antwerpen einerseits und dem west-, teils auch süddeutschen Raum, andererseits, ziemlich lange Betrachtungen gewidmet habe, so ergibt sich selbstverständlich daraus, daß wir, mit den richtunggebenden Tatsachen der Vergangenheit vor Augen, jetzt ganz offen der Zukunft entgegen sehen müssen.

Belgien, als dichtbesiedeltes Gebiet, ist genau wie das benachbarte Deutschland auf umfangreiche Rohstoffbezüge und, zur Aufrechterhaltung seines Haushaltes und eines hinreichenden Wohlstandes für eine ziemlich anspruchsvolle Bevölkerung, auch auf das tätige Schaffen einer hochentwickelten Industrie angewiesen,

deren Produktion, möglichst ausgiebig, spezialisierte Arbeitskraft enthalten soll. Deutschland und Belgien sind in erheblichem Maße ausfuhrbedürftig. Sie müssen für ihre Fertigproduktion geeignete Absatzmöglichkeiten finden. Sie sind also auch in größtem Umfang auf Gütertausch sowie auf enge Zusammenarbeit mit den Grenzstaaten angewiesen.

Handel und Industrie bilden schon die erste feste Grundlage zu beiderseitigen Verkehrsbeziehungen. Der industrielle Ausbau beider Länder weist in mancherlei Zügen eine starke Ähnlichkeit auf. In beiden Staaten bieten die reichen Kohlevorkommen die Basis für den gesamten industriellen Aufschwung, insbesondere den der Eisen schaffenden und verarbeitenden Industrie, mitsamt ihrer vielen bedeutenden Nebenzweige. Hier liegt zweifellos ein richtiger Grund, daß unsere beiden Länder, auch heute, mit gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Wir haben seit dem ersten Weltkrieg eine wachsende und immer rühriger und vielfältiger sich gestaltende industrielle Entfaltung der jungen Länder feststellen können. Im jetzigen Augenblick ist diese, anfänglich noch nicht zusammenhängende, und öfters nur einige Zweige der nationalen Tätigkeiten umfassende Politik, vielfach zu strebsamen, oft klug ausgerichteten Plänen ausgewachsen. Wir haben jetzt die Tatsache vor uns, daß diese für unsere Industrien wertvollen Absatzgebiete, die wir übrigens während des zweiten Weltkrieges meistens nicht bearbeiten konnten, also einem einseitigen Wettbewerb preisgeben mußten, jetzt anscheinend für unseren Außenhandel wohl als verlorene Wirtschaftsbereiche zu betrachten sind.

Wenn wir wieder unsere frühere Stellung einnehmen wollen, vorausgesetzt, daß dies möglich sei, oder den bisher erlittenen Verlust wieder gutmachen wollen, so müssen wir dazu alle Kräfte zusammenballen und den Kampf bis zum Ende weiterführen. Ganz Europa hat übrigens dieselbe Aufgabe zu bewältigen und sollte es zum Teil auch gemeinschaftlich tun. Die Anstrengung wird hauptsächlich auf die Herabsetzung der Kosten ausgerichtet sein müssen. Daß der Verkehr hier eine vorwiegende Rolle spielen wird, braucht nicht näher betont zu werden. Die technische Entwicklung gibt uns eine derartige Auswahl an Verkehrsmitteln, daß Koordination kein eitles Wort mehr bleiben darf.

Es wäre gewiß nicht zweckmäßig, wenn, im Zuge einer unerlässlich notwendigen Koordination, nur die einfache Aufrechterhaltung der existierenden Gewohnheiten und Vorzüge angestrebt würde. Das Hauptbestreben muß im Gegenteil auf die Anpassung unseres Verkehrsapparates an die ständige technische Entfaltung gerichtet sein, da sonst jeder zeitgemäße Fortschritt unterbliebe.

Die zu gewissem Grade fast gleichartige Gestaltung der Wirtschaftsstruktur unserer beiden Länder bei starker industrieller Entwicklung und entsprechendem Exportbedürfnis war nie eine Hemmung zur Entfaltung ausgedehnter und reger Handelsbeziehungen. Im Jahre 1938 erreichte der Gütertausch in beiden Richtungen einen Wert von 2,6 Milliarden Franken Vorkriegswert, wobei ein fast vollkommenes Gleichgewicht der Bilanz bezüglich des Wertes der Waren erzielt wurde. Deutschland war übrigens einer unserer wichtigsten Handelspartner, da es die zweite Stelle, nach Frankreich, einnahm.

Nach Kriegsende waren infolge des ungleichmäßigen Wiederauflebens der Wirtschaft in beiden Ländern die Handelsbeziehungen durch erhebliche Schwankungen gekennzeichnet. So wurden im Jahre 1948 Güter im Wert von 5 Milliarden Franken aus Deutschland importiert; die Ausfuhr dagegen erhob sich nur auf 3,4 Milliarden Franken. Im Laufe des vorigen Jahres war das Verhältnis umgekehrt, da Belgien Waren im Wert von 7,9 Milliarden Franken an Deutschland lieferte und nur für einen Betrag von rund 5 Milliarden Franken aus Deutschland bezog, was gewisse Schwierigkeiten mit sich brachte.

Es ist jedoch erfreulich feststellen zu können, daß trotz der mannigfachen Schwierigkeiten, welche zum Beispiel schon auf Grund der Inkonvertibilität der Valuta, der Entfaltung normaler intereuropäischer Handelsbeziehungen im Wege

stehen, die Position Deutschlands in der belgischen Handelsbilanz sich merklich verbessert hat. In dieser Hinsicht ist Deutschland ständig im Wachsen. Es hatte im vergangenen Jahre die vierte Stelle, nach den Vereinigten Staaten von Amerika, Holland und Großbritannien und vor Frankreich unter den wichtigsten Handelspartnern.

Wenn der Wert des Gütertausches in ausreichendem Maße die Bedeutung unserer gegenseitigen Handelsbeziehungen beleuchtet, so gibt die Tonnage der ein- und ausgeführten Waren uns eine wertvolle Angabe über das Ausmaß der Verkehrsbeziehungen, die zwischen unseren beiden Ländern bestehen.

Die Außenhandelsstatistiken der Belgisch-Luxemburgischen Wirtschaftsunion wiesen im Jahre 1938 eine Einfuhr aus Deutschland von 5 Millionen Tonnen auf, wobei die Kohlen des rheinisch-westfälischen Bezirkes einen beträchtlichen Posten bildeten. Die belgische Ausfuhr während derselben Periode erhob sich dagegen auf etwa 3,8 Millionen Tonnen. Hierzu kommen aber noch die über belgisch-luxemburgisches Gebiet transitieren Gütermengen deutscher Bestimmung oder deutschen Ursprungs, deren Ziffern im Eingang 5,1 Millionen Tonnen und im Ausgang 3,2 Millionen Tonnen betragen. Daraus ergibt sich also für das letzte normale Vorkriegsjahr eine Gesamtgüterbewegung von rund 17 Millionen Tonnen, zusammengesetzt aus Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr. Dieser Gesamtverkehr betrug im Jahre 1948 rund 7,8 Millionen Tonnen und erhob sich im vergangenen Jahre auf rund 10 Millionen Tonnen, ist also wieder im Ansteigen.

Im Transport dieser Waren spielte der Hafen Antwerpen immer eine wichtige Rolle, da im Jahre 1938 zirka 5,8 Millionen Tonnen, im Jahre 1948 rund 1,2 Millionen Tonnen, und im vorigen Jahr ungefähr 2,2 Millionen Tonnen Güter, mit Bestimmung oder Herkunft Deutschland, befördert wurden. Oben erwähnte Daten beziehen sich größtenteils auf die Rheinschiffahrt, die für Antwerpen von lebenswichtiger Bedeutung ist.

Die jetzige und die kommende Generation stehen ganz veränderten Umständen und viel größeren Schwierigkeiten gegenüber als je zuvor.

Der letzte Weltkrieg hat nicht nur ganz Europa gründlich verarmt, die Wirtschaft bis an den Rand des Abgrunds gebracht, uns viele überseeische Absatzmöglichkeiten genommen und die europäische Industrie aus ihren bevorzugten Positionen verdrängt. Er hat auch dazu Anlaß gegeben, daß sich im Westen an der einen, im Osten an der anderen Seite, zwei Wirtschaftsblocks gebildet haben, zwischen denen das alte Europa zu ersticken droht.

Es ist dabei gewiß nicht unbedenklich, daß man an der einen Seite vielleicht noch schärfer getrennt als je zuvor aufmarschiert, weil man an der andern dabei ist, eine gewaltsam erfaßte und aufgezwungene Geschlossenheit und Einheit zu bilden. Das zivilisierte Europa ist zudem finanziell völlig erschöpft und bedarf hinsichtlich des Wiederaufbaus und der Modernisierung seiner Industrie der Kredite des Marshallplanes, um wieder auf die Beine zu kommen. Alle gesunddenkenden westeuropäischen Politiker und Wirtschaftler sehen ein, daß zwangsläufig die wirtschaftliche Kleinstaaterei ausgedient hat, daß wir im Hinblick auf gemeinsame wirtschaftliche Nöte uns zusammenschließen und eine Realpolitik treiben müssen. Das bedeutet, daß man nicht länger hartnäckig an alten und jetzt überholten Prärogativen festhalten kann.

Die bereits ergriffene Initiative zur Bildung regionaler Wirtschaftsgruppen, wie „Benelux“, „Finebel“, und „Uniscan“ sind noch nicht merkbar über den Zweck lobenswerter Bestrebungen hinausgewachsen und sind noch weit davon entfernt zu einer realen westeuropäischen wirtschaftlichen Integrität zu führen, die dem internen Handel allein schon ein Absatzfeld für die Bedürfnisse einer Bevölkerung von rund 250 Millionen bieten würde. Selbstverständlich muß diese Zusammenarbeit nicht nur die Handels- und monetären Fragen, sondern auch die Verkehrs- und Wirtschaftsprobleme umfassen.

Zögernd ist man jetzt schon zu einer gewissen Liberalisierung des innereuropäischen Handelsaustausches übergegangen. Man darf aber nicht halbwegs stehenbleiben. Auch eine Freiheit auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist unbedingt erforderlich.

Ein weiterer notwendiger und dringlicher Schritt wäre der progressive Abbau aller protektionistischen Maßnahmen, die früher von den europäischen Staaten in eng nationalistischem Sinne getroffen worden sind.

Die auf dem Gebiete des Verkehrs oder der Wirtschaft von den einzelnen Ländern getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen dürften weiterhin mit den Interessen der westeuropäischen Zusammenarbeit nicht mehr im Widerspruch stehen. Nur eine Politik von Geben und Nehmen mit einem Maximum an Loyalität kann entgegengesetzte Interessen ausgleichen. Man darf von einem Partner nicht alle Opfer erwarten, ohne daß er auf eine Gegenleistung hoffen kann. In dieser Hinsicht, obgleich gewiß noch besserungs- und ergänzungsbedürftig, konnte die deutsch-belgische Zusammenarbeit schon früher in einem hohen Grade als mustergültig gelten.

In letzter Zeit empfindet Belgien wachsendes Unbehagen und nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten hinsichtlich seiner Ausfuhr, aber vor allem seiner Dienstleistungen und also ganz besonders seiner Verkehrsbeziehungen zu Deutschland. Das ist eine Folgeerscheinung von dem, was man eine Zeitlang mit gebührender Wertschätzung das „Belgische Wunder“ genannt hat, mitsamt dem schnellen Aufstieg des Wirtschaftslebens, der unmittelbar nach Ausgang des Krieges einsetzte.

Im Zuge dieses sich erstaunlich günstig entwickelnden Vorganges, hat Belgien eine fortschrittliche Sozialpolitik geführt, ist dabei aber auf ein Niveau der Preise und Löhne geraten, das in allzu schroffem Gegensatz zu der Wirtschaftsgestaltung in den Nachbarländern steht, wozu sich noch die ungleiche Abwertung der Währung und auch die Tatsache gesellt, daß der belgische Frank eine sehr gesuchte, also verhältnismäßig seltene Devise geworden ist.

Oft sind es neuerdings nicht die sonst üblichen Wirtschaftsfaktoren, sondern ist es viel eher das zum Bezahlen der Dienstleistungen erforderliche Gold, das den Weg bestimmt, den der Verkehr nehmen wird. Belgien muß, wenn es auf der Aufrechterhaltung seiner Dienstleistung besteht, was für ein Durchgangsgebiet — einen schmalen Küstenstreifen des europäischen Festlandes — unerläßlich notwendig ist, sich daher gewisse Opfer gefallen lassen. Diese Notwendigkeit gilt selbstverständlich auch für den uns so wertvollen deutschen Verkehr und für alle Verkehrsmittel.

Belgien wirbt auch jetzt mit vollem Einsatz um den im Hinblick auf die Beförderung von wertvollen deutschen Stückgütern und Fertigprodukten äußerst wichtigen Eisenbahnverkehr. Dieser hat immer noch den Vorzug der Geschwindigkeit, was, in Verbindung mit den in Antwerpen vorhandenen und die Anbietungen aller sonstigen Häfen übersteigenden großen Verschiffungsmöglichkeiten in regelmäßigem Liniendienst heute wie zuvor große Bedeutung hat.

Natürlich ist es nicht so, daß der „eiserne Rhein“ wie damals die Eisenbahnstrecke Köln—Antwerpen benannt wurde, etwa den Erwartungen der Urheber entsprechend, mengenmäßig dem Verkehr des alten Vaters Rhein im Gesamtbild der deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen auch nur annähernd gleichkäme. Der Eisenbahnverkehr Deutschland—Antwerpen betrug in der Vorkriegszeit immerhin noch rund 700 000 Tonnen, überwiegend hochwertige Waren. Der ganze Eisenbahnverkehr Richtung Deutschland—Belgien in der Vorkriegszeit war nahe daran 2 Millionen Tonnen zu erreichen, wogegen in der Richtung Belgien—Deutschland fast eine halbe Million Tonnen standen.

Die regen Beziehungen hatten auch dazu geführt, daß als wichtige Verbindung im Personenverkehr schon sehr früh ein Zug Antwerpen—München—Gladbach

eingelegt wurde, der allerdings später einer auf Brüssel eingestellte Zentralisierungspolitik zufolge einfach nicht mehr im Kursbuch als internationale Verbindung verzeichnet war, was zur Ausschaltung führte.

Aus den oben erwähnten Gründen, die mit der ungleichen Wirtschaftsgestaltung zusammenhängen, macht jetzt auch der Rheinverkehr Belgien große Sorgen. Belgien ist durchaus nicht geneigt, auf den traditionellen Rheinverkehr zu verzichten. Obgleich dieser Verkehr nicht ganz ein Viertel des gesamten Überseeverkehrs in Antwerpen beträgt, ist er, mit mehr als 8 Millionen Tonnen im Jahre 1937, an sich doch sehr wichtig. Der Rheinverkehr allein in Antwerpen ist wichtiger als der Gesamtverkehr in verschiedenen hochbedeutenden europäischen Häfen.

Belgien ist anlässlich der stärkeren Entwertung des holländischen Guldens und damit seinen Häfen ihr rechtmäßiger Verkehr erhalten bleibt, neulich zur Wiedereinführung der Rheinschiffahrtprämie übergegangen, die nicht den Charakter einer unfairen Konkurrenz oder des Dumpings hat und übrigens den belgischen Rheinverkehr nicht über die Vorkriegsverhältnisse hinausführen soll. Es ist eine Notwehr. In dieser Hinsicht kann, wenn von den deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen die Rede ist, wohl nicht außer Betracht bleiben, daß Belgien den Ausbau einer neuen und geeigneten Verbindung, im Sinne des sogenannten Moerdijkkanals, beansprucht. Das ist aber eine Angelegenheit, die wir in erster Linie mit unseren holländischen Freunden regeln müssen, was im Einvernehmen beider Regierungen auch wirklich demnächst geschehen wird.

Es dürfte mir aber nicht untersagt sein, im Rahmen der deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen Näheres über die Charakteristik und Vorzüge einer solchen Verbindung auszuführen, an der Deutschland, wo es doch um seinen Außenhandel geht, und Deutschland sowie Holland, Frankreich und die Schweiz außerdem wegen ihres erheblichen Anteils an dem Antwerpener Rheinverkehr stärkstens interessiert sein dürften.

Die neue Verbindung wird, anstatt der 135 km der jetzigen, nur eine Länge von 90 km haben, was der Länge der ursprünglichen, im Jahre 1863 abgeriegelten Verbindung, entspricht. Diese neue Straße wird sicher sein und immer schiffbar bleiben, mit der ganz seltenen Ausnahme längerer und außerordentlich starker Frostperioden. Andererseits wird der neue Kanal den Verkehr über die jetzige Westerschelde erheblich erleichtern, was auch der Seeschiffahrt zugute kommt. Die sehr gefährlichen Gewässer der Osterschelde werden gemieden. Auch die Wartezeit bei ungünstigem Wetter fällt aus.

Die Bedeutung dieses Entwurfes wird jedem deutlich, wenn wir feststellen, daß im Jahre 1937: 98 500 Binnenschiffe mit 34 555 000 Tonnen den Kanal Hansweert—Wemeldingen, die jetzige Verbindung, benutzen. Der Schiffsverkehr kann also 100 000 und sogar mehr Schiffe im Jahr erreichen. Der Güterverkehr im Kanal erreichte 1938: 16 500 000 Tonnen. Die Verkürzung von 45 km bedeutet eine Ersparung von 30 v. H. Selbst in Anbetracht der beiden Schleusen, die je, auf eine Hemmung, der eine Fahrtdauer von 5 km entspricht, eingeschätzt werden, ergibt sich noch eine Ersparnis von rund 26 v. H. Selbstverständlich ist die Reisedauer in erheblichem Maße abhängig von den Witterungsverhältnissen. Eine Beleuchtung des Kanals würde die Fahrtbedingungen erheblich fördern. Selbstfahrer brauchen jetzt 11 Stunden, wovon 9 Stunden wirkliche Fahrt, für die Strecke Antwerpen—Dordrecht. Der Moerijkkanal würde diese Zahlen auf 9 $\frac{1}{2}$  bzw. 6 $\frac{1}{2}$  herabsetzen. Eine Vereinfachung der Zollformalitäten könnte die Reisedauer noch verkürzen.

Bezüglich des Brennstoffverbrauches können wir sagen, daß für ein Binnenschiff von 550 Tonnen mit einem Motor von 380 PS. die Herabsetzung der Reisedauer mit einer Stunde eine Ersparnis von 98 Franken hervorruft, das heißt 0,20

Frank pro Stunde und pro Tonne. Die Ersparnis eines 1000-to-Schiffes mit einem Motor von 500 PS. wäre im gleichen Fall 0,14 Frank pro Stunde und pro Tonne. Dies alles gilt für Selbstfahrer.

Es braucht nicht erwähnt zu werden, daß auch die Schleppkosten erheblich herabgesetzt werden können. Die Ersparnis an Schleppkosten würde wenigstens ein Drittel und maximal die Hälfte betragen. Das bedeutet eine Preissenkung pro Tonne der beförderten Güter bis zu 2 Franken. Diese Ersparnis hätte auch eine Herabsetzung der Versicherungsprämien zur Folge. Der größte Vorteil bleibt jedenfalls, daß die Möglichkeit geschaffen würde, die Strecke Antwerpen-Dordrecht in allen Fällen noch im Verlaufe eines Tages zurückzulegen.

Vorausgesetzt, daß der Kanal einen direkten Anschluß an die Antwerpener Becken haben wird, könnten die Binnenschiffe noch am Tage ihrer Beladung bereits teilweise den Kanal hinauffahren.

Zur Zeit spielen die Witterungsverhältnisse eine große Rolle; im allgemeinen können die Schiffe, die erst um 16 Uhr ihre Ladung eingenommen haben, nicht mehr den Hafen verlassen. Die Selbstfahrer können jetzt die Strecke Antwerpen-Dordrecht bereits innerhalb eines Tages zurücklegen. Die gleiche Möglichkeit würde also auch den Schleppkähnen offenstehen. Dies ist wohl der größte Vorteil. Es wäre ebenfalls sehr vorteilhaft, wenn die Gezeiten die normale Fahrt nicht mehr beeinflussen könnten, wie es jetzt der Fall ist.

Genauere Daten liegen zwar nicht vor, aber ich möchte doch versuchen, Ihnen einige Zahlen zu geben.

Die durchschnittliche Reisedauer, einschließlich Ladung und Löschung, Antwerpen-Ruhr beträgt rund 10 Tage. Die Fahrt über den Moerdijkkanal könnte sie herabsetzen auf 9 Tage, das heißt eine Ersparung von 10 v. H. Die Talfahrt kann hier nicht berücksichtigt werden, da die Schiffe öfters längere Zeit auf Befrachtungsmöglichkeiten warten müssen. Jedenfalls könnte hier auch die Reisedauer in gleichem Verhältnis herabgesetzt werden. Die Fahrt hin und zurück Antwerpen-Basel, einschließlich Aufenthalt zur Ladung und Löschung, dauert jetzt 20 Tage für Selbstfahrer. Über den Moerdijkkanal könnte die Strecke innerhalb 18 Tagen zurückgelegt werden, also eine Ersparnis von 10 v. H. Ich möchte hier betonen, daß alle oben erwähnten Zahlen als Durchschnittsleistungen zu betrachten sind.

Mit andern Worten bedeuten diese Vorteile eine Erhöhung von 10 v. H. der Kapazität, nicht nur der belgischen, sondern der am Antwerpener Rheinverkehr beteiligten deutschen, holländischen, französischen und schweizer Rheinflotten. Hierdurch wird ebenfalls der Kostenpreis herabgesetzt werden können, vorausgesetzt, daß die Kosten für Löhne, Gehälter usw. gleich bleiben.

Infolge der größeren Sicherheit auf dem Kanal können die Binnenschiffe auch oft bis zu 10 v. H. mehr Ladung aufnehmen. Die Tatsache, daß die Schiffe auf der jetzigen Strecke nicht mit offenen Luken fahren können, bildet einen erheblichen Nachteil, der besonders während der schlechten Jahreszeiten öfters eine Umlenkung zugunsten anderer Häfen zur Folge hat. Man wird auch mit Decklast fahren können, was wieder die Beladungskapazität erhöht.

Vielfach ist in letzter Zeit von einem andern Kanalentwurf die Rede gewesen, der bekanntlich auch in Deutschland großes Interesse hervorgerufen hat. Es gilt hier eine direkte Verbindung mit dem Rhein in ost-westlicher Richtung.

Wenn wir die wirtschaftlichen Vorzüge einer solchen Verbindung näher betrachten, so stellt sich schon gleich heraus, daß dieser Kanal nicht nur dem Antwerpener Hafen zugute kommen würde, sondern vor allen Dingen mehreren Industriegebieten Belgiens. Das Becken von Lüttich könnte nach eventuellem Bau dieses Kanals über eine ausgezeichnete Rheinverbindung verfügen. Gleichfalls sollte hier die zukünftige Entfaltung des limburgischen Kohlen- und Industriebezirkes berücksichtigt werden.

Limburg, das bereits eine sehr gute Verbindung mit Antwerpen hat, erstrebt auch eine direkte Wasserstraße nach Zentraleuropa. Eine solche Verbindung dürfte auch Ostfrankreich interessieren. Die Aachener Industriegegend wünscht schon seit längerer Zeit eine geeignete Wasserstraße. Aber auch in weiteren Kreisen Deutschlands hat der Entwurf einer solchen Verbindung Interesse erregt.

Deutscherseits gab es immer eine Schwierigkeit, da man sich nicht einigen konnte über die Stelle, wo dieser Kanal an den Rhein anschließen würde. Jetzt ist man anscheinend darüber einig, Neuß zu wählen, statt Köln. Der Antwerpener Hafen würde in diesem Kanal über eine ausgezeichnete Verbindung mit dem Rhein verfügen. Zur Zeit beläuft sich die Reisedauer Antwerpen-Ruhrort auf 6 Tage, gegenüber nur 4 Tage Rotterdam-Ruhrort. Der Moerdijkkanal könnte hier schon bedeutende Abhilfe schaffen.

Über den Visé-Neuß-Kanal könnte oben genannte Fahrzeit auf 4 Tage herabgesetzt werden, das heißt, daß wir Rotterdam gleichkommen könnten.

Der Kanal, mit gleichen Dimensionen wie der Albertkanal, würde eine Länge von 102 km haben, wovon 26 km auf belgisches Gebiet entfallen würden.

Der Höhenunterschied würde jedenfalls erhebliche und nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten hervorrufen.

Vom Niveau + 60, am Albertkanal, muß man bis zum Niveau + 250 ansteigen, also einen Höhenunterschied von 190 m überwinden. Die jetzige Technik würde jedoch unzweifelhaft in der Lage sein, diese Schwierigkeiten zu beseitigen.

Anstatt Schleusen, deren große Anzahl eine solche Lösung als technisch außerordentlich schwierig und wirtschaftlich wegen der langen Fahrdauer vollkommen unrealisierbar macht, wäre eventuell die Verwendung von Hebewerken erforderlich, von denen 3 auf belgischem und 4 auf deutschem Gebiet zu errichten wären, und dazu noch eine Schleuse am Rhein. Die Verlängerung der Strecke nach der Reisedauer gerechnet würde in diesem Fall nur 15 km betragen. Man hat längere Zeit gezögert, diese Lösung vorzuschlagen. Jetzt gibt es keine unüberwindlichen Schwierigkeiten mehr. Jedenfalls möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, daß die Verbindung zwischen Prag und Elbe auch durch Aufzüge geschieht, die sogar einen Höhenunterschied von 45 m ohne nennenswerte Hemmungen überwinden können.

In Anbetracht der Entwicklung unserer Binnenflotte — die Zahl der Selbstfahrer nimmt ständig zu — würde der Weg über den geplanten Kanal uns innerhalb 4 Tagen bis Neuß führen; Rotterdam dagegen liegt auf 4½ Tage Entfernung von diesem Rheinhafen, also ebenfalls von Düsseldorf. Die Strecke Neuß-Ruhrort beträgt etwa 40 km. Der Antwerpener Hafen könnte seine jetzige Lage also erheblich verbessern. Lüttich importiert jährlich große Mengen an Ruhrkohlen. Die jetzige Entfernung beträgt aber rund 300 km. Der Visé-Neuß-Kanal würde die Strecke auf 150 km herabsetzen.

Man hat in letzter Zeit oft versucht, die Vorteile der Kanalverbindung in nördlicher Richtung gegen die des ost-westlichen Entwurfes abzuwägen, ohne zu einem klaren Ergebnis zu kommen.

Es ist wohl so, daß man früher der Lösung, die man jetzt wohl am besten den Visé-Rheinkanal benennen dürfte, in Belgien nur ein bescheidenes Interesse entgegengebracht hat, daß man aber in der Nachkriegszeit die Vorteile einer solchen Verbindung für einen großen Teil Westeuropas und nicht zuletzt für die deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen, um so höher hat bewerten lernen. Viele weitblickende Wirtschaftler sind der Ansicht, daß bei einer normalen Entwicklung sich eine solche Lösung, im Hinblick auf die Wirtschaftsbedürfnisse des gesamten westeuropäischen Raumes, in einer nicht allzuweit entfernten Zukunft als unerlässlich erforderlich durchsetzen wird. Damit ist keineswegs schon die Frage der Finanzierung gelöst.

Es wäre hier Gelegenheit, eine wirklich internationale Lösung, im Sinne der überstaatlichen Pläne für den wirtschaftlichen Wiederaufbau des westeuropäischen Raumes, anzustreben. So weit sind wir aber noch nicht, und es gibt, was die deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen anbetrifft, unmittelbare Nöte und Erfordernisse, für die wir jetzt schon etwas unternehmen können.

Ich glaube hier bezeugen zu können, daß der belgischen Wirtschaftsführung und ihrer Einstellung vielen Problemen gegenüber, die das Wiederaufleben des westdeutschen Raumes berühren, eine gewisse Aufgeschlossenheit nicht abgesprochen werden kann. Das gilt erst recht für die geistige Einstellung und für das praktische Verfahren Antwerpens in allen Fragen der deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen. Antwerpen knüpft in dieser Hinsicht wieder ganz entschlossen bei seinen altbewährten Traditionen an. Es gilt Gleichheit, Freiheit, Gleichberechtigung für alle.

Ausländische Handels- und Schiffahrtshäuser waren früher und sind jetzt noch stark in Antwerpen vertreten. Sie wurden immer auf gleichem Fuße mit den nationalen Firmen behandelt. Jede Diskriminationsmaßnahme lehnen wir ab. Das geht wohl unzweideutig hervor aus der Tatsache, daß rund 90 v. H. der in Antwerpen gelöschten und geladenen Güter von der fremden Kauffahrt verschifft werden, obgleich normal, im eingehenden Verkehr mehr als 70 v. H., im ausgehenden Verkehr mehr als 55 v. H. des über See beförderten Güterverkehrs, sich auf den belgischen Außenhandel beziehen, so daß gesagt werden kann, daß die belgische Nationalreederei, die in keiner Weise bevorzugt wurde, wohl eine allzu bescheidene Rolle spielt.

Es ist uns, ganz offen gesagt, nicht nur erwünscht, — wir betrachten es auch durchaus als notwendig —, daß in Antwerpen die deutsche Reederei sowie auch die Rheinschiffahrt und die deutschen Handels- und Verkehrsvertretungen, die ihnen gebührende Vorrangrolle wieder aufnehmen können, was uns zu der für Antwerpen charakteristischen Ausgleichung zwischen den verschiedenen Interessen verhelfen wird.

Im Rahmen der gemeinschaftlichen Interessen betrachten wir dann auch die ermutigende Zunahme des Anteils der deutschen Handelsflotte am Antwerpener Hafenverkehr als ein glückliches Ergebnis und freuen uns über das Petersberg-Abkommen, wobei Deutschland, wenn auch noch vorläufig in beschränktem Ausmaße, wieder die Möglichkeit gegeben wird, seine Handelsflotte auszubauen und diese in die große Fahrt einzuschalten. Auch hier läßt sich eine Diskriminationspolitik nicht halten. Voraussichtlich wird Deutschland hiermit die Gelegenheit geboten, sich allmählich wieder in die Linienfahrt einzugliedern. Erfreulicherweise haben bereits einige deutsche Reedereien, wie die Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun, die Deutsche Orient-Linie, die Deutsche Levante-Linie und die Reederei Mathias und Bolten, wenn auch noch teilweise gemeinschaftlich mit ausländischen Reedereien, ihre regelmäßigen Dienste wieder aufnehmen können. Hiermit werden wieder die gemeinsamen Belange gefördert, denn diese Schiffe können nicht nur die deutschen Transitgüter befördern, sondern auch die devisa bringende Fracht beim Transport der belgisch-luxemburgischen Exportgüter.

Früher ist schon erörtert worden, daß Antwerpen als wichtiger Faktor für die Instandhaltung und den lohnenden Betrieb der deutschen regelmäßigen Schifffahrtslinien in Erscheinung tritt und daher mehr als andere Fremdhäfen verkehrswirtschaftlich mit Deutschland und seinen nationalen Seehäfen, Hamburg und Bremen, als Stützpunkte der großen deutschen Reedereien verbunden ist. Auch die deutsche Rheinflotte, welche heute große Schwierigkeiten empfindet und deren Rentabilität zu wünschen übrig läßt, hat sich unter normalen Umständen immer in beträchtlichem Maße am Antwerpener Rheinverkehr beteiligt.

Es ist kein Zufall, wenn die erste deutsche Handelskammer im Ausland vor rund 50 Jahren in Belgien errichtet wurde. Es hat daher seine Bedeutung, daß im Jahre 1948 wieder in Antwerpen, einige Monate später in Köln, eine Deutsch-Belgisch-Luxemburgische Handelskammer gegründet wurde. Es war weiter besonders erfreulich, daß hier in dieser Stadt vor ganz wenigen Tagen noch das stattliche Belgien-Haus eingeweiht werden konnte, das ausschließlich die Förderung unserer gemeinschaftlichen wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen durch persönliche Fühlung bezweckt. Auch in dieser Hinsicht darf es uns jetzt nicht an einem reellem Verständnis für die Schwierigkeiten und daher auch an einem wirklichen Entgegenkommen fehlen.

Wir machen kein Hehl daraus, daß wir im eigenen Interesse und auch im Hinblick auf die Gesundung des ganzen Abendlandes stärkstens eine wirtschaftliche Zusammenarbeit ersehnen, wie es sie früher immer im Rahmen der deutsch-belgischen Verkehrsbeziehungen gegeben hat, eine Zusammenarbeit, die überaus kräftig, gesund und loyal war, eine Zusammenarbeit des Gebens und Nehmens, der gegenseitigen Ergänzung, fern aller Einseitigkeit. Den Weg der dazu erforderlich ist, wollen wir entschlossen und aufgeschlossen gehen.

Die geistige Einstellung, die Annäherung und die Verknüpfungen, die dazu notwendig sind, wollen wir uns weitestgehend gewähren.