

Dreibund

der Baltischen Staaten
Lettland, Estland und Litauen.

Verfaßt von:

Alfred M. Frauenstein

Beamter im Auswärtigen Amt der Regierung Lettlands

Sonderabzug aus der:
„Allgemeinen Zeitung.“

ESTICA

A2291

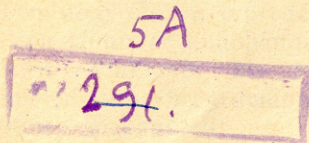
Dreibund

der Baltischen Staaten
Lettland, Estland und Litauen.

Verfaßt von:

Alfred M. Frauenstein

Beamte im Answärtigen Amt der Regierung Lettlands



Sonderabzug aus der:
„Rigaer Allgemeinen Zeitung.“

Inhaltsverzeichnis:

Allgen eines	Seite	3
Freihandel	"	5
Eine einheitliche Münzwährung	"	8
Welche Eisenbahn- und Verkehrspolitik brauchen die Baltischen Staaten?	"	10
Transithandel	"	13
Lettlands Industrie	"	18

Est. A

Tartu Riikliku Olikoosi
Raamatukogu
8778



Motto: gouverner, c'est prévoir.

Allgemeines.

Ganz Zentral- und Osteuropa steht heute im Zeichen der Umgestaltung der ehemals künstlich zusammengeschweißten Staatengebilde — wie z. B. Rußlands, Oesterreich-Ungarns, der Türkei u. s. w. — in kulturell-politisch unabhängige Nationalstaaten. Dieser Bildungsprozeß geht mit einer solchen Vehemenz vor sich, daß — auch ohne das proklamierte Selbstbestimmungsrecht der Völker — keine Macht auf Erden imstande wäre, ihm Einhalt zu gebieten. Diesen Prozeß aufhalten zu wollen, wäre gleichbedeutend sich einer mit aller Wucht von Bergeshöhen ins tiefe Tal stürzenden Schneelawine entgegenzustemmen.

Der Umstand, daß Rußland und Deutschland vorwiegend auf fremdem Boden miteinander Krieg führten, hat zur Beschleunigung des Prozesses einer spontanen Bildung der Randstaaten beigetragen, die gleich einem aus der Asche entstandenen Phönix sich in einer langen Kette von Norden nach Süden erstrecken. Man kann sie in vier von einander unabhängige Wirtschaftsgebiete einteilen: Finnland, die 3 Baltischen Staaten, Großpolen und Großrumänien nebst seinem bezarabischen Bestandteil.

Weder die Ukraine noch Weißrußland kommen als Randstaaten in Betracht, die Ansprüche auf eine politisch vollkommen unabhängige Existenz erheben könnten, da es ihnen an der dazu erforderlichen streng ausgeprägten nationalen Physiognomie im wesentlichen mangelt: sie können in

anbetracht ihrer niedrigstehenden Kultur nur als Vertreter eines lokalen russischen Separatismus angesehen werden, der durch etne Trennung von Großrußland eine politisch abgesonderte Existenz anstrebte.

In Zukunft dürften sowohl die Ukrainer, als auch die Weißrussen mit einer Autonomie innerhalb Rußland sich zufrieden geben.

Vor der Hand sind die eigentlichen Randstaaten mehr denn je auf Selbsthilfe angewiesen, um sich dadurch eher gegen das russische Chaos im Osten und die mehr als fragwürdige Stabilität des zu politischen Experimenten der extremsten Richtungen neigenden nördlichen Zentraleuropas, vorwiegend Preußen, zu schützen.

Die drei Baltischen Staaten haben, in anbeacht ihrer geringen geschichtlichen Rolle, die sie zum Unterschiede von Polen und Finnland in der jüngsten Vergangenheit gespielt haben, sowie wegen nicht allzureichhaltiger Vorräte an Naturschätzen, viel weniger Aussicht auf eine baldige Anerkennung de jure ihrer politischen Unabhängigkeit. Dadurch wird die Besserung der überaus schwierigen wirtschaftlichen Lage der drei Baltischen Staaten unnütz hinausgeschoben. Es ist daher ein Gebot der Stunde, daß die eigentlichen drei Baltischen Staaten Lettland, Estland und Litauen, zwecks Verfechtung ihrer eigener Interessen mit der größten Nachhaltigkeit sich erst zu einem engeren wirtschaftlich-politischen Dreibundzusammenschließen, bevor an einen weiteren Ausbau des gesamten Randstaaten-System durch einen formellen Anschluß an Finnland im Norden und Polen im Süden geschritten werden kann. Lettland ist an erster Stelle der natürliche Verbündete nicht nur Estlands, sondern auch Litauens; diesem wird

somit im Schutze des Dreibundes der Baltischen Staaten, die zur ungehemmten Entfaltung seiner nationalen Eigenart erforderliche Garantie gegen polnische Großmachtgelüste geboten.

Freihandel.

Lettland, Estland und Litauen sind, getrennt betrachtet, zu klein und durch den Weltkrieg wirtschaftlich zu ruiniert, um eine in sich abgeschlossene ökonomische Einheit zu sein. Ein Schutzollsystem, das bei imperialistischen Großmächten, die über eine große Heeresmacht verfügen, stets zum Hochschutzollsystem ausartet, steht kleinen Staaten keineswegs an.

Eine Industrie, die zu russischer Zeit doch nur ein Kunstprodukt war und jetzt total gefallen ist, braucht nicht durch Zölle „geschützt“ zu werden, zumal sie kaum für den innern Markt von Bedeutung ist. Andererseits sind alle Vorbedingungen zur Entstehung einer auch auf dem Weltmarkt konkurrenzfähigen Industrie in den drei Baltischen Staaten vorhanden. Die Schaffung künstlicher Hindernisse wäre deshalb ein unverzeihliches Vergehen an der gesamten Bevölkerung. Die Entstehung der Industrie kann nur auf dem Wege des **F r e i h a n d e l s** gefördert werden, der allein es verhindern kann, daß „Menschen anstatt Waren ausgeführt“ werden.

Da die Baltischen Staaten gewissermaßen auf die ausländischen Kapitalien angewiesen sind, so würde die Einführung des Freihandels zu einem blühenden Aufschwung der baltischen Indu-

strie und daher auch zur Steigerung der Konkurrenz unter den auswärtigen Geldgebern beitragen; die daraus resultierenden Vorteile würden in erster Linie der einheimischen Bevölkerung zugute kommen. Weiter müßte der Freihandel dazu beitragen, daß die Baltischen Staaten in die Reihe der in wirtschaftlicher und daher auch in politischer Beziehung fortschrittlichen Länder treten, ein Faktor, der in Anbetracht des zukünftigen Ansehens der Baltischen Staaten, dessen sie sich bei den anderen Mächten, namentlich bei England, dem Heimatlande des Freihandels, erfreuen dürften, von großer Bedeutung ist.

Der Freihandel ist ferner dazu berufen, einen wesentlichen Teil des Konkurrenzkampfes um die Beherrschung des russischen Marktes seitens der Industriestaaten auf das Gebiet der Baltischen Staaten hinüberzutragen. Dadurch wird am schnellsten eine für den russischen Markt arbeitende Industrie entstehen, was zum Fortschritt und Aufblühen der Baltischen Staaten beitragen muß.

Dank der vor sich gehenden „Arbeitsteilung“ gehen die Interessen der Baltischen Staaten und die Rußlands nicht auseinander, sondern sie kompensieren sich gegenseitig: durch die Einführung des Freihandels werden eben die Baltischen Staaten Industriegebiete, während Rußland noch lange ein Agrarstaat wird bleiben müssen. Sollte Rußland in Zukunft seine „nichtvorhandene“ Industrie durch Prohibitivzölle „schützen“ wollen, so würden erst Jahrzehnte verstreichen müssen, bis es seinen Eigenbedarf an Industrieprodukten decken können. Durch Prohibitivzölle wird es nie imstande sein, eine konkurrenzfähige Exportindu-

strie zu schaffen, und somit fällt auch eine „Bedrohung“ des Baltischen Industriemarktes seitens Rußlands fort.

Nur eine konsequente Bekennung zum Freihandelsystem wird es den Baltischen Staaten ermöglichen, künftig eine wirtschaftlich-industrielle Austauschzentrale zwischen dem russischen Osten einerseits und Westeuropa andererseits zu sein: Rußland erhält die zum Teil aus russischen Rohstoffen in den Baltischen Staaten hergestellten Fertigfabrikate, Westeuropa hingegen die im baltischen Industriegebiet verarbeiteten russischen Rohprodukte und Halbfabrikate.

Der Fiskus profitiert durch einen industriellen Aufschwung in einem viel größeren Maße, als durch die Erhebung von Zollgebühren, zumal diese Gebühreneinkünfte durch den kostspieligen Apparat der Zollämter mit ihren zahlreichen Grenzwachen beträchtlich gekürzt werden.

Da nun einmal in den Baltischen Staaten von jeher keine nennenswerte Industrie, an derjenigen Westeuropas gemessen, vorhanden war, so kann dieser Verlust nur durch die Einführung des Freihandels in den Baltischen Staaten wettgemacht werden.

Erwägungen politischen Charakters können ebenfalls nicht völlig außer Acht gelassen werden.

Dem künftigen Rußland muß daher jeglicher Vorwand genommen werden, gegen den wohlverdienten Verlust der Baltischen Staaten zu protestieren. Selbst wenn wir das Moment des gekränkten russischen Prestige's beiseite lassen, bietet die Einführung der Freihäfen keine genügende Garantie gegen ein etwaiges Erwachen russischer Großmachtgelüste.

Von diesem Gesichtspunkt des staatl. Gesamtinteresses aus betrachtet, verlieren auch alle kleinlichen und partikularistischen, von eng lokalpatriotischen bzw. geschäftlichen Rücksichten und Interessen eingegebenen Einwände gegen eine Bevorzugung des Freihandels für die Baltischen Staaten jegliches Gewicht.

Eine einheitliche Münzwährung.

In jeglicher Hinsicht haben Lettland, Estland und Litauen gemeinsame Interessen zu vertreten und daher liegt die Einführung einer einheitlichen Münzwährung in den genannten Staaten sehr nah. Einerseits handelt es sich darum, Anschluß an mit Gold übersättigte Länder zu erhalten und eine in mehreren Ländern zugleich kursierende Münze zu besitzen, wie dieses in den Ländern der „Union monétaire latine“ der Fall ist, andererseits einen derartigen Wert zu schaffen, der als mathematische Einheit dazu geeignet ist, gleichzeitig als bequemes Wechselobjekt bei Geldverrechnungen mit den Münzeinheiten der benachbarten Länder zu dienen. Am geeignetsten erscheinen daher als Münzeinheit 2 französische Franken zum Friedenskurse, denen man nach Belieben den Namen Gulden, Taler oder Florin geben kann.

Die Einfachheit bei den Umrechnungen, denen 2 Francs zu Grunde gelegt werden, ergibt sich von selbst aus folgenden Zahlen:

Wir nehmen an, daß x die Münzeinheit der 3 Baltischen Staaten ist und wir erhalten so-

mit für

1 x = 2 Fr. = 1,6 Rmk. = 0,75 Rbl. in Gold
 2 x = 4 „ = 3,2 „ = 1,50 „ „ „
 3 x = 6 „ = 4,8 „ = 2,25 „ „ „ usw.

Dadurch würden nicht nur die Gold- und Silbermünzen der lateinischen Länder (Frankreich, Spanien, Italien, Belgien, Schweiz, Griechenland u. and.) sondern auch die russischen Imperiale und Halimperiale (20 Fr. = $\frac{1}{2}$ Imperial = 7,50 Rbl.) in den Baltischen Staaten in Umlauf gesetzt werden können und das Land auf diese Weise einen Zufluß an ausländischen Golde erfahren. Gleichzeitig könnte auch die Reichsmark kursieren (80 Mark. = 100 Fr.)

Was nun die Frage der Sicherstellung der Valuta betrifft, die ja eine der brennendsten Lettlands ist, so hat man zuerst festzustellen, wie groß der Notenumlauf bezw. das Budget sein muß damit die Staatsmaschine den an sie gestellten Forderungen nachkommen kann.

Zum Vergleich könnte man den Agrarstaat Dänemark heranziehen, dessen Areal und Einwohnerzahl dem Staate Lettland ziemlich gleichkommt. Sein Staatshaushalt beträgt ungefähr 100 Mill. Kronen, also etwa 150—160 Mill. Frs., zum Normalurse. Diese Summe würde daher auch für Lettland ausreichend sein. Für die beiden andern Baltischen Staaten erhalten wir entsprechend ihrer Bevölkerungszahl: Estland mit 1,5 Mill. Einw. ca 90—100 Mill. Francs und Litauen mit 6 Mill. Einw. etwa 325—350 Mill. Francs.

Die für die Staatskasse Lettlands erforderlichen 160 Mill. Francs müßten wenigstens zur Hälfte mit Golddeckung oder einer neutralen Valuta versehen sein, die keinen Schwankungen

unterworfen ist. Dieses würde 80 Mill. Frs., genau 30 Mill. Rbl. in Gold ausmachen.

Der Waldreichtum der Baltischen Staaten, sowie auch das gesamte Eisenbahnnetz dürfte in jeder Hinsicht für die Sicherstellung der Valuta eine mehr als erforderliche Garantie darstellen. Außerdem können die Baltischen Staaten durch den zu erwartenden Friedensschluß mit Rußland auf den ihnen zukommenden Teil des russischen Staatgoldfonds rechnen.

Welche Eisenbahn- und Verkehrspolitik brauchen die Baltischen Staaten?

Wie vom strategischen Standpunkt der Verteidigung des Landes, so auch nicht minder vom wirtschaftlichen Standpunkt der Hebung der Produktion und der Förderung des Transit handels können die Baltischen Staaten: Lettland, Estland und Litauen als ein territorial in sich geschlossenes Ganzes betrachtet werden, wobei jeder einzelne dieser Staaten, in Unbetracht der zu befolgenden Verkehrspolitik, keine Sonderinteressen, sondern lediglich gemeinsame Interessen zu wahren hätte.

Daher wäre es zweckmäßig, wenn diese drei Staaten gemeinsam an die ihrer Verwirklichung harrenden Eisenbahnprojekte, zumindest aber an eine gemeinsam vorzunehmende Trassierung der Eisenbahnlinien schreiten würden. Der erste Schritt, der auf dem Wege der Industrialisierung des Landes und der Förderung des Transit handels zu unternehmen wäre, besteht in einer

durchgreifenden Reorganisierung der bereits vorhandenen Eisenbahnlinien, die mit Recht als die Gedärme eines modernen Staates angesehen werden, deren mangelhaftes Funktionieren sich sofort im gesamten Wirtschaftsorganismus des Staates durch Stockungen in der Zufuhr fühlbar macht. Der Bau neuer Linien wäre dann die zweite Aufgabe, die sich die Baltischen Staaten zu stellen hätten. Weder Lettland, noch die beiden übrigen Baltischen Staaten können vor 15—25 Jahren als mit Eisenbahnen „gesättigte Länder“ angesehen werden. So beträgt z. B. die Länge der Eisenbahnen Bayerns und Württembergs, die an Größe ungefähr Lettland und Estland gleichkommen, 7791 Kilometer, wogegen diese mit 2198 Kilometer (davon 589 Kilometer Schmalspurbahnen) nicht einmal den dritten Teil davon besitzen.

Da in Zukunft der innere wirtschaftliche Ausbau Rußlands aus historisch zu erklärenden Gründen und dank der allgemeinen Rückständigkeit seines Volkes nicht im selben Tempo vor sich gehen wird, wie es in den Baltischen Staaten der Fall sein könnte, so muß man annehmen, daß bei einer systematisch zu betreibenden Reorganisierung und weiterem Ausbau des Eisenbahnsystems die Baltischen Staaten durch ein geordnetes Staatswesen und einen gut funktionierenden Transitverkehr auf das russische Hinterland eine große Anziehungskraft ausüben werden.

Die richtige Handhabung der Eisenbahnpolitik darf daher nicht unterschätzt werden. Da der Reichtum der Baltischen Staaten weniger in der Hebung der noch nicht bis zu ihrer vollkommenen Ausbeute gelangten Naturschätze besteht, als gerade in ihrer günstigen geographischen

Lage als Transitverkehrsgebiet zwischen dem Westen und dem zukunftsreichen Rußland, so wäre es zweckmäßig beiden, dem Osten und dem Westen, hierzu besonders die Wege zu ebnen. Daher müßte man sich unter anderem weder für die westeuropäische noch für die russische Eisenbahnspur endgültig entscheiden, sondern beide Spurweiten beibehalten, und zwar so, daß von den neuzubauenden Eisenbahnlinien diejenigen die westeuropäische Spur erhalten, die in südwestlicher Richtung, also ins Innere des Landes gehen und den Verkehr mit Westeuropa vermitteln, die andern Linien hingegen, die in südöstlicher und östlicher Richtung laufen und die Häfen mit dem russischen Hinterlande verbinden, müßten in russischer Spur gebaut werden. Gleichfalls müßte das Netz der Schmalspurbahnen der Baltischen Staaten weiter ausgebaut werden, die somit ein Mittelding zwischen den schon bestehenden zwei Spurentypen wären und sozusagen ein Bindeglied zwischen den verschiedenen Teilen der Baltischen Staaten sein könnten, wobei man sich von Erwägungen rein wirtschaftlichen und strategischen Charakters zu leiten lassen hätte.

Die gemeinschaftlich von den Baltischen Staaten zu befolgende Eisenbahnpolitik hätte alsdann ihre Aufmerksamkeit den Randstaaten selbst zuzuwenden, um einerseits durch Eisenbahnlinien, die ungefähr in nordsüdlicher Richtung gehen müßten, Ostpolen den Häfen der Baltischen Staaten näher zu bringen, andererseits, um diese Staaten selbst untereinander zu verbinden. Dieses wäre schon insofern von größter Wichtigkeit, als die von der ehemaligen russischen Regierung in Bezug auf die Randstaaten begangenen Fehler der Eisenbahnpolitik wettzumachen sind.

Die zu trassierenden Eisenbahnlinien, die ausschließlich den örtlichen Interessen zu dienen hätten, müßten ebenfalls in westeuropäischer Normalspur von 143 Zm. erbaut werden, wobei durch Umnagelung der bereits aus der russischen Zeit stammenden Linien auf diese Spurweite alle Randstaaten dem industriell höher entwickelten Westeuropa von selbst näher gebracht werden, ohne daß daraus dem eigentlichen Rußland ein Schaden erwächst,—der strategische und wirtschaftliche Vorteil aber, der dadurch für die Randstaaten erzielt werden dürfte, liegt klar auf der Hand.

Transithandel.

Vor dem Kriege ging der dritte Teil des russischen Ausfuhrhandels über die baltischen Häfen, wobei der größte Teil dieses Drittels die Häfen Lettlands: Riga, Windau und Libau, als die dazu geeignetsten, zu passieren hatte. Man kann daher mit Bestimmtheit voraussetzen, daß auch künftig Lettland berufen sein wird, eine große Rolle im Transithandel zu spielen. Daß die Hebung des Transithandels Lettlands in Zukunft, außer vom Freihandel, als der zu befolgenden Handelspolitik, auch noch vom weiteren Ausbau der Schienenwege ins Innere Rußlands und von der Regulierung der Binnenschiffahrtswege abhängen wird, versteht sich von selbst.

Jedoch kann man nicht umhin, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß als natürliche Grundlage des Transithandels Lettlands seine Binnenschiffahrt und mit ihr die Düna als die Mutter des Rigaer Handels, anzusehen ist; als-

dann kommt der Ausbau des Eisenbahnnetzes, wodurch der Transithandel ebenfalls gefördert werden wird, erst an zweiter Stelle in Betracht, denn wie rationell das Eisenbahnwesen künftig in Lettland auch nicht, betrieben sein wird, wird es nie im Stande sein mit den billigen Wasserfrachten der Binnenschiffahrt konkurrieren zu können.

In der Vertennung dieser Tatsache bestand der große Fehler der russischen Regierung, die in der Binnenschiffahrt eine Konkurrentin der Staatsbahnen sah, daß sie ihr Hauptaugenmerk der Aufbesserung des Schienenweges zuwandte, das Netz der Binnenschiffahrtswege aber dabei vollkommen vernachlässigte.

Es handelt sich nun darum die in der Vorzeit dank der falschen russischen Regierungspolitik begangenen Fehler, die wie ein Hemmschuh an der Entwicklung des Transithandels im Baltikum lasteten, in denn ächsten Dezennien von den drei Regierungen der Baltischen Staaten wettzu machen, indem 1) als Grundlage der möglichst schnellen Entwicklung des Transithandels der Ausbau der Binnenschiffahrtswege angesehen und 2) daß dem künftig vorzunehmenden Bau der Eisenbahnen die Binnenschiffahrt nicht als Konkurrentin angesehen werden soll, sondern daß vielmehr ein den Baltischen Staaten und an erster Stelle Lettland gewinnbringender Transithandel sich nur dann auf der Höhe der von der Zeit gesteckten Anforderungen befinden kann, wenn seine beiden Komponenten: Binnenschiffahrt und Eisenbahnen sich voll und ganz gegenseitig ergänzen.

Da aber unter der Hebung der Binnenschiffahrt Lettlands nicht nur die Regulierung des Unterlaufes der Düna zu verstehen ist, son-

dern die Verwirklichung des Projekts des Riga-Cherson = Kanals — ein großzügig angelegtes Unternehmen, welches im besten Falle nicht vor 25—50 Jahren bewerkstelligt werden kann — so muß wegen Vermeidung von Zeitverlust an den Bau neuer Eisenbahnlinien nach den wichtigsten baltischen Transithäfen unverzüglich geschritten werden.

Beim russischen Eisenbahnbau läßt es sich leicht ersehen, welchen gewaltigen Einfluß die Fertigstellung der nach Riga hin mündenden Eisenbahnen auf den Welthandelsverkehr Rigas ausübte.

Vor allem brachte die Eisenbahnstrecke Riga-Dünaburg 1861 ein sprunghaftes Steigen der Rigauer Ausfuhr.

Dann folgte ein weiterer Aufschwung nach der Fertigstellung der ganzen Eisenbahnstrecke Riga-Zarizyn in den Jahren 1876—1880.

Ein dritter sprunghafter Aufstieg im Ausfuhrhandel erfolgte nach der Verbindung der Pskow-Riga und Riga-Dreler Eisenbahnen in den Jahren 1896—1900. Und endlich brachte die Fertigstellung der Sibirischen Bahn und der Strecke Kreuzburg = Moskau 1901—1905 dem rigaschen Exporthandel einen Aufstieg von 57% des Werts der vorhergehenden Periode. Aus diesem gewaltigen Steigen des Wertes der Rigauer Ausfuhr geht klar hervor, daß die künftige Eisenbahnpolitik Lettlands nicht nur den örtlichen Bedürfnissen angepaßt werden muß, sondern auch den Interessen des innerrussischen Marktes in vollem Maße Rechnung zu tragen hat.

Die durch den Krieg verursachte Unterbrechung des Rigauer Imports und Exports dürfte in den nächsten 10—20 Jahren sicherlich

eingeholt werden, da mit Bestimmtheit anzunehmen ist, daß eine liberale Regierungsform im kommenden Rußland nicht ohne Einfluß auf die Hebung des Wirtschaftslebens im Innern Rußlands sein wird, wodurch letzten Endes an erster Stelle Lettlands Transitthandel profitieren wird.

Allein der Umsatz des Rigaer auswärtigen Handels erreichte im Jahre

1913 einen Wert .	Ausfuhr	224.870.564	Rbl.
	Einfuhr	184.499.310	„

von 409.369.874 Rbl.,
was 17,7% des gesamten auswärtigen Handels
Rußlands ausmacht.

Der Umsatz der beiden anderen Häfen Lettlands betrug:

Windau	7,5%
Libau	5,7%

zusammen mit dem Umsatz des Rigaer Hafens
von 17,7% = 30,9%.

Es ist jedoch mit Bestimmtheit damit zu rechnen, daß nicht nur der oben angeführte Anteil von 30,9% am russischen Auslandshandel von Lettland in den nächsten Jahrzehnten erreicht werden wird, sondern daß dank der allgemeinen russischen Rückständigkeit noch bei weitem übertroffen werden dürfte, wenn die künftige Handelspolitik Lettlands derart orientiert sein wird, um dem russischen Auslandshandel über Lettland die Wege zu ebnen.

Als hauptsächlichste Vorbedingung der Hebung des lettländischen Transitthandels sind aber anzusehen:

1) die Einführung des Freihandels, die vollkommen in der Macht des lettländischen Staates liegt,

2) die Regulierung der Binnenschifffahrt,
3) der Ausbau des Eisenbahnnetzes, welches von einem selbständigen Lettland viel gewinnbringender exploitiert werden kann, als es je der Fall sein wird, wenn die Russen abermals hierzulande mit dem Eisenbahnbau, der zweifelsohne an erster Stelle nicht den örtlichen Interessen dienen soll, sondern von Erwägungen „strategischen“ Charakters geleitet sein wird, Experimente treiben wollen.

Samt den Schmalspurbahnen besitzt Lettland 1720 Kilometer Eisenbahnlinien. Es benötigt zur Hebung des Transithandels deren doppelt soviel, was mit den ebenfalls dringend notwendigen Schmalspurbahnen, die infolge ihrer Billigkeit an erster Stelle erbaut werden müssen, ungefähr 5000 Kilometer ausmacht.

Durch die Regulierung der Düna wird der Transithandel Lettlands eine weitere Steigerung erfahren müssen, weil die Frachten dann nicht nur stromabwärts wie früher, sondern auch stromaufwärts gehen werden.

Durch möglichst billige Schiffsfrachten wird der Ausfuhrhandel Rigas in Zukunft nicht nur wieder in einigen Jahren seine ehemalige Höhe erreichen, sondern auch noch progressiv ansteigen können. Die Lösung dieses wichtigen Problems ist aber aufs engste mit der Einführung des Freihandels verbunden, da nur dann in möglichst kurzer Zeit eine große Industrie in Riga wieder entstehen kann. Diese wird dann gezwungen sein, enorme Mengen von Maschinen und Brennstoff aus dem Auslande, also auch Rohstoffe aus dem Innern Rußlands zu beziehen. Daher ist es von Wichtigkeit, daß die ausfahrenden Schiffe sich mit niedrigen Aus-

fuhrfrachten begnügen, um nicht Ballast von ihrem ausländischen Heimathafen mitzunehmen.

Dem Schiffsverkehr kann ferner noch dadurch gedient werden, wenn in den Baltischen Häfen Freilager für Bunkerkohle errichtet werden; diese Häfen aufsuchenden Schiffe hätten sich dann nur für die Hinfahrt mit Bunkerkohle zu versehen. Die daraus resultierenden Vorteile sind: Frachtermäßigung und Vergrößerung des Laderaums.

Als ein seiner Bedeutung nach nicht zu unterschätzendes Moment, welches ebenfalls den Transithandel der Baltischen Staaten fördern würde, ist die Einführung **gemeinsamer** günstiger Eisenbahntarife anzusehen, um dadurch die fürs Ausland bestimmten russischen Rohstoffe und Waren künstlich über das Territorium dieser Staaten zu lenken.

Lettlands Industrie.

Die in manchen Kreisen verbreitete Anschauung, daß Lettlands Industrie sich in Zukunft nur mit der Deckung des Eigenbedarfs des Baltikums zu begnügen haben würde, ist viel zu bescheiden, da ja dank dem völligen wirtschaftlichen Ruin des russischen Hinterlandes, die Möglichkeit vorhanden ist, mit Fertigfabrikaten der lettländischen Industrie, an deren Entstehung zweifelsohne ausländische Kapitalisten interessiert werden könnten, das eigentliche russische Hinterland noch auf Jahre hinaus zu versehen, bis dort eine auf den Eigenverbrauch eingestellte eigene Industrie entstanden sein wird. Was jedoch die für den Ex-

port bestimmten Rohstoffe Lettlands anlangt, so dürften deren Mengen — Holz ist der Hauptausfuhrartikel — nicht allzu hoch veranschlagt werden, um nicht auf die Dauer die Gefahr einer Raubwirtschaft heraufzubeschwören, durch die der Grund und Boden des Landes systematisch entwertet werden würde. Daher müßte nur der Nachwuchs der 2 Mill. ha Wälder Lettlands für den Eigenverbrauch und den Export bestimmt werden und getrachtet werden einerseits, die eigene Torfausbeutung zu heben, andererseits das fehlende Brennmaterial durch russisches Holz oder Naphtha und ausländische Steinkohle zu ersetzen. Die Regulierung der Stromschnellen der Düna könnte später die für Lettlands Industrie erforderliche „weiße Kohle“ ergeben.

Sich nur auf eine hochentwickelte Landwirtschaft zu beschränken, dürfte zweifelsohne Lettlands Staatsinteressen nicht entsprechen: Nur eine hochentwickelte exportfähige Industrie kann den auf ein hinreichendes Auskommen abzielenden Massen der Bevölkerung gerecht werden, denn 300,000 qualifizierte Fabrikarbeiter harren der Rückkehr in die Heimat. Vor der Hand dürfte vielleicht ein Bruchteil von ihnen zur Rückkehr zur Landwirtschaft bewogen werden, doch in der Tat läßt sich dieses schwer durchführen, da die „Landflucht“ unter der ländlichen Bevölkerung mit dem Aufblühen der Industrie pari passu geht, die Versuche aber der Landbevölkerung durch Lockmittel wirtschaftlicher Art die entgegengesetzte Richtung zu geben, immer fehlschlagen.

Vor dem Kriege hat das ehemalige Baltikum seinen Wohlstand hauptsächlich seiner Industrie und dem Transithandel zu verdanken gehabt, daher müssen die Baltischen Staaten, und unter

ihnen Lettland an erster Stelle, weil ja in dessen Hafenstädten die größte Industrie des Baltikums konzentriert war, darnach trachten, mit der Zeit eine exportfähige Industrie — natürlich nicht ohne fremde finanzielle Unterstützung — ins Leben zu rufen. Um diese Notwendigkeit zu illustrieren, genügt es auf Riga hinzuweisen, dessen Häuser, die in den Vorstädten früher von Arbeitern bewohnt wurden, lediglich totes Kapital darstellen, da sie zu $\frac{2}{3}$ entvölkert sind, wodurch die Eigentümer dieser Häuser wie nicht weniger auch der Fiskus selbst zu leiden hat.

Sollte jedoch in kurzer Zeit in Lettland eine Industrie entstehen, so dürfte ihr, wie schwach sie auch in ihrem Anfangsstadium sein wird, eine segensreiche Zukunft beschieden sein, denn selbst nach der erfolgten Niederdrückung der Anarchie in Sowjet-Rußland wird Rußland noch auf Jahre hinaus fremde Industrieerzeugnisse einführen müssen und daher gezwungen sein, seine Einfuhrzölle, wie dies vor dem Kriege nicht der Fall war, nicht allzu hoch anzusetzen.

Dieser Zeitabschnitt, bis ein mit fremden Industrieerzeugnissen gesättigtes Rußland in der Lage sein wird, selbst Industrie für den Eigenbedarf betreiben zu können, dürfte vollkommen genügen, um in Lettland, in erster Stelle in Riga, eine Industrie ins Leben zu rufen, die imstande sein wird, wenn auch nicht auf dem Weltmarkt, zu mindest doch in Rußland im Laufe der nächsten Dezennien erfolgreich mit der einheimischen russischen Industrie zu konkurrieren.

Diese künftige Periode der Industrie Lettlands wird sich aber wesentlich von der „Aera Witte“ dadurch unterscheiden, daß sie nicht von den Krücken des Hochschußzollsystems gestützt,

sondern durch Einführung des Freihandels eine unumschränkte Konkurrenz walten lassen wird, wodurch einerseits die Konkurrenz unter vielen ausländischen Kapitalisten zum schnellsten Aufblühen der Industrie Lettlands beitragen wird, andererseits das Land durch Monopole fremder Mächte, die die unbehinderte spontane Entwicklung unmöglich machen, verschont bleiben wird.

Vor dem Kriege war am stärksten die Industrie im lettländischen Teile Livlands entwickelt, die vorwiegend in Riga konzentriert war, wobei die chemische Industrie fast ein Viertel dieses Betriebszweiges Rußlands ausmachte.

Um besser zu veranschaulichen von wie großer Wichtigkeit es künftig für Lettland ist, sich nicht nur mit einer hochentwickelten Landwirtschaft und der Hebung des Transithandels zu begnügen, sondern künftig seine Industrie auf jede nur erdenkliche Weise zur ehemaligen Blüte zu bringen, geht schon allein daraus hervor, daß von dem Gesamtwert der baltischen Industrieproduktion im Jahre 1908 von fast 242 Millionen auf die Rigaer Industrie allein 140.000.000 Rubel entfielen.

Dabei ist jedoch nicht außer acht zu lassen, daß wie in bezug auf Rohstoffe, so nicht minder auch in bezug auf Brennmaterial die baltische Industrie sich keineswegs von Rußland in einer nennenswerten Abhängigkeit befand, da sie sie auf dem Seewege aus dem Auslande bezog. Andererseits waren diese von der baltischen Industrie benötigten Rohstoffe und Brennmaterialien von russischen Zöllen auf das heftigste getroffen. Man kann sich daher ein Bild davon machen, welchen ungeahnten Aufschwung die künftige Industrie Lettlands bei Einführung des Freihandels, wobei somit alle die spontane

Entwicklung des Wirtschaftslebens hemmenden Schranken hinwegfallen, im nächsten Jahrzehnt erfahren würde.

Bereits im Jahre 1913 überflügelte Riga den Auslandshandel Petersburgs von 332 Millionen Rubel mit einem Umsatz von 409 Millionen Rubel, und seine Industrie mit fast 400 Fabriken überragte an Wert und Mannigfaltigkeit bei weitem diejenige Petersburgs.

Bei Beseitigung aller Schranken, die der freien Entwicklung der Rigaschen Industrie und dem lettländischen Transithandel hinderlich im Wege sind, dürfte Riga ohne Zweifel künftig berufen sein, daß seinem Hafen die bedeutende Rolle eines Rotterdam oder Hamburg der Ostsee im Weltverkehr zufallen wird, zumal ja ein weit größeres Hinterland, das eigentliche Rußland und ein beträchtlicher Teil Sibiriens von Riga aus zu versorgen sein wird.

Die Schaffung eines Freihafenviertels in Riga ist immerhin noch mit ziemlich beträchtlichen Ausgaben verbunden, die Einführung des Freihandels jedoch mit garkeinen. Andererseits sind die dadurch entstandenen finanziellen Vorteile wie für die Bevölkerung an erster Stelle, so auch für den Fiskus selbst viel zu groß, als daß man sie unterschätzen dürfte.

Der Freihandel allein kann es ermöglichen, daß im Laufe eines denkbar kürzesten Zeitabschnittes die Industrie Lettlands hauptsächlich in Bezug auf die Qualität ihrer Produkte in ihren fundamentalen Entwicklungsmöglichkeiten nicht nur mit den Industrien Westeuropas, sondern sogar mit derjenigen der Vereinigten Staaten gleichgestellt wird: die eisfreien Häfen Lettlands Riga, Libau und Windau prädestinieren es dazu.

Die Entstehung einer lettländischen Exportindustrie würde ebenfalls ihren wohltuenden Einfluß auf den lettländischen Handel im allgemeinen und auf den Transithandel nach Rußland im besonderen ausüben können, daher kann von einem Erlöschen der Rigaer Industrie, indem sich Lettland künftig bloß auf eine intensivere Bodenbestellung beschränkt, gar keine Rede sein. Die ganze politische Unabhängigkeit des Landes würde dann einfach in Frage gestellt sein, weil ein kleiner Agrarstaat nicht in der Lage ist, die für den Gang der Staatsmaschine und eine gebührende Repräsentation in den wichtigsten Staaten erforderlichen Mittel zu beschaffen, geschweige denn, daß ein kleiner unabhängiger Industrie- und Handelsstaat (z. B. Belgien) unter den Großmächten sich eines viel größeren Ansehens als ein kleiner Agrarstaat (z. B. Dänemark) erfreut.

Die Rigaer Industrie kann daher schon von Erwägungen, die mit dem Weiterbestehen und der Förderung des Staatsgedankens in engem Zusammenhang stehen, keineswegs ihrem Untergange geweiht werden, denn daß in den 400 Rigaschen Fabriken angelegte Kapital kann mit mindestens einer viertel Milliarde Rubel zum Friedenskurse veranschlagt werden. Allein die in ihr beschäftigten 100,000 Arbeiter erhielten an Löhnen weit über 50 Mill Rbl. im Jahre. Sollte sich Lettland künftig nur mit der Rolle eines hochentwickelten Agrarstaates begnügen und nicht zur Einführung des Freihandels übergehen, wird auch u. a. geschweige der weiteren Andauer des allgemeinen industriellen Stillstandes, die Bedeutung Rigas, als der Hauptstadt Lettlands und der Metropole der drei Baltischen Staaten auf das Niveau einer innerrussischen Stadt von

untergeordneter Bedeutung, wie etwa Nishny-Nowgorod oder Rostow a. D. herabsinken. Dieses würde aber gleichbedeutend mit dem Stillstande in der weiteren Entwicklung der westeuropäischen Kultur sein, für welche Riga schon von jeher berufen worden ist, eine auserlesene Stätte zu sein.
