



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299322

**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.**

Verbands-Schriften.

No. LII.

Auswärtige Handelspolitik

und

innere Verkehrspolitik.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl,
Nürnberg.



Berlin 1900.
Siemenroth & Troschel,
W., Lützowstrasse 106.

Dr. Gottfried Zoepfl in Nürnberg:

Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten.

1898. gr. 8^o. 49 S. Preis 1 Mk.

Mittelländische Verkehrsprojekte.

Reden und Aufsätze.

1895. gr. 8^o. 100 S. Preis 2 Mk.

Inhalt: Zukunftsfreundlich (Zur Einleitung). — Der Nord-Ostsee-Kanal. — Deutsch-Oesterreichische Verkehrsprojekte. — Das Projekt eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals. — Ein mittelländischer Binnenschiffahrt-Kongress. — Anmerkungen.

Die Eisenbahntarifffrage unseres Holzverkehrs.

1896. gr. 8^o. 64 S. Preis 1 Mk.

Die weltwirtschaftliche Lage

und die

mitteleuropäischen Kanalprojekte.

1897. gr. 8^o. 22 S. Preis 60 Pfg.

Der Wettbewerb des russischen und amerikanischen Petroleums.

Eine weltwirtschaftliche Studie.

1899. VIII und 159 S. Lex. 8^o. Geh. 4 Mk.

Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung.

Ein Beitrag zur deutschen Staats- und Wirtschaftsgeschichte.

1893. VIII. u. 348 S. gr. 8^o. Mit 2 Karten. Preis 9 Mark.

(Verlag von A. Deichert Nachf. in Leipzig.)

**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.**

Verbands-Schriften.

No. LII.

Auswärtige Handelspolitik
und
innere Verkehrspolitik.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl,
Nürnberg.

Berlin 1899.

Siemenroth & Troschel.

W., Lützowstrasse 106.



11-351825

Es ist nicht meine Absicht, Sie beim Punkt 1a des Arbeitsprogrammes, welcher die Projektirung des Donau-Mainkanales betrifft — und zwar bei meinem Berichte die wirthschaftliche Projektirung — mit statistischen Darlegungen zu ermüden. Ich verspare mir diese Berechnungen für die Denkschrift über die wirthschaftliche Bedeutung des Donau-Mainkanalprojektes, welche ich zur Zeit auszuarbeiten habe. Da ich mich in dieser Denkschrift ganz auf die Untersuchung des speziellen Donau-Mainkanalprojektes beschränke und allgemeinen Erörterungen aus dem Wege gehe, ist es mir um so mehr ein Bedürfniss, diejenigen allgemeinen Fragen, mit welchen jedes unserer grösseren Kanalprojekte aufs engste zusammenhängt, in besonderen Abhandlungen zu erörtern und über dieselben zu den klaren Anschauungen zu gelangen, welche auch einer speziellen, wirthschaftlichen Arbeit über ein Kanalprojekt zu Grunde liegen müssen. Ich wüsste nicht, wo ein reichlicheres Material für diese Fragen zu finden wäre, als in den Verhandlungen über den Mittellandkanal, an welche ich mich im Folgenden vor allem halten werde, und ich wüsste keine bessere Gelegenheit, die Richtigkeit meiner Anschauungen zu erproben, als an dieser Stelle, vor einer Versammlung von Fachleuten des wirthschaftlichen Lebens, welche dieses aber nicht bloss aus Büchern kennen, sondern ausser dem nothwendigen Werkzeug der Wissenschaft, dem klaren Verstande, auch noch ein reichliches Maass praktischer Erfahrungen besitzen.

Wenn wir den Kern der Sache zu erfassen suchen und uns nicht durch die Scheingründe verwirren lassen, welche zur Vertheidigung der Interessen vorgebracht werden, ergeben sich Gebiete der allgemeinen inneren Politik, mit welchen jedes grössere Kanalprojekt mehr oder weniger enge Beziehungen hat und auf welchen dasselbe stets seine prinzipiellen Gegner und prinzipiellen Freunde besitzt; es sind dies besonders die Gebiete der Finanzpolitik und der auswärtigen Handelspolitik.

Dagegen giebt es eine Reihe von Gründen, welche lediglich zur Vertheidigung der auf den genannten Gebieten liegenden Interessen und Prinzipien geltend gemacht oder konstruirt werden. Das

sind zu den bedeutungsvollen Grundlinien die Arabesken. Wie diese, so verschnörkeln und durchkreuzen sich vielfach auch jene widerspruchsvollen Begründungen. Die schönsten Bemühungen für Entwirrung und Auflösung dieser ornamentalen Linien ändern nicht das Geringste an der Richtung der Grundlinien, welche auf den genannten Gebieten der inneren Politik gelegen sind. Zu dieser Art von Gründen gehört z. B. die Behauptung, dass die Wasserstrassen durch die Eisenbahn überholt und dass in anderen Ländern die Wasserstrassen aufgegeben worden seien, in Bayern besonders der Grund, dass der Seeweg durch das mittelländische Meer einen Donau-Mainkanal überflüssig mache, ferner der Einwand, dass die Frachtersparnisse lediglich dem Zwischenhandel und nicht auch den Konsumenten zu Gute kommen, und was dergleichen Behauptungen mehr sind. Sie werden aufrecht erhalten, trotzdem dass z. B. in Preussen der Eisenbahnminister und seine sämtlichen Kollegen versichern, die Schiffahrt sei absolut nothwendig zur Ergänzung der Eisenbahn und die Leistungsfähigkeit der letzteren sei auf einzelnen Gebieten an eine Grenze gelangt, über welche hinaus die Bewältigung des Verkehrs entweder nicht mehr möglich sei oder doch finanzielle Opfer erfordere, welche diejenigen für den Bau der entlastenden Wasserstrassen erheblich übertreffen. Der Eisenbahnminister darf seine volle Autorität in die Wagschale werfen, es nützt ihm nichts, er verliert sich nur in den ornamentalen Gründen der Gegner, welche fest auf den Grundlinien ihrer innerpolitischen Anschauung verharren. Die Frankfurter Handelskammer ist so weit gegangen, Auszüge aus den Büchern der Kohlenhändler zu veröffentlichen, um nachzuweisen, dass die Frachtverbilligung für Kohle den Konsumenten zu Gute kam, aber es hat nichts genutzt. In Bayern kann man jetzt den vor einigen Jahren mit grosser Entschiedenheit vorgetragenen Anschauungen, dass der Verkehr mit den Süd-Donauländern in Folge des Seeweges niemals auf die Donau- und Donau-Mainstrasse übergehen werde, die Thatsachen der letzten Jahre entgegenhalten, denen zu Folge nicht bloss Getreide, Obst, u. s. w. sondern auch Petroleum von Rumänien bis Regensburg zu Schiff gelangt und von da sogar nach der Schweiz, nach Frankreich und im Norden bis an die sächsische Grenze mit der Eisenbahn verschickt wird, die Thatsache ferner, dass für russisches Petroleum von Batum bis Regensburg ein regelmässiger Verkehr an Stelle des Seeweges zur Zeit eingerichtet werden soll, — auch diese Thatsachen werden wenig Eindruck machen. Die Grundlinie bleibt negativ, auch wenn die schönsten Widersprüche in den der Vertheidigung des Standpunktes dienenden

Gründen aufgedeckt werden, wie dies besonders bei den Verhandlungen über den Mittellandkanal im preussischen Abgeordnetenhaus und im preussischen Landesökonomiekollegium, welche ich nach den stenographischen Protokollen*) eingehend studirt habe, so oft der Fall war.

Minister von Miquel sagte gelegentlich einer Erörterung über die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen bei der Berathung der Mittellandkanalvorlage sehr richtig:

»Alle Voraussetzungen, die wir hier machen, werden oft nicht durch ganz objektive, absolut interesselose Studien diktirt, sondern durch den Willen, der vorher da war, einen Beweis zu führen für das oft unbewusste, vermeintliche Interesse. Das liegt in der menschlichen Natur, bewusst oder unbewusst. Man kann nachweisen, dass grosse Nationalökonomien zu ihren Schlussfolgerungen und angeblichen absoluten Wahrheiten, wie z. B. Ricardo, gekommen sind, weil sie einen bestimmten Satz, der ihnen politisch oder wirthschaftlich nützlich war, zu beweisen suchten.«

Besonders widerspruchsvoll war es z. B., dass von den Rednern derselben Gruppe ja von denselben Rednern vortragen wurde, die Kanäle würden keine Rente bringen und keinen Verkehr bekommen, dann aber, sie würden die Eisenbahnrente ruiniren, oder der Industrie anderer Bezirke vernichtende Konkurrenz bringen u. s. w. Auch wurde die Einbusse der Eisenbahnrente sehr übertrieben. Ein Anhänger des Kanalbaues hat ausgerechnet, wenn wirklich die Eisenbahnen 120 Millionen Mark jährlich an ihrer Rente Einbusse erleiden würden, wie behauptet wurde, dann müsste ja der Mittellandkanal mit 10%₀ verzinsen. Das wären so einige Widersprüche.

Es mögen auch politische und parteitaktische Gründe bei der schliesslichen Ablehnung der Mittellandkanal-Vorlage mitgewirkt haben, entscheidend aber für die Ablehnung bleibt meines Erachtens, dass die Gegnerschaft gegen die Kanalvorlage von wichtigen Gebieten der inneren Politik ausging, besonders von den zwei, die ich als in engster Verbindung mit der Kanalvorlage stehend bezeichnet habe, der Finanzpolitik und der auswärtigen Handelspolitik. Vielleicht erinnern Sie sich noch, dass ich schon bei meinem einleitenden Vortrage zum ersten Verbandstage auf diesen Zusammenhang hingewiesen

*) Im Nachfolgenden benutze ich die stenographischen Berichte des preussischen Abgeordnetenhauses 1899 und den Bericht über die Sitzung des preussischen Landes-Oekonomiekollegiums vom 4. Februar 1898 im landwirthschaftlichen Jahrbuch 27 Bd. Suppl. 1, S. 121 ff. Berlin 1898.

habe: »Unser ganzes verkehrspolitisches Streben«, sagte ich damals, »ist ein Schlag ins Wasser, wenn das handelspolitische denselben Weg nicht parallel geht«; ich bezeichnete es unter Ihrem Beifall als »Eulenspiegelerei, in Festreden die Segnungen des Weltverkehrs zu feiern, in Kommissionssitzungen aber den Geist engherzigsten Mittelalters herrschen zu lassen« und ich sprach zum Schlusse die Hoffnung aus: »es wird wohl in Zukunft anders und besser werden, ehrlicher, klarer und konsequenter«. Nun, konsequenter ist man jetzt in Deutschland geworden, wie die Ablehnung der Mittellandkanalvorlage beweist, und es werden hoffentlich viele Leute im Lande dadurch angeregt, darüber nachzudenken, wohin der Weg führt, welcher gegangen wird, und welchen Weg die innere Politik Deutschlands gehen muss, wenn das Reich als Ganzes fortschreiten soll.

Der Weg aber, der auf den genannten wichtigen Gebieten der inneren Politik konsequenter Weise zur Ablehnung der im Interesse des Ganzen so nothwendigen Mittellandkanalvorlage führen musste, und der nicht begangen werden soll, ist klar ersichtlich. Auf finanzpolitischem Gebiete dürfen die Verkehrsanstalten nicht mehr als die wichtigste Quelle angesehen werden, um dem Staate Einnahmen zuzuführen, die auch beträchtliche Ausgaben für andere Staatszwecke decken müssen. Wer den bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen als Richtschnur hingestellten Grundsatz vertritt, dass die staatlich monopolisirten Verkehrsanstalten in erster Linie den Bedürfnissen der Volkswirtschaft und dem Gemeinwohle, und nicht in erster Linie als Finanzquelle des Fiskus zu dienen haben, der möge nicht mehr als ein beschränkter Kopf hingestellt oder als Agitator und Nörgler bezeichnet werden. Den Finanzminister von Miquel trifft allerdings dieser Vorwurf nicht, er hat bei jeder sich bietenden Gelegenheit und zuletzt in seinem bekannten Immediatbericht über die Finanzlage in Preussen die Unhaltbarkeit und Mangelhaftigkeit einer Finanzpolitik hervorgehoben, welche auf die Steuerquelle der Verkehrsanstalten sich stützt, er hat den gegenwärtigen Zustand durch die bei seinem Amtsantritt überkommenen Verhältnisse entschuldigt und nachgewiesen, dass er bemüht war, die Finanzen von dieser Einnahmequelle unabhängiger zu machen. Um so schärfer gingen aber einige *diu minores*, übereifrige journalistische Vertreter einer falschen Auffassung der Regierungspolitik für die Fiskalität der Verkehrsanstalten ins Zeug. Ich habe den Eifer dieser Herren an meiner eigenen Haut erfahren, als ich im vorigen Jahre mein vor Ihnen beim Verbandstage erstattetes Referat in erweiterter Form unter dem Titel

»Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten«^{*)} veröffentlicht hatte. Da wurde ich in der »Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen« in mehreren Artikeln — immer anonym natürlich — derartig heruntergerissen, dass ich mich fast selbst nicht mehr kannte. Auch die Kölnische Zeitung, welche meine Schrift sehr gelobt hatte, bekam ihren Theil. Man warf mir vor, dass ich für Interessentenverbände thätig sei, vergass aber hinzuzufügen, dass ich die Verbände, denen ich meine Dienste widme, auch selbst ins Leben gerufen habe, also sicher nicht gegen meine besseren Anschauungen für dieselben thätig bin, was doch die Hauptsache ist; ferner, dass ich die Wissenschaft zu »agitatorischen« Zwecken missbrauche, man suchte einen Widerspruch in meinen Anschauungen nachzuweisen, weil ich in einer anderen Schrift**) die preussische Verkehrspolitik gelobt hatte, man verschwieg dabei nur, dass bei diesem Lobe und in der ganzen betreffenden Schrift mit keiner Silbe von der finanzpolitischen Verwaltung der Verkehrsanstalten, sondern durchweg von den wirtschaftspolitischen Grundsätzen hinsichtlich der Gewährung von Ausnahmetarifen und von diesen letzteren selbst insbesondere für den Holzverkehr die Rede war. Und das alles, um die Begründung der preussischen Finanzen auf die Eisenbahnüberschüsse zu loben, was dem ausgezeichneten Finanzminister von Miquel niemals eingefallen ist! Dass solche journalistische Vertreter oder Verherrlicher einer extremfiskalischen Verwaltung der Verkehrsanstalten keine gute Figur machen, wenn sie einen staatlichen mit nur $3\frac{1}{2}\%$ verzinslichen Aufwand von mehreren hundert Millionen Mark für einen auch noch in Konkurrenz mit den Eisenbahnen wirksamen Kanal vertheidigen sollen, liegt auf der Hand. Dass diese Verherrlicher der Fiskalität der Verkehrsanstalten, welche auch mich so scharf angegriffen haben, nicht die wahren Freunde der preussischen Regierung waren, wollen Sie am besten aus Folgendem ersehen: Am Ministertische im preussischen Abgeordnetenhaus steht der Minister der öffentlichen Arbeiten und Eisenbahnminister und vertheidigt mit grösster Entschiedenheit die Kanalvorlage, und unten stehen die konservativen Gegner derselben und begründen ihre Sache ebenso entschieden mit Citaten und Ziffern, welche den Schriften seines Eisenbahnpräsidenten Ulrich entnommen sind. Die preussische Regierung hat das Alles jetzt selbst eingesehen und für einen einen etwas einheitlicheren Geist in ihrem Beamtenthum sehr energische Schritte gethan; sonst hilft es

*) Siemenroth & Troschels Verlag Berlin 1899.

**) Die Eisenbahntarifpolitik besonders im Holzverkehr. Separatabdruck aus der »Beilage der Allgemeinen Zeitung«. Nürnberg 1898.

auch wenig, wenn sie durch ihren Baurath Sympher ein zweibändiges Werk über den zukünftigen Verkehr des Kanals ausarbeiten lässt. Die Wenigsten, welche zur Abstimmung über eine grosse Kanalvorlage berufen sind, haben Zeit, solche umfangreiche statistische Werke zu lesen; letztere sind gewiss nothwendig, aber nur für solche, welche ohne jede Voreingenommenheit von anderen Gebieten der inneren Politik an eine specielle wirthschaftliche Frage herantreten, und solche Leute giebt es heut zu Tage nur noch wenige. Die meisten nehmen bei der Beurtheilung einer Kanalvorlage, wie ich erwähnt habe, ihre Gesichtspunkte besonders von den allgemeinen Gebieten der Finanzpolitik und der auswärtigen Handelspolitik.

Ich beabsichtige, mein vorjähriges Referat über die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten, in welchem ich versuchte, diejenigen Grundsätze aufzustellen, welche durchaus nicht sogleich zu verwirklichen, sondern lediglich als richtig anzustreben sind, und bei welchen auch der so nothwendige Ausbau der Wasserstrassen zur Ergänzung der Eisenbahnen sich vertheidigen lässt, nach der praktischen Seite hin zu ergänzen und kann das Thema wohl verlassen.

In ähnlicher Weise die richtigen Grundsätze für das Verhältniss der Verkehrs- und der Handelspolitik zu suchen und festzustellen, ist der Hauptzweck dieses Referats und meiner nun folgenden Erörterungen.

In der Sitzung des preussischen Landesökonomiekollegiums vom 4. Februar 1898, in welcher unter Anwesenheit des deutschen Kaisers über die Interessen der Landwirthschaft an den Wasserstrassen verhandelt wurde, sagte Ministerialdirektor Dr. Thiel, im Jahre 1888 beim Frankfurter Binnenschiffahrtskongress habe noch Niemand an eine handelspolitische Gegnerschaft der Landwirthschaft gegen die Wasserstrassen gedacht. Thatsächlich datirt dieselbe erst seit den letzten Handelsverträgen, insbesondere seit dem russischen Handelsvertrag.

Den Zusammenhang der agrarischen Gegnerschaft gegen die Wasserstrassen mit der auswärtigen Handelspolitik hat eine Resolution in der eben genannten Sitzung des preussischen Landesökonomiekollegiums mit folgenden Worten formulirt: »Dem Nutzen, welchen der billige Versand der einheimischen land- und forstwirthschaftlichen Produkte auf Wasserwegen einem Theil der Landwirthe — und zwar vorwiegend den von den Konsumplätzen entfernt liegenden Betrieben — bringt, steht ein grösserer Schaden durch die erleichterte Einfuhr ausländischer Produkte gegenüber, so dass der Ausbau eines Netzes einheimischer Wasserstrassen im Interesse der

deutschen Land- und Forstwirtschaft nur dann für wünschenswerth erklärt werden kann, wenn entweder durch ausreichende Schutz-zölle oder durch entsprechende Kanalabgaben eine Erleichterung des Imports von Produkten der Land- und Forstwirtschaft dauernd verhindert wird«. Nicht so klar gefasst, sondern oft mehr versteckt und durch die bereits gewürdigten ornamentalen Gründe überwuchert, trat die handelspolitische Gegnerschaft der landwirtschaftlichen Vertreter gegen die Wasserstrassen im preussischen und bayerischen Abgeordnetenhaus hervor.

Betrachten wir nun den Zusammenhang der Verkehrspolitik und der auswärtigen Handelspolitik, um zu sehen, welche handelspolitischen Grundsätze herrschend sein müssen, wenn ein grosser Kanalbau in Deutschland selbst und zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn eine Mehrheit von principiellen Anhängern in Deutschland finden soll, also nicht bloss eine durch Parteitaktik erworbene Majorität.

Die Lage der Landwirtschaft im deutschen Reiche, auf welche es hier vor Allem ankommt, ist viel erörtert worden, meistens mit der durch geschädigte Interessen hervorgerufenen Erregtheit, selten objektiv. Eins ist sicher, dass sich die Landwirtschaft in Deutschland nicht einer so günstigen Konjunktur erfreut, wie sie Handel und Industrie in Deutschland seit längerer Zeit anhaltend geniessen. Im Einzelnen sind die Verhältnisse in den verschiedenen Gegenden Deutschlands verschieden, am schlechtesten aber thatsächlich in jenen Gebieten, welche keine Industrie und eine dünne Bevölkerung haben, am besten da, wo einerseits intensive Landwirtschaft betrieben wird, zum Theil Gartenwirtschaft und bedeutende Viehzucht, und wo andererseits eine starke Bevölkerung und regste Handels- und Industriethätigkeit für den direkten Verbrauch der landwirtschaftlichen Produkte sorgen. Hier ist die Landwirtschaft auch nicht verkehrsfreundlich; sie hat zu nahe die Beziehungen mit Handel und Industrie vor Augen, welche der Verkehrsentwicklung dringend bedürfen, abgesehen davon, dass sie selbst die Verkehrsmittel braucht; sie ist in solchen Gegenden wohl für einen angemessenen Zollschutz, der ihr dort auch von Handel und Industrie bereitwillig zugestanden wird, aber sie hindert nicht die Entwicklung der Verkehrsmittel; diese gönnt sie ihrerseits dem Handel und der Industrie. Es ist dies das richtige Verhältniss, wie es für Deutschland passt, für einen Staat, der sich einerseits mehr und mehr zum Industriestaat entwickelt, andererseits noch fast zur Hälfte aus landwirtschaftlicher Bevölkerung besteht. Diese aber ist nicht bloss deshalb zu berück-

sichtigen, weil sie vorhanden ist, sondern weil es für einen Staat schon aus Gründen der Unabhängigkeit durchaus nicht das Beste ist, ein reiner Industriestaat zu werden ohne eigentliche landwirthschaftliche Produktion. Das andere Extrem findet sich aber in Deutschland bekanntlich in einzelnen Gegenden, namentlich im Osten, wo extensive Landwirthschaft und ausgedehnter, zum Theil stark verschuldeter Grossgrundbesitz dem deutschen Reiche den Charakter des reinen Agrarstaates erhalten möchten, vielfach im Gegensatz zu Handel und Industrie die Entwicklung des Verkehrs hemmen und — statt sich den neuen Verhältnissen anzupassen — durch Staatshilfe und auf Grund der konservativen Staatsanschauung auch ihre wirthschaftlichen Verhältnisse zu konserviren suchen. Die wahre konservative Staatsanschauung aber wird niemals den Fortschritt des Ganzen ausser Acht lassen, sondern nur gegen ein übereiltes und berechtigte Interessen zu wenig schonendes Vorgehen auftreten. Sie wird deshalb wohl auch die eben genannte Gruppe der landwirthschaftlichen Interessen, die man in Deutschland kurzweg die Partei der Agrarier nennt, berücksichtigen, solange sich dieses mit dem Wohle des Staates vereinbaren lässt. Es ist da auch schon viel geschehen und kann noch manches geschehen auf dem Gebiete des Zollwesens, der Landesmelioration der Armen- und Schulverwaltung, der Ansiedelung und inneren Kolonisation, des hypothekarischen Kredits, der Landstrassen und Kleinbahnen u. s. w. Wenn die Herren aber — wie das im preussischen Landtag geschehen ist — so weit gehen, dass sie sagen, ein Kanal darf nicht gebaut werden, weil er die Industrie entwickelt, welche Arbeiter braucht, die vielleicht dann aus unserer landwirthschaftlichen Bevölkerung sich hinwegziehen, so geht das bereits entschieden zu weit; denn kein Stand kann verlangen, dass die arbeitende Bevölkerung an ihn gebunden werde und nicht viel mehr sich da Arbeitsverdienst sucht, wo sie ihn am Besten findet; das sind mittelalterliche, feudale Reminiscenzen, welche in unsere moderne Zeit durchaus nicht mehr passen. Die wahre konservative Anschauung, welche nicht die Erhaltung der Zustände vom Jahre 1599 erstrebt, sondern die Verhältnisse von 1899 ins Auge fasst und auf einen gesunden Fortschritt bedacht ist, wird solche Forderungen der Agrarier energisch zurückweisen.

Zudem ist das Argument des Arbeitermangels, welches übrigens auch im preussischen Landesökonomiekollegium sehr entschieden geltend gemacht wurde, bei den Verhandlungen im preussischen Landtage auch sonst noch genügend klar gestellt worden. Da das Bestreben der Agrarier, die Industrie niederzuhalten, doch indirekt

mit unserem Thema in Beziehung steht, wollen wir dabei auch etwas verweilen. Vor Allem wurde der Einwand entkräftigt, dass der Kanalbau selbst der Landwirthschaft Arbeiter entziehen werde. Die für den Bau des Mittellandkanals nothwendigen ca 5000 Arbeiter sind nämlich zur Zeit beim Elbe-Travekanal, bei Hafenbauten und bei anderen Wasserbauten beschäftigt und würden bis zum Beginn des Mittellandkanalbaues frei werden und für diesen zur Verfügung stehen. Die Kanalbauarbeiter sind meist alte Stammmannschaften, welche mit landwirthschaftlichen Arbeiten nichts zu thun haben und die Bauunternehmer bringen meist ihr festes Arbeiterpersonal mit. Nun sagen aber die Agrarier, die Industrie, welche doch entwickelt werden solle, ziehe in steigendem Maasse die Arbeitskräfte aus den landwirthschaftlichen Gegenden an sich. Man weist auf einzelne Beispiele hin, auf das Zuströmen der Arbeiter im Ruhrrevier und in Sachsen und auf die Abnahme der Arbeiterbevölkerung in Schlesien und im Osten. So weit die Arbeiter zurückblieben, seien sie qualitativ minderwerthig und — wie ein Redner im Landesökonomiekollegium sich ausdrückte — von dem »Keim der Unzufriedenheit und der proletarischen Gelüste« angesteckt. Ja, dagegen lässt sich eben nichts machen, die Zufriedenheit kann reichsgesetzlich nicht festgelegt werden, dafür müssen die Arbeitgeber selbst sorgen. Im Uebrigen muss die Arbeiternoth gewiss für einzelne landwirthschaftliche Gegenden zugegeben werden, namentlich insofern, als die im besten Mannesalter Stehenden auf Wanderung gehen, während die Arbeitsunfähigeren zurückbleiben und durch minderwerthige ausländische Arbeitskräfte ergänzt werden müssen. Die Staatsregierung thut auch ihr möglichstes, die ansässige Bevölkerung durch die Ansiedelungs- und Rentengütergesetzgebung im Osten zu vermehren, die fluktuirende Arbeiterbevölkerung aber wird sich in unserer Zeit der Eisenbahnen und der Freizügigkeit stets dahin wenden, wo ihr der grössere Vortheil winkt. Im Grossen und Ganzen ist übrigens die Bevölkerungszunahme in Deutschland eine so grosse und auch auf dem platten Lande nach der Bevölkerungsstatistik eine so reichliche, dass eine allgemeine Gefahr des landwirthschaftlichen Arbeitermangels, also abgesehen von einzelnen Gegenden, nicht befürchtet zu werden braucht. Einsichtsvolle Landwirthe geben dies auch zu; so hat z. B. Graf Bernstorff im preussischen Landesökonomiekollegium der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es gelingen werde, durch landwirthschaftliche Maschinen Arbeitskräfte zu ersetzen. Ausschlaggebend scheint mir aber der Gesichtspunkt zu sein, dass die meisten von den Arbeitern, welche mit der landwirthschaftlichen Arbeit unzufrieden sind, einfach

aus Deutschland auswandern würden, wenn sie hier nicht andere, nämlich industrielle Arbeitsgelegenheit finden würden, der Gesichtspunkt ferner, dass eine Unterbindung der industriellen Entwicklung bei der rasch wachsenden Bevölkerung in Deutschland zwar der Landwirthschaft ein grosses Angebot von Kräften zuführen, dafür aber auch Hunderttausende ohne Arbeitsgelegenheit lassen und brotlos machen würde. In solchen vorbeugenden Maassregeln soll sich aber der sozialpolitische Geist, den ja gerade unsere Konservativen für sich in Anspruch nehmen, ebenso zeigen, wie in den staatlichen Reformmaassregeln. Ich gehe noch weiter und sage, dass nicht bloss die zunehmende Bevölkerung die industrielle Entwicklung braucht, sondern dass gerade auch die Landwirthschaft in vielen Gegenden Deutschlands die Arbeitsgelegenheit der Industrie nöthig hat, da die Angehörigen der Landwirthe sonst nicht Gelegenheit haben, sich den so nothwendigen Nebenverdienst zu verschaffen. Das ist die Kehrseite in der Landarbeiterfrage, welche man sehr wohl berücksichtigen muss, wenn man nicht ostpreussische Landwirthschaft mit deutscher Landwirthschaft verwechselt.

Dass eine solche Verwechselung den Vertretern der Ersteren auch bei den Verhandlungen über die Kanalvorlage in Preussen öfters passirte, ergab sich recht deutlich aus der Kontroverse zwischen dem Minister von Brefeld und dem Abgeordneten Gamp. Der genannte Minister sagte: »Auch die Landwirthschaft produziert zum Theil den drei- und vierfachen Werth als früher, und nimmt Distrikte in Anbau, die sich früher anzubauen nicht lohnten, deswegen, weil die Fortschritte der Landwirthschaft die Möglichkeit geschaffen haben, jetzt noch Werthe zu erzielen, wo man sie früher nicht erzielt hat, und weil die Landwirthschaft jetzt den mehrfachen Werth erzielt, wo man früher nur den einfachen erzielen konnte«. Der Abgeordnete Richter unterstützte den Minister mit folgenden Darstellungen: »Ja, kennt denn der Abgeordnete Gamp nicht die amtliche Bodenstatistik, die 1893 und 1878 aufgenommen worden ist? Der Vergleich von 1893 und 1878 hat ergeben, dass jetzt $1\frac{1}{4}$ Millionen Hektar in Preussen mehr bebaut werden für Acker und Gärten als früher durch Verminderung der Brachen und der Ackerweiden. Das amtliche statistische Bureau resümirt sich dahin, dass es sagt: die Bodenstatistik giebt ein Bild der steigenden Bevorzugung der intensiven Kultur. Wenn der Herr Abgeordnete Gamp die amtliche Statistik nachschlägt, wird er auch finden, dass bei der Viehzählung von 1893 und 1883 der Werth des Bestandes gestiegen ist um 802 Millionen Mark.« Der genannte konservative Abgeordnete

aber bezeichnete die Entwicklung »unserer« Landwirthschaft als genau die umgekehrte, und fuhr fort: »Wir stehen heute schon vor der Frage, Tausende und Abertausende von Morgen landwirthschaftlich nicht mehr kultiviren zu können, wir müssen sie entweder todt liegen lassen oder der Forstwirthschaft wieder zuwenden«.

Sie sehen also, dass man bei der Würdigung der Lage der deutschen Landwirthschaft auch ein wenig unterscheiden muss unter den einzelnen deutschen Gegenden und dass man wohl sagen darf, es ist schon viel zur Verbesserung ihrer Nothlage geschehen und es ist auch schon manches erreicht worden. Es soll auch, wie schon betont worden ist, noch mehr geschehen, auch auf dem Gebiete der auswärtigen Handelspolitik, wie ich noch anführen werde. Unangestastet aber sollen unsere Agrarier die Entwicklung unserer Verkehrsmittel lassen, sonst begeben sie sich in den schärfsten Kampf mit den Lebensinteressen des Handels und der Industrie und keine Regierung in Deutschland, welche den Fortschritt des ganzen Landes im Auge hat, kann sie darin unterstützen.

Gerade das aber scheint zur Zeit, solange die Handelsverträge nicht beseitigt werden können, der Hauptpunkt des extrem-agrarischen Programms zu sein; man sucht nachzuweisen, dass die billige Fracht besonders auf den grossen deutschen Strömen die Hauptursache der landwirthschaftlichen Krisis sei und verlangt dann folgerichtig, dass diese Wasserstrassen nicht weiter ausgebaut werden und — soweit sie vorhanden sind — mit so hohen Gebühren belegt werden, dass der Verkehr auf denselben unterbunden wird. Der Hauptvertreter dieser Richtung ist bekanntlich der Eisenbahnpräsident Ulrich, in dessen neuesten Schriften die fiskalische und agrarische Reaktion sich vereinigen.

Dass die grossen natürlichen Wasserstrassen billigere Frachten als die Eisenbahn gewähren, erscheint uns, die wir auf den Fortschritt des Verkehrswesens bedacht sind, als ein Vortheil, dessen sich diejenigen erfreuen, die das Naturgeschenk einer guten Wasserstrasse zu benutzen in der Lage sind, als ein Ferment ferner für einen allgemeinen Fortschritt in unserem Verkehrswesen, welches zu grösserer allgemeinen Billigkeit des Transportwesens führt, — für die genannte agrarisch-fiskalische Gruppe aber sind unsere herrlichen Ströme, welche seit Generationen für den Verkehr leistungsfähiger gemacht wurden, welche seit Jahrhunderten dazu gedient haben, die deutsche Volkswirthschaft und Kultur von niederen zu höheren Stufen zu heben, die Quelle aller sozialen Uebel und sie werden

verwünscht, als wenn sie vom Teufel selbst gegraben wären, um das deutsche Volk zu vernichten.

Im Einzelnen werden natürlich diejenigen Wasserstrassen, welche von der See her ins Inland führen, wie der Rhein, die Weser und die Elbe oder der Dortmund-Emskanal am meisten angegriffen, weil bei diesen Wasserstrassen die Bedeutung für den Importverkehr mehr hervortritt als bei den binnenländischen Verbindungswasserstrassen. Wenn die Feindseligkeit gegen diese Wasserstrassen von einem agrarischen Standpunkt aus noch begreiflich erscheint, so ist es geradezu der Höhepunkt der Verkehrsfeindlichkeit, wenn auch die inneren Verbindungswasserstrassen, wie z. B. der Rhein-Weser-Elbe-Kanal oder in Bayern der Donau-Mainkanal bekämpft werden. Es freut mich, dass es noch Landwirthe giebt, welche wenigstens diese Unterscheidung annehmen, wie z. B. der Referent in der erwähnten Sitzung des preussischen Landesökonomiekollegiums vom 4. Februar vorigen Jahres, welcher in seinem Referate einige auf diesen Standpunkt bezügliche Sätze aus meinen Schriften citirte und mit denselben sich einverstanden erklärte. Extreme Agrarier aber sind auch gegen den Mittellandkanal und den Donau-Mainkanal, obwohl der letzte für die bayerische Landwirthschaft gegenüber dem Einfallthor für Getreide in Regensburg geradezu ein Ausfallthor nach dem Rhein hin bedeutet. Dass der Mittellandkanal auf den Import des ausländischen Getreides von Westen her so gut wie gar keinen Einfluss hat, wurde mehr im preussischen Landesökonomiekollegium, als im preussischen Abgeordnetenhaus zugegeben. Nur wenn der Dortmund-Rheinkanal allein ausgebaut würde, hat der Minister v. Hammerstein eine Begünstigung des Imports zugegeben; auch wurde die im Zusammenhang mit dem Mittellandkanal stehende Weserkanalisierung als neue Einbruchsstelle für ausländisches Getreide bezeichnet, da das Getreide nach Südhannover dann um 3,50 Mk. die Tonne billiger als bisher kommen könnte. Im Uebrigen hat Minister v. Miquel die Befürchtung der Agrarier bezgl. des Mittellandkanals wie folgt zurückgewiesen:

»Kann man denn glauben, wenn die Zufuhr ausländischer Produkte der Landwirthschaft auf dem Wasser von Hamburg nach Magdeburg, von dort nach Berlin und von hier nach Bromberg stattfinden kann, dass es dann möglich wäre, einer solchen guten Wasserstrasse Konkurrenz von der Weser oder dem Rheine aus durch diesen langen Kanal zu machen? Getreide, das in den Osten vom Auslande kommt, geht entweder über Danzig oder über Hamburg die Elbe hinauf, kann aber nie vom Rhein in den Osten, auf dem

Wege des Kanals, kommen.« So blieb den Agrariern nur noch der Hinweis auf den Import von Russland nach dem Westen und es wurde behauptet, die Frachtermässigung des Mittellandkanals von 24 Mk. für die Tonne Getreide von Bromberg nach Herne werde das russische und sogar das sibirische Getreide künftig auf dem Landwege nach dem Westen Deutschlands bringen. Dieselben Agrarier behaupteten aber, dass das deutsche Getreide der östlichen Provinzen den Mittellandkanal nicht, sondern nach wie vor den Seeweg nach dem Westen benutzen werde. Das ist die Logik der Voreingenommenheit. Bei der Berathung des Donau-Mainkanalprojektes in Bayern wurde auch die Gefahr der »Ueberschwemmung« Bayerns mit ausländischem Getreide von den Gegnern des Projektes hervorgehoben; es fanden sich aber auch Abgeordnete, welche mit den landwirthschaftlichen Kreisen Fühlung haben und diese Behauptung widerlegten, so die Centrumsabgeordneten Dr. Orterer, Dr. Jäger und Pfarrer Hauss. Der Letztere bezeichnete den Donau-Mainkanal als Abzugsventil für das nach Westen strebende Getreide und meinte, dass die Konkurrenzgefahr für die bayerischen Donauprovinzen viel grösser ist, wenn die Wasserstrasse nach dem Nordwesten nicht ausgebaut wird. Die Gefahr einer erhöhten Einfuhr vom Maine her dagegen ist deshalb nicht vorhanden, weil das Getreide am Rhein einen höheren Preis hat als in den meist einen Ueberschuss an Getreide produzierenden fränkischen und bayerischen Provinzen. Dies ist ziffernmässig in verschiedenen Schriften*) bereits nachgewiesen worden, so von Professor Schanz, neuerdings vom Geheimen Hofrath von Eyth und von mir schon in meiner ersten Denkschrift über den Donau-Mainkanal, auch von Landtagsabgeordneten, wie von dem Centrumsabgeordneten Pfarrer Hauss, der seine hierauf bezüglichen Ausführungen mit den beherzigungswerthen Worten schloss: »Vor Gespenstern soll man nicht davonlaufen, man soll jeder ernsten Schwierigkeit auf den Grund gehen, gar oft sieht man, dass das Gespenst in der Luft zerfliegt, und die Sache in der Nähe sich ganz anders ausnimmt«.

Die eben erwähnte Thatsache, dass das Getreide in den auch mit ausländischem Getreide massenhaft versorgten Rheinstädten einen höheren Preis hat als in den bayerischen, einen Ueberschuss produzierenden Gegenden, gilt auch für andere Gebiete Deutschlands und ist gleichfalls gegenüber den agrarischen Behauptungen, dass

*) Schanz: »Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre Zukunft« Bamberg 1894. Zoepfl: »Eine wichtige Aufgabe des bayerischen Verkehrs-wesens« Nürnberg 1894. von Eyth: »Binnenschiffahrt und Landwirthschaft« im X. Jahresbericht des bayerischen Kanalvereins, Nürnberg 1899.

die Binnenwasserstrassen mit ihren billigen Frachten die Hauptursache der landwirthschaftlichen Krisis seien, hervorzuheben.

Es ist klar, dass eine auf den Bezug angewiesene Stadt einen höheren Getreidepreis hat, als Gegenden mit Produktionsüberschuss. Sonst würde ja der Anreiz fehlen, den Mangel an Getreide in jener Stadt oder Gegend zu decken, ganz abgesehen von dem Frachtenaufwande dahin. Der Getreidepreis ist in den oberhalb Regensburg gelegenen, keine Schifffahrt besitzenden Donaustädten nicht höher, als in der Getreide-Importstadt Regensburg, er ist in Mannheim wesentlich höher, als in München, in Köln wesentlich höher, als in den Mittellandstädten, ja Köln — an dem Haupteinfallsthor für Getreide gelegen — hat sogar die höchsten Getreidepreise in Norddeutschland. In den Jahren 1897 und 1898 waren die Weizenpreise in Neuss am Rhein gegenüber den Preisen für die gleiche Qualität des Weizens, trotz der grösseren Landfracht bis Münster in Westfalen, um 2 bis 6 Mk. in den einzelnen Monaten höher, als in Münster. Ungefähr um denselben Betrag notirte in diesen Monaten der Weizenpreis in Hamburg höher, als in dem binnenwärts gelegenen Hildesheim. Wäre die Behauptung der Landwirthe richtig, dass der Weltmarktpreis plus Zoll und Frachtkosten den Inlandspreis bis zu einem gegebenen Orte des Inlandes allein bestimme, so käme zu dem Neusser Preis in Münster auf die Tonne noch 1 Mk. für Spedition und 5 Mk. für Bahnfracht. Es sei noch bemerkt, um einem naheliegenden Einwand zu begegnen, dass die herangezogenen Städte Neuss und Münster, Hamburg und Hildesheim gleiche Qualitäten Inlandsweizen haben, der Preisunterschied also nicht in der Qualität begründet sein kann. Es ergibt sich aus dem Gesagten*), dass der Preis des Inlandgetreides in den Städten an den Grenzen höher ist, als im Inlande selbst. Eine Verbilligung der Inlandfracht, wie sie die Kanäle bringen, böte dem Landwirth Gelegenheit, gerade an den Grenzen, wo die Preise höher sind, erfolgreicher als bisher konkurriren zu können. Wäre das Kanalnetz ausgebaut, so würden besonders die im August und September allgemein an den Markt drängenden Getreidemassen mit Vortheil nach den Grenzen abgestossen und von da auch — soweit Austausch vortheilhaft — nach dem Ausland ausgeführt werden können. Man sieht daraus, wie grundfalsch es ist, wenn auf landwirthschaftlicher Seite der durch Frachtersparniss zu erwartende Preisdruck seitens des ausländischen Getreides in der Weise berechnet wird, dass man die Menge des zum Ver-

*) Nach einem Aufsätze von Kiesekamp in der Rheinisch-Westfälischen Zeitung.

brauch kommenden Getreides einfach mit der Frachtersparniss multipliziert. So hat z. B. Winkelmann im preussischen Landesökonomiekollegium die Frachtersparniss auf dem Dortmund-Rheinkanal mit den 416 000 Tonnen ausländischen Getreides, welche auf dem Rhein nach dem Industriebezirk gebracht werden, multipliziert, und daraus eine Schädigung der Landwirthschaft von 958 000 Mk. jährlich berechnet. Ich möchte nur sehen, was die Vertreter der Landwirthschaft dazu sagen würden, wenn man bei ihrem Zollschutz auch so rechnen und den Zollsatz von 3,50 Mk. einfach mit der im Inland verkauften Getreidemenge multiplizieren würde, um zu zeigen, was die Landwirthschaft durch den Zollschutz für Nutzen hat. Es bedarf für einen Nationalökonom kaum eines Beweises, dass man weder in diesem Falle, noch bei den inländischen Transportkosten so abstrakt rechnen darf, dass vielmehr bei der örtlichen Preisbildung, ganz abgesehen vom Weltmarktpreis, noch ganz andere Faktoren mitspielen. Mit dem Getreidepreis ist es ähnlich wie mit dem Klima, der Weltmarktpreis entspricht dem allgemeinen Zonenklima, der örtliche Preis dem lokalen Klima. Zugeben wird man nur können, dass das Spannungsverhältniss bezüglich der Getreidepreise in den grossen Verbrauchscentren an der See und an den Strömen für die binnenländische Landwirthschaft noch besser wäre, wenn die ausländische Einfuhr nicht vorhanden wäre. Das würde aber —, wenn man die Interessen der Konsumenten und damit die Entwicklung der Konsumfähigkeit dieser Städte nicht ganz unberücksichtigt lassen will — voraussetzen, dass Deutschland der Zufuhr landwirthschaftlicher Produkte aus dem Auslande nicht bedarf, was zur Zeit jedenfalls nicht der Fall ist und was umsoweniger der Fall sein wird, so lange die wichtigsten Produktions- und Verbrauchsgebiete in Deutschland selbst unter sich nicht die billigen Wassertransportwege besitzen, welche das Ausland bei seiner Einfuhr nach Deutschland geniesst.

Wir haben in den Jahren 1889 bis 1896 in Deutschland 29 Millionen Tonnen Weizen verbraucht, produziert aber nur 22 Millionen Tonnen, daneben hatten wir eine Ausfuhr deutschen Getreides nach dem Auslande, besonders aus dem Osten, welche jedenfalls mehr zur Deckung des einheimischen Bedarfs im Westen verwendet worden wäre, wenn wir von Osten nach Westen eine ebenso leistungsfähige Wasserstrasse hätten, wie sie das Auslande im Westen durch den Rhein hat. Uebersehen dürfen wir dabei nicht, dass wir einen Theil unserer Weizenproduktion an das Auslande abgaben, um dafür die zum Mischen des Getreides nothwendigen ausländischen Getreidesorten zu

erhalten, welche einen höheren Klebergehalt von 30 bis 40% gegen 22% im deutschen Landweizen besitzen; ähnlich verhält es sich mit dem Roggen zu Mischzwecken. Deutsches Getreide ging in den letzten Jahren sogar von Magdeburg nach Budapest, weil es zur Mischung geeignet erschien. Im Einzelnen hängen die Bezugsverhältnisse von ausländischem Getreide und der Preis des Getreides doch auch sehr von den Ernteaufällen im Ganzen und in den einzelnen Gegenden ab.

Unter diesen Gesichtspunkten reduziert sich doch wahrhaftig die Bedeutung der inländischen Wasserstrassen und überhaupt der inländischen Verkehrswege für die Konkurrenz des ausländischen Getreides ganz erheblich, und es ist sehr bedauerlich, dass sich die agrarische Agitation zum Theil unter dem Einfluss der Schriften Ulrich's in neuester Zeit mit aller Wucht gerade auf dieses Gebiet verlegt hat. Geradezu bedeutungslos wird die Theorie von den Einfallsthoren des ausländischen Getreides, wenn man erwägt, dass der Handel für das, was er nothwendig braucht, mit Leichtigkeit einen anderen Bezugsweg findet, wenn ihm einer oder einzelne verschlossen werden. Wir brauchen nur die über unsere Grenzen führenden Verkehrswege in's Auge zu fassen. Die in die Ostsee fließenden deutschen Ströme dienen ohnedies mehr der Ausfuhr als der Einfuhr landwirtschaftlicher Produkte, auch bei der Elbe kann man noch nicht von einem überwiegenden Import landwirtschaftlicher Erzeugnisse reden. Bei einer Unterbindung des Rhein- und Donauverkehrs aber würden sofort die mittelländischen Häfen von Triest bis Marseille die Versorgung des westlichen Deutschlands und der Schweiz mit den auswärtigen landwirtschaftlichen Produkten, soweit sie nothwendig sind, übernehmen, und der Nordwesten würde sich mit billigen Eisenbahntarifen gleichfalls von Seehäfen her versorgen.

Ich glaube, aus meiner Darlegung ergibt sich, dass agrarische Bestrebungen, welche auf dem Gebiete der ausländischen Handelspolitik fussen, d. h. in unserem Falle schutzzöllnerische Bestrebungen, niemals den Ausbau der deutschen Verkehrsstrassen verhindern dürfen, soweit derselbe im allgemeinen Interesse nothwendig ist. Vor Allem wird man von den schutzzöllnerischen Landwirthen in Deutschland verlangen dürfen, dass sie solchen Verkehrsstrassen, welche in erster Linie der Verbindung deutscher Bezugs- und Absatzgebiete dienen, wie z. B. der Mittellandkanal und der Donau-Mainkanal, nicht entgegen treten.

Eine weitere Frage ist die, wie weit bei den Abgaben und Tarifen auf bestehenden oder zu erbauenden Verkehrsstrassen handels-

politische Gesichtspunkte geltend gemacht werden dürfen. In dieser Beziehung gehen nun die Ansichten in Deutschland sehr auseinander. Die Extreme berühren sich, indem ein Vertreter des prohibitiven Schutzzolls sowohl, wie einer des extremen Freihandels, Graf Kanitz und Eugen Richter, sich prinzipiell gegen handelspolitische Verkehrstarife ausgesprochen haben, der erstere äusserte sich dahin, dass der Frachttarif der Eisenbahn nicht als Zolltarif missbraucht werden soll. Er sagt: »Man soll uns solche Schutzmaassregeln gegen die ausländische Einfuhr gewähren, dass alle Landestheile gleichmässig geschützt werden, dann kann von einer Schädigung einzelner interessirter Gruppen durch billige inländische Frachten gar nicht mehr die Rede sein«. Der Letztere wendet sich gegen Differentialtarife, die Begünstigungen im Verhältniss einzelner Landschaften zu einander und für Produktionszweige im Verhältniss des In- und Auslandes enthalten. Wer den Mittelweg geht und einerseits allzuhohe Zölle vermeiden, andererseits doch die inländische Produktion nach Möglichkeit unterstützen möchte, wird sich auf den Standpunkt stellen, dass er die Anwendung des handelspolitischen Gesichtspunktes auf die Verkehrsstrassen beschränkt, auf welchen überhaupt zur Zeit Abgaben und Tarife vom Staate erhoben werden, soweit dies ohne Schädigung überwiegender anderer Interessen möglich ist und sich mit den internationalen Verträgen vereinbaren lässt. Bei den Handelsverträgen ist die übliche Festsetzung, dass der Zoll durch erhöhte Frachttarife nicht indirekt erhöht werden darf, natürlich ganz berechtigt; dass man beim russisch-deutschen Handelsvertrag in den Artikeln 14 und 15, und 18 und 19 zu weit ging, indem man gleiche Bedingungen auf den Verkehrsstrassen für die inländischen Produkte, wie für die russischen festsetzte, diese Ansicht wurde im preussischen Landesökonomiekollegium vertreten. Ministerialdirektor Dr. Thiel bezeichnete es im preussischen Landesökonomiekollegium als genügend, wenn bei Handelsverträgen ausbedungen wird, dass die Frachtsätze nicht höher gestellt werden, als dieselben zur Zeit des Vertragsabschlusses waren, vorausgesetzt, dass nicht auch die Frachtsätze für die inländischen Produkte, deren beliebige Herabsetzung sich aber der Staat vorbehält, erhöht werden, ferner die Gewährung der Meistbegünstigung bezüglich der Frachtbegünstigung für andere ausländische Produkte.

Bei unseren Eisenbahnen ist ohnedies die Begünstigung der inländischen Produktion gegenüber der ausländischen Konkurrenz, wo es angeht, in den Ausnahmetarifen geradezu etwas Selbstverständliches geworden; ich brauche nur an die Kohlentarife zu erinnern, welche gegen

den Import der englischen Kohle gerichtet sind. Diese Tarifpolitik ist meines Erachtens, wie ich schon an anderer Stelle (»Die Eisenbahntarifpolitik, besonders im Holzverkehr« s. o.) ausgeführt habe, ganz berechtigt, wenn es sich darum handelt, eine deutsche Gegend mit Produkten zu versorgen, welche ihr zur Zeit vom Auslande geliefert werden, welche aber bei billiger Fracht ebenso gut und ebenso reichlich von einer anderen deutschen Gegend geliefert werden können, so z. B. beim Kohlenverkehr nach den deutschen Seehäfen, beim Holzverkehr aus Bayern nach Rheinland und Westfalen. Wo eine Wasserstrasse die billige Fracht bringen kann, soll die Eisenbahn diese Aufgabe dieser überlassen.

Bei den Wasserstrassen ist die Berücksichtigung des handelspolitischen Gesichtspunktes in den Fällen diskutabel, in welchen überhaupt zur Zeit Abgaben für die Benutzung der Wasserstrassen erhoben werden. Der Korreferent im preussischen Landesökonomiekollegium, Winkelmann, verlangte, dass Kanalgebühren »gar nicht oder nur in minimaler Höhe erhoben würden für alle Waaren, die exportirt würden, dagegen in einer solchen Höhe, dass sie die Verbilligung der Fracht gegen die Bahnfracht aufheben würden für alle importirten Artikel, welche unserer eigenen Produktion Konkurrenz machen«. Graf Bernstorff verlangte in derselben schon mehrfach zitierten Sitzung des preussischen Landesökonomiekollegiums vom 4. Februar v. J., dass die Festsetzung der Kanalgebühren nicht im Hinblick auf Rentabilität, sondern auf Bedürfnisse der inländischen Produktion erfolge. Auch Sympher, der die wirthschaftliche Projektirungsarbeit für den Mittellandkanal gemacht hat, sagt, es handle sich »bei dem Dortmund-Rheinkanal auch um manche ausländische Güter, die mit hohen Abgaben belegt werden sollen, einerseits, damit wir für unsere Ausgaben in Preussen einen Ersatz bekommen, andererseits, damit wir die Güter, die wir nicht wollen, oder denen gegenüber wir unsere eigenen Güter in Konkurrenzfähigkeit erhalten wollen, fern halten, oder sie mit so hohen Kosten belasten, dass unsere eigenen Güter einen entsprechenden Verkehrspreis im Industriebezirk erzielen können. Das bezieht sich hauptsächlich auf Getreide und andere landwirthschaftliche Erzeugnisse«. Von anderer Seite wird differentielle Berg- und Thalfracht bei den Kanälen verlangt, wozu ich aber bemerken möchte, dass der Begriff Berg- und Thalfracht bei Kanälen oft schwer festzustellen sein wird. Von konservativer Seite im preussischen Landtage wurde überhaupt bestritten, dass sich eine allgemeine differentielle Festsetzung von Kanal- und Flussgebühren für in- und

ausländische Produkte im Hinblick auf die Handelsverträge durchführen lasse, so von den Abgeordneten Gamp und v. Wangenheim. Der Erstere führte Folgendes aus: »Ich glaube, die Königliche Staatsregierung wird doch Bedenken haben, den auswärtigen Staaten und den abgeschlossenen und abzuschliessenden Verträgen gegenüber sich auf diesen Standpunkt zu stellen. Oder sollte das wirklich der Standpunkt der Königlichen Staatsregierung sein, wie er in der Sympher'schen Denkschrift niedergelegt ist? Sollte der Herr Vizepräsident des Staatsministeriums und der Herr Landwirthschaftsminister wirklich der Ansicht sein, dass es möglich ist, inländisches und ausländisches Getreide verschieden zu tarifiren, und das ausländische Getreide, welches über den Rhein kommt, höher zu belasten so würde mir eine Mittheilung sehr erwünscht sein.«; von Wangenheim sagte: »Wir würden prinzipiell viel weniger scharf gegen jede Kanalverbindung sein, das möchte ich auch sagen in Bezug auf die Verbindung des Rheins und des Dortmund-Emskanals. So lange wir aber noch nicht im Stande sind, auf den grossen Wasserstrassen unseren Tarif vom Auslande unabhängig zu gestalten, so lange bleibt uns nichts weiter übrig; wir müssen uns gegen derartige Erweiterungen unseres Kanalnetzes erklären und auch gegen die Verbindungsstrassen Stellung nehmen.« Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten gab der Meinung Ausdruck, dass die Kanalabgaben auf die Importfähigkeit der Güter ohne grosse Bedeutung seien, weil sie in Vergleich zu den ausschlaggebenden Frachtkosten zu wenig ins Gewicht fallen. Wie Sie sehen, gehen also die Meinungen bezüglich der handelspolitischen Gestaltung der Kanalabgaben auseinander. Meines Erachtens steht derselben prinzipiell nichts im Wege, wenn die internationalen Verträge sie überhaupt zulassen.

Ganz entschieden aber ist die neue Einführung von Gebühren auf den nach Jahrhunderte langem Kampfe zollfrei gewordenen deutschen Strömen zum Zwecke des handelspolitischen Schutzes zu verwerfen. Der Wunsch darnach ist ja vom agrarischen Standpunkte aus ganz begreiflich; im preussischen Landesökonomiekollegium verstieg man sich in dieser Sache auch nur zu einem Wunsche, indem man sagte: »Wenn wir an unseren Grenzen am Rhein bei Emmerich, an den Ems-, Weser-, Elbe-, Odermündungen eiserne Thore hätten, welche wohl den Ueberfluss unserer Industrieprodukte heraus, aber an Brotgetreide und Holz nicht mehr hereinliessen, als die deutsche Land- und Forstwirthschaft zur Befriedigung des Bedarfes zu produziren nicht im Stande ist u. s. w.« Von einem Wunsche bis zu einer berechtigten Forderung im Staatsleben ist aber ein gewaltiger

Schritt, welchen hinsichtlich der neuen Einführung von Flusszöllen der Eisenbahnpräsident Ulrich in seinen neuesten Schriften*) kühn ausführte. Er verlangt, dass »die internationalen Verträge, wodurch wir verhindert sind, auf Rhein und Elbe die Schifffahrt mit Abgaben zu belegen, so bald als möglich beseitigt und der Artikel 54 der Reichsverfassung abgeändert werde, damit wir auf unseren Wasserstrassen wieder eigene Herren werden, und statt der jetzigen internationalen freihändlerischen eine nationale, unserer Wirthschaftspolitik entsprechende Verkehrspolitik einführen können.« Zur Begründung dieses Standpunktes muss Ulrich bis auf den Luneviller Friedensschluss von 1803 zurückgreifen, vermuthlich deshalb, weil sich im verflossenen neunzehnten Jahrhundert die ganze Literatur und Gesetzgebung in dieser Frage nach der entgegengesetzten Richtung, nämlich auf die Abschaffung der Flusszölle hin bewegt.

Wir schreiben aber nicht mehr 1803, sondern bald 1903, und wir betrachten die Befreiung der deutschen Ströme von Zöllen, oder wie man diese Gebühren sonst nennen will, als einen Hauptfortschritt unserer inneren wirthschaftspolitischen Entwicklung, der unbestreitbar mit dahingewirkt hat, dass die Ufer der deutschen Ströme und ihr Hinterland zu den wirthschaftlich fortgeschrittensten deutschen Gegenden sich entwickelten. Gewiss liegt dieser Entwicklung eine Bevorzugung zu Grunde; allein es handelt sich hier um natürliche Vorzüge, die eben gerade so ungleichmässig vertheilt sind unter den Gegenden, wie die Talente unter den Menschen. Will man diese Vorzüge möglichst verallgemeinern, so baue man eben viele künstliche Wasserstrassen, Kanäle, kanalisire die Seitenflüsse, ermässige die Eisenbahntarife in den mit Wasserstrassen nicht versehenen Gegenden — das alles ist Verkehrspolitik, welche auf den Fortschritt des Ganzen bedacht ist!

Was erreicht man aber mit der Neueinführung von Zöllen auf den natürlichen Wasserstrassen? Voraussetzung ist natürlich, dass die Gebühren nicht bloss von ausländischen, sondern auch von inländischen Gütern erhoben werden, nicht bloss von landwirthschaftlichen, sondern auch von anderen Waaren. Wäre nur das Erste der Fall, so wäre es doch praktischer, einfach den Flusszoll an der Einbruchsstelle zusammenzufassen, d. h. die Zölle zu erhöhen, da sich ohnedies kein Staat finden würde, der bei Abschluss von Handelsverträgen unsere Stromzölle nicht zu dem Grenzzoll hinzurechnen würde. Ueberdies sollen ja die Stromzölle nicht bloss im handelspolitischen, sondern

*) S. bes. Ulrich: Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik, Leipzig 1898.

auch im fiskalischen Interesse eingeführt werden, und schon deshalb soll der ganze Verkehr getroffen werden. Gleichzeitig will man die Ströme als Konkurrenten der Eisenbahnen unschädlich machen, ihre Leistungsfähigkeit hinsichtlich ihres Verkehrs durch Abgaben auf die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen herunterdrücken, statt die Eisenbahnen durch allmähliche Preisgabe der fiskalischen Verwaltung auf die Leistungsfähigkeit der Ströme möglichst emporzubringen. Und das Fazit des ganzen, von einem preussischen Eisenbahnpräsidenten ausgedachten und von den Agrariern mit der denselben eigenen Energie aufgenommenen Rechenexempels ist, dass die hochentwickelten, an den deutschen Strömen gelegenen Gegenden ihres Vorzuges beraubt werden, ihre Betriebsamkeit einschränken und in Folge dessen dann — ihrer verminderten Konsumfähigkeit entsprechend — nicht mehr die erhöhten Preise für die landwirthschaftlichen Produkte zahlen, die gerade diese Gegenden in Deutschland, wie ich oben gezeigt habe, noch aufweisen. Die ganze Rechnung bringt also auch ein Minus, einen Preisdruck für die deutsche Landwirthschaft, gerade das Gegentheil, was man bezweckte, und auch die Eisenbahnen werden einen erheblichen Ausfall erleiden, wenn sie an den grossen Stromumschlagsplätzen nicht mehr die gewaltigen Gütermassen finden, die zum grossen Theil überhaupt erst in Folge des billigen Stromverkehrs zum Transport gelangen, und welche die Eisenbahnen bisher von den Stromufern zu verladen gewohnt waren. Finanziell wird die Einführung von Stromgebühren mit dem grossen Aufwand vertheidigt, welchen der Staat für die Regulirung der Ströme gemacht hat. Meines Erachtens lässt sich schwer ausscheiden, wie viel von diesen Regulirungskosten zu Gunsten des Uferschutzes oder zu Gunsten der Schifffahrt zu buchen ist, und man sollte die Aufwände, welche der Staat macht, um eine natürliche Wasserstrasse durch Regulirung oder Kanalisierung in eine kulturelle zu verwandeln, ebenso betrachten, wie die Aufwände für Landesmeliorationen überhaupt, für Sumpfaustrocknung, Seeuferregulirung, also als unverzinsliche Unternehmungen. Bei den Kanälen liegt die Sache ganz anders, da ist die Wasserstrasse ganz künstlich gegraben und gebaut gerade wie der Damm von Eisenbahnen, wobei man Grund und Boden erwerben muss u. s. w. Bei Eisenbahnen und Kanälen ist deshalb, von Ausnahmen abgesehen, die Verzinsung des Anlagekapitals als Regel zu betrachten.*)

Trotz alledem hat die agrarisch-fiskalische Forderung der Neueinführung von Stromzöllen in Deutschland, wenigstens bei der

*) Vergl. meine Schrift: »Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten«, Berlin 1898.

preussischen Regierung, Entgegenkommen gefunden; die süddeutschen Staatsregierungen, insbesondere die bayerische und badische, sind meines Wissens entschieden dagegen. In Preussen hat bei den Verhandlungen über den Mittellandkanal der Minister v. Hammerstein geäußert, die Frage der Gebühren auf den Strömen sei ernster Erwägung und Betrachtung bedürftig. An anderer Stelle der Verhandlungen äusserte sich Minister v. Hammerstein über diese Frage mit folgenden Worten: »Ich tadle nicht, dass man die natürlichen Wasserstrassen für den Verkehr ausbaute, im Gegentheil, es war das nothwendig, wenn Deutschland ein grosses, einheitliches Gebiet werden und sein und bleiben sollte, dass man die natürlichen Wasserstrassen ausbaute; zugleich müssen aber die Gefahren, die darin liegen, bekämpft werden. Dies kann nicht dadurch geschehen, dass man eine Kette vor die Wasserstrassen zieht, sondern man muss suchen, die Benutzung der Wasserstrassen zu beherrschen, einmal durch Schutzzölle, dann durch Tarife.« Besonders wichtig aber erscheinen mir die Aeusserungen des Herrn Finanzministers von Miquel; der Herr Minister sagte: »Was die Kanalabgabe auf Rhein und Elbe betrifft, so neige ich mich ja in dieser Beziehung den Wünschen des geehrten Herrn v. Pappenheim zu. Ich würde es auch für durchaus billig und gerecht halten, wenn die kolossalen Ausgaben, die wir durch eine Regulirung, wie man sie zur Zeit des Abschlusses der Rheinschiffahrtsakte überhaupt noch nicht kannte, auch auf den grossen Flüssen machen, einigermaassen ersetzt würden. Herr v. Pappenheim hat gefragt, ob in der Beziehung irgendwelche Verhandlungen eingeleitet seien. Mit Oesterreich — ja; für die Elbe schweben augenblicklich Verhandlungen über diese Frage; man hat aber den Zeitpunkt, wo man in der Lage ist, Gegenleistungen zu machen oder Gegenleistungen zu erzwingen, nicht für geeignet gehalten, in Bezug auf den Rhein derartige Verhandlungen zu führen. Selbst wenn dieses Hinderniss wegfiel, stossen wir aber noch auf ein anderes Hinderniss, das ist die Reichsverfassung. Das würden wir aber auch noch überwinden müssen. In der Beziehung ist also sehr wenig Hoffnung vorhanden.«

Die Aeusserung über die mit Oesterreich schwebenden Verhandlungen interessiren uns als deutsch-österreichisch-ungarischen Binnenschiffahrtsverband natürlich direkt. Ich glaube, dass man in Deutschland und Oesterreich schwer prinzipiell gegen die Einführung von Schiffahrtsabgaben an der Eisernen Thorstrecke der Donau, wo auch noch besondere Verhältnisse vorhanden sind, protestiren kann, wenn gleichzeitig Verhandlungen schweben zwischen Preussen und Oesterreich über die Einführung von Stromregulirungsgebühren auf

der Elbe. Ich glaube auch, dass es schwer ist, eine Kanalvorlage, welche die grossen Ströme verbinden soll, zu vertheidigen, wenn die Regierung zu gleicher Zeit die Absicht ausspricht, die Leistungsfähigkeit der betreffenden Ströme durch Wiedereinführung der Stromzölle herabzumindern, denn gerade durch die grossen, abgabefreien Ströme erhalten die Verbindungskanäle derselben ihre grosse verkehrspolitische Bedeutung.

Ich stehe also auf dem Standpunkte, dass auch bei der inneren Verkehrspolitik unter Umständen einem handelspolitischen Schutzbedürfnisse soweit als möglich bei den Eisenbahntarifen und Kanalabgabetarifen Rechnung getragen werden kann, dass aber die schutzzöllnerischen Schranken beim Ausbau der inländischen Verkehrsstrassen selbst und die dem gleichen Zweck dienenden Beschränkungen des Verkehrs auf den Flüssen und Strömen durch Gebühren zurückzuweisen sind.

Nun wird man mit Recht fragen, wie denn der Landwirthschaft der so nothwendige Schutz sonst geboten werden soll. Ich antworte darauf vor Allem, dass die Landwirthe selbst bis zu Anfang der neunziger Jahre nicht daran dachten, den Schutz auf dem Gebiete des inneren Verkehrs zu suchen, sondern lediglich da, wo er thatsächlich in der Hauptsache zu suchen ist, auf dem Gebiete des Zollwesens. Im preussischen Landesökonomiekollegium haben sich auch heuer noch die meisten Redner in diesem Sinne ausgesprochen. Der Referent Seydel stellte folgenden Satz auf: »Dass die Wasserstrassen geeignet sind, ausländische Produkte im Inlande zu verbreiten, ist richtig. Gegen diese Wirkung wäre, wo das nöthig erscheint, Zollschutz einzuführen, bezw. zu erhöhen, nicht aber nach den verschiedenen Seiten segensreiche Kanalbauten zu unterlassen.« Der Korreferent Winkelmann bekräftigte diese Anschauungen, indem er Folgendes ausführte: »Alle diese Befürchtungen treffen aber nicht zu — wie der Herr Referent schon richtig bemerkt hat — wenn unserer einheimischen Produktion nach Ablauf der jetzigen Handelsverträge ein entsprechender Schutz durch höhere Zölle auf ausländisches Getreide, Vieh, Holz gewährt würde. Wenn Deutschland wieder der deutschen Produktion zurückgegeben ist, wenn deutsches Getreide wieder die deutschen Märkte beherrscht, dann werden auch der Mittellandkanal und die Kanäle zum Rhein und zur Ems der deutschen Landwirthschaft nicht mehr zum Nachtheil gereichen, sondern einen segensreichen Ausgleich herbeiführen zwischen dem Produktions- und dem Konsumgebiete unseres Vaterlandes.« Auch Graf Kanitz äusserte sich einmal darüber, indem er sagte: »Nach meiner Ueberzeugung

kann der grosse industrielle Aufschwung, welchen wir von dieser Wasserstrasse erwarten oder erwarten sollen, der einheimischen Landwirtschaft nur dann von Nutzen sein, wenn die Industriebevölkerung die einheimischen Produkte auch konsumirt, ihnen den Vorzug giebt vor den ausländischen.«

Der Eisenbahnpräsident Ulrich dagegen kann sich mit dem Zollschutz nicht zufrieden geben und begründet diesen Standpunkt mit folgendem Satze: »Durch Schutzzölle lassen sich die niederen Wasserfrachten nicht ausgleichen, weil die ersteren für das ganze Land gleich sind und in Folge dessen die an den Wasserstrassen gelegenen Landestheile stets einen um den Unterschied zwischen den Eisenbahn- und den Wasserfrachten geringeren Zoll haben würden.« Diese Meinung beruht auf der falschen Voraussetzung, die ich bereits hinlänglich gewürdigt habe, dass der Preis des Getreides in den an den grossen Wasserstrassen gelegenen Plätzen um so viel niedriger sei, als die Wasserstrassen billigeren Bezug gewähren. Gerade das Gegentheil ist der Fall. Der Getreidepreis ist an diesen Plätzen höher, als in den entlegeneren landwirtschaftlichen Gebieten, und eine Schädigung der Landwirtschaft durch die billige Wasserfracht kann man sich nur über das ganze Land vertheilt denken, dadurch dass bei Wegfall des ausländischen Getreideimports die Angebotsverhältnisse an den Wasserstrassenplätzen für die einheimische Landwirtschaft noch günstiger und die Preise dortselbst noch höher wären. Eine Regulirung dieser Angebots- und Preisverhältnisse aber, so dass sowohl die inländische Landwirtschaft bestehen kann, als auch die Konsumenten nicht übermässig belastet werden, das ist die Aufgabe des Schutzzolles.

Sie wissen, aus welchen Gründen zur Zeit in Deutschland landwirtschaftliche Schutzzölle nöthig sind; es handelt sich um den Ausgleich der Produktionsbedingungen, welche in den überseeischen Ländern für die Landwirtschaft in Folge niedriger Bodenpreise, billiger Arbeitskräfte, zum Theil auch wegen der Silberwährung erheblich günstiger sind, als bei uns. Ohne diese Ausgleichszölle würde voraussichtlich unsere Landwirtschaft, wenigstens bei den Betriebsverhältnissen, mit denen zur Zeit gerechnet werden muss, nicht mehr lange existiren, und wir würden bald, wie England, ein reiner Industriestaat werden, ohne aber wie England die nöthigen Ackerbaukolonien zu besitzen.

Da fragt es sich nun vor Allem, in welcher Weise unsere auswärtigen Handelsbeziehungen bei dem in einigen Jahren erfolgenden Ablauf der Handelsverträge geregelt werden sollen und können; denn die jetzt zum Ausbau bestimmten deutschen Wasserstrassen

werden selbst bei sofortiger Inangriffnahme erst unter dem nächsten handelspolitischen Regime vollendet und wirksam. Es wurde nun im Verlauf der Verhandlungen über den [Mittellandkanal einerseits von der Regierung die Absicht ausgesprochen, in Ergänzung der Wasserstrassenbauten eine entsprechende Schutzzollpolitik bei der Erneuerung der Handelsverträge zu verfolgen, andererseits wurde sowohl von freihändlerischer, wie von agrarischer Seite, nämlich durch den Abgeordneten Richter und den Grafen Kanitz die Meinung ausgesprochen, dass wir überhaupt keine Handelsverträge mehr bekommen [werden. Der erstere erklärte es für sehr zweifelhaft, ob neue Verträge zu Stande kommen, der Führer der Agrarier aber besprach die Aussicht auf neue Handelsverträge natürlich von seinem Standpunkte aus mit folgenden Worten: »Ich halte es für sehr zweifelhaft, ob wir neue Handelsverträge bekommen werden, ich glaube, dass wir ganz bestimmt keine Verträge auf ähnlicher Grundlage, wie die jetzigen, erzielen werden, und das liegt einfach daran, dass wir keine Gegenliebe finden dürften. Der österreichische Handelsvertrag, welcher die Grundlage unserer ganzen Handelsverträge bildete, ist abgeschlossen worden von österreichischer Seite in der Hoffnung, dass die österreichischen bzw. ungarischen Landwirthe allein den Nutzen des ermässigten Getreidezolles geniessen würden; seitdem diese Hoffnung sich als Illusion erwiesen hat, denken die Oesterreicher gar nicht daran, derartige Verträge zu erneuern, denn auch die Oesterreicher haben von den Verträgen nur Schaden gehabt. Nutzen von unseren Handelsverträgen hatten, wie ich vorhin sagte, diejenigen Staaten, welche keine Verträge abgeschlossen haben, die nur auf dem Wege der Meistbegünstigung in den Genuss unserer Tarifkonzessionen gelangt sind. Also mit der Vertröstung auf die künftigen Handelsverträge werden Sie, glaube ich, nicht viel ausrichten. Ich lege auf diese Zukunftspolitik keinen Werth.« Der Landwirthschaftsminister Freiherr von Hammerstein nahm hierzu folgende Stellung: »Wenn wir neue Handelsverträge nicht bekommen und die Hauptschädigung in der Meistbegünstigung lag, dann ergibt sich die Folgerung, die freilich Herr Graf Kanitz nicht gezogen hat, dass wir autonome Tarife bestimmen und von Fall zu Fall mit dem Auslande darüber verhandeln, welche günstigen Bedingungen mit einzelnen Staaten zu vereinbaren sind. Dabei können unter Umständen Zollkriege entstehen. Sollte diese Perspektive zutreffend sein, — ich will sie nicht bestreiten, ich halte den Standpunkt, von dem Herr Graf Kanitz ausgegangen ist, zum Theil nicht für unbegründet, — dann ist es erst dringend nothwendig, dass die produk-

tiven Stände im Innern Hand in Hand gehen, dass im Innern nicht künstliche Gegensätze zwischen den produktiven Ständen ausgebildet werden«.

Auch andere Anzeichen sind vorhanden, dass es immer schwerer werden wird, auf der Grundlage der Meistbegünstigung wesentliche Vortheile bei dem Abschluss von neuen Handelsverträgen zu erzielen.

Es hat den Anschein, als ob an Stelle des bisherigen Systems einer extensiven auswärtigen Handelspolitik, welche verhältnissmässig kleine Vortheile gleichmässig vielen Staaten mittheilt, eine mehr intensive treten würde, bei welcher wenige Staaten sich möglichst grosse Vortheile gewähren. Die Frage des amerikanischen Zollbundes wird immer aktueller, und wenn England thatsächlich mit seinen Kolonien Vorzugszölle vereinbart, dann wird die Frage des Zollbündnisses für die Kontinentalstaaten Europas zu einer brennenden.

Auch der preussische Landwirthschaftsminister hat diese Idee im Zusammenhang mit dem Mittellandkanal zur Sprache gebracht, indem er sagte: »Ich könnte mir denken, dass möglicher Weise durch Verschiebung der ganze Zustand zu Folge des Abschlusses eines Handelsvertrages oder zu Folge der Begründung eines Zollvereins mit Oesterreich, innerhalb dieser fünfzehn Jahre gegen jetzt vollständig sich verschoben hat.« Auch in dem preussischen Landesökonomie-Kollegium kam die Sache zur Sprache und zwar gerade an der Hand unserer Verbandsschriften. Der Korreferent Winkelmann zitierte zunächst einige Stellen aus unseren Verbandsschriften über das Donau-Main- und Donau-Oder-Kanalprojekt bezüglich des erhöhten Importes von Getreide der Donauländer in Deutschland und schloss die Betrachtung mit folgenden Worten: »Nun, wenn das überseeische Getreide auf dem Donau-Main- bzw. Donau-Oder-Kanal bis ins Herz Deutschlands vordringt, dann wird der wirthschaftliche Konkurrenzkampf zwischen Argentinien, Amerika einerseits, Ungarn, Rumänien und Südrussland andererseits, auf deutschem Boden ausgefochten und den Schaden haben die deutschen Landwirthe.« Ich habe bei unseren Bestrebungen stets daran festgehalten,*) dass die Erleichterung für die Einfuhr landwirthschaftlicher Produkte aus den Donauländern nach Deutschland, welche die von uns projektirten Kanäle mit sich bringen sollen, auf der einen Seite eine enge Zollverbindung mit diesen Ländern, auf der anderen Seite aber auch einen entsprechenden Schutz in Deutschland gegen die landwirthschaftlichen Produkte anderer überseeischer Länder, insbesondere Amerikas, Indiens, Argen-

*) Vergl. meine Schrift: »Die weltwirthschaftliche Lage und die mitteleuropäischen Kanalprojekte«, Berlin 1897.

tiniens u. s. w. bedingen; nur so könnten wir die Gegnerschaft gegen unsere Projekte überwinden, nur so auch die Stimmen derjenigen gewinnen, welche zwar keine Agrarier, aber die deutsche Landwirtschaft möglichst zu erhalten bestrebt sind. Dass wir mit solchen handelspolitischen Anschauungen Sympathie selbst im preussischen Landesökonomiekollegium für unsere Projekte finden, ergibt sich aus folgenden Bemerkungen des mehrfach genannten Korreferenten in der Februarsitzung des Landesökonomiekollegiums. Winkelmann zitierte nämlich auch eine Stelle aus unseren Verbandschriften, in welcher hingewiesen ist auf die landwirthschaftliche Produktion Oesterreich-Ungarns als Ergänzung der unserigen und auf die Uebereinstimmung der handelspolitischen Interessen, die zu einem wirthschaftlichen und handelspolitischen Bündniss führen müssen, wenn wir nicht früher oder später an dem übermächtigen Wettbewerb der überseeischen, grossen Handelsstaaten zu Grunde gehen wollen. Der in seinen sonstigen Ausführungen sehr entschieden für die Interessen der preussischen Landwirtschaft eintretende Landesökonomierath Winkelmann machte dazu die für uns bedeutungsvolle Bemerkung, dass er sich bei diesem handelspolitischen Programm mit den deutsch-österreichischen Kanalprojekten befreunden könne. Auch in Bayern ist das Donau-Mainkanalprojekt in ähnlicher Weise im Zusammenhang mit der Handelspolitik gewürdigt worden, so von dem Referenten in der Reichsrathskammer von Auer, welcher sich wie folgt aussprach: »Die Staaten des Ostens sind meiner Ansicht nach die Hoffnung und die Zukunft für Deutschlands Industrie und für den deutschen Handel. Wenn sie sich gekräftigt haben und in ihren Kulturbestrebungen so weit fortgeschritten sind, dass sie als aufnahmefähig erachtet werden können, dann werden sie die besten Abnehmer für unsere deutsche Industrie werden.«

Es giebt nun aber viele, welchen dieses handelspolitische Programm zu klein und zu enge dünkt, weil es sich nur auf das Verhältniss Deutschlands mit den Donauländern und im Uebrigen auf die Beibehaltung der Schutzzölle, eventuell noch die Erhöhung derselben gegen andere, besonders überseeische Staaten, erstreckt.

Ich habe mir diesen Einwand gründlich überlegt und bin dabei auf einen Gedanken gekommen, der meines Erachtens wenigstens einmal der Erörterung werth wäre.

Wenn wirklich das System der Meistbegünstigungsverträge so wenig Aussicht hat, bei der Erneuerung der Handelsverträge in

Geltung zu bleiben, wie im preussischen Landtage versichert wird, und wenn England seine Absicht, mit seinen Kolonien Differentialzollverträge abzuschliessen, verwirklicht, sollten wir da, statt von den Meistbegünstigungsverträgen schroff zu autonomen Zolltarifen überzugehen, nicht auch einen Mittelweg gehen und einen Differentialzolltarif für die kontinentalen Staaten Europas aufstellen? Es würde sich also um die Aufstellung eines Maximal- und Minimaltarifs handeln, in ähnlicher Weise wie ein solcher in Frankreich bereits eingeführt ist, nun aber mit der bestimmten Tendenz, den Minimaltarif nur den kontinentalen Staaten Europas zu gewähren und zwar solchen, welche sich diesem System kontinentaler Handelsverträge, wie ich es nennen möchte, gleichfalls anschliessen und auch ihrerseits einen solchen Minimaltarif gewähren. Auf diese Weise könnte das Vorgehen eines handelspolitisch-mächtigen Staates, wie z. B. des deutschen Reiches, ebenso Schule machen für das System der kontinentalen Handelsverträge in Europa, wie die französischen und englischen Handelsverträge der sechziger Jahre das Meistbegünstigungssystem in der ganzen Welt eingebürgert haben. Wenn ein kontinentaler handelspolitischer Kongress zuerst einmal über das Prinzip solcher Handelsverträge verhandeln und sich einigen würde, dabei auch Einheitlichkeit in den Positionen und im Inhalt der Handelsverträge erzielen würde, so wäre damit für die Sache schon viel gewonnen, jedenfalls würde ein solcher Kongress mehr einem Bedürfniss des europäischen Kontinents entsprechen, als der Kongress für die Handelsfreiheit in Philadelphia, zu welchem zur Zeit Europa eingeladen wird, und welcher im Hinblick auf die thatsächliche Handelspolitik Nordamerikas von Vielen überhaupt nicht ernst genommen wird.

Bei der weiteren Ausführung der Idee würde zunächst die Art der Differenz zwischen dem kontinentalen Minimaltarif und dem ozeanischen oder überseeischen Maximaltarif von Bedeutung sein. Ich meine, man könnte am einfachsten diese Zolldifferenz auf die verkehrspolitische Grundlage der Handelspolitik aufbauen, indem man das Verhältniss in Durchschnittsziffern ermittelt in welchem die billige Seefracht zu der hohen Fracht der kontinentalen Verkehrsmittel steht und dieses Verhältniss dem Differenzzoll der kontinentalen Handelsverträge zu Grunde legt. Auf diese Weise wäre den Schutzbestrebungen, welche sich bei uns in Deutschland in immer schärferer Weise gegen die Wasserstrassenfracht wenden, Rechnung getragen, ohne dass der innere Verkehr dadurch leiden würde; das verkehrspolitische Schutzbedürfniss wäre an der Grenze im Zolle ausgeglichen und die Forderung von Stromzöllen u. s. w.

erledigt, denn die verkehrspolitischen Schutzforderungen richten sich weniger gegen die im Vergleich zur Seefracht immer noch hohen Frachten auf den verhältnissmässig kurzen Strecken der inländischen Einfuhr-Wasserstrassen, — sondern, wie es immer heisst, gegen die »mit der billigen Seefracht« auf unseren Wasserstrassen eindringenden Gütermassen. Auch bei Ulrich ist dies der Ausgangspunkt der verkehrsfeindlichen Vorschläge. Ulrich führt deshalb auch eingehend aus, wie die Seefrachten von Amerika, Indien u. s. w. immer billiger geworden sind, und folgert sodann: »Auf die Seefrachten und die Frachten der ausländischen Eisenbahnen und Wasserstrassen kann selbstverständlich ein Einfluss nicht ausgeübt werden, es ist vielmehr wahrscheinlich, dass sie noch weiter herabgehen werden. Anders steht es aber mit unseren Binnenwasserstrassen. Hier ist es möglich u. s. w.« Es folgen nun die bekannten Ulrich'schen Forderungen. Dass aber noch eine andere Möglichkeit gegeben ist, die billigen Seeschiffahrtstarife beim Import auszugleichen, glaube ich soeben dargelegt zu haben; ich möchte nur noch bemerken, dass bei solchen Handelsverträgen des kontinentalen Europas der Seeverkehr mit den Staaten des europäischen Kontinents als »Küstenschiffahrt« nicht zu dem ozeanischen, von dem Maximaltarif getroffenen Seeverkehr, sondern zum kontinentalen Verkehr gerechnet werden dürfte, dass man also nicht einem Landzolltarif einen Seezolltarif strikte gegenüberzustellen braucht. Der Seeverkehr der kontinentalen Staaten unter sich ist ohnedies im Vergleich zu den konkurrierenden Landlinien schon wegen der grossen Umwege nicht so sehr viel billiger, wie der überseeische Verkehr, bei welchem die Entfernung von Argentinien oder New-York nach Hamburg nicht mehr Fracht kostet, als die kurze Landstrecke Budapest-Berlin oder in Deutschland selbst Königsberg-Köln.

Dass dieses System kontinentaler Handelsverträge, welches ich — ich wiederhole dies — nur für den Fall in Erwägung geben möchte, wenn England mit seinen Kolonien in ein Differentialzollverhältniss tritt und Amerika seine Absperrungspolitik weiter entwickelt, viele Anhänger und viele Gegner erwerben würde, kann ich mir leicht vorstellen. In Deutschland dürften ausser verschiedenen Import- und Exportinteressenten nicht sowohl die Ostseehäfen, welche von einer mächtigen Steigerung des kontinentalen Binnen- und Seeverkehrs den grössten Nutzen haben würden, gegen das System Stellung nehmen, sondern die Hansastädte an der Nordsee, insbesondere das übermächtige Hamburg. Man möge aber erwägen, dass Hamburg auch seinerseits in der Aufsaugung des binnen-

ländischen Verkehrs — ich erinnere nur an die Eisenbahntarifbestrebungen den Rheinstädten gegenüber und dann an die Gegnerschaft Hamburgs gegen den Mittellandkanal — sich gar keine Zügel anlegt und dass lediglich eine etwas langsamere Entwicklung des riesig anwachsenden Verkehrs dieser Stadt in Frage steht; dafür erhalten wir eine wesentlich grössere Verkehrsentwicklung des deutschen Binnenlandes, des Rheins und der Elbe nebst Nebenflüssen und Verbindungskanälen mit der Donau, auch der Oder und eines zukünftigen Oder-Donaukanals sowie des Eisenbahnverkehrs in Mitteleuropa. In Oesterreich-Ungarn dürfte die Idee im allgemeinen wenig, höchstens in Triest schärferen Widerstand finden, welches gerade im Gegensatz zu dem kontinentalen System zur Zeit sogar eine Zollbegünstigung für die auf dem Seewege eingeführten Waaren genießt. Aber auch Triest hat ein grosses Interesse an dem europäischen Verkehr und an dem Ausbau seiner Verkehrsstrassen nach Mitteleuropa. Wenn ich aber Umschau halte über die derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnisse des europäischen Kontinents, in Russland, den Donauländern, Deutschland, Frankreich u. s. w., so muss ich mir doch sagen, dass ein ganz gewaltiges gemeinsames Interesse in allen diesen Staaten gegenüber den überseeischen Produktionsgebieten vorhanden ist, dass z. B. die Landwirtschaft in den kontinentalen Staaten Europas unter viel ähnlicheren Produktionsbedingungen arbeitet, als diejenige von Amerika, Asien und Australien. Wenn ich mir alle auf dem europäischen Kontinent vorhandenen und mit überseeischen in Konkurrenz stehenden Interessen an der kontinentalen Produktion, dem kontinentalen Verkehr und Handel in eine grosse Vereinigung, welche der Propaganda für kontinentale Handelspolitik dienen soll, organisirt vorstelle, so würde sich die gewaltige Uebermacht dieser Interessen gegenüber den überseeischen deutlich ergeben und wir könnten dem uns mit einem »Greater Britain« bedrohenden England eine mächtige Propaganda für kontinentale Handelspolitik in Europa entgegenstellen. Dass diese allmählich auf dem geschilderten Wege der differentiellen Handelsverträge zu einem engeren zollpolitischen Verhältniss der Staaten des europäischen Kontinents unter sich führen müsste, glaube ich wohl annehmen zu dürfen.

Doch ich will mich nicht so weit in die Zukunft verlieren, sondern zum Schlusse die Gesichtspunkte, unter welchen ich mein Thema »Auswärtige Handelspolitik und innerer Verkehr« behandelte, noch einmal zusammenfassen.

Ich habe vor Allem Konsequenz verlangt, System in den Beziehungen von Handels- und Verkehrspolitik; es soll nicht die eine

Hand nehmen, was die andere giebt; man soll nicht auf der einen Seite den Verkehr mit allen möglichen Ländern durch Handelsverträge und allerlei andere Import- und Exportanstalten zu beleben und auf der anderen Seite durch prohibitive Verkehrspolitik wieder zu ertöden suchen, man soll Verkehrsstrassen dahin bauen, wohin und woher man Verkehr haben will, ausserdem nicht.

Die bei uns in Deutschland herrschende auswärtige Handelspolitik, welche sich als ein Kompromiss zwischen den Exportinteressen und den Schutzinteressen der einheimischen Produktion, also als ein gemässigtcs Schutzzollsystem darstellt, diese »nationale Handelspolitik« verlangt in ihren verkehrspolitischen Konsequenzen den vollen Ausbau der einheimischen Verkehrsstrassen und möglichst billige inländische Frachten behufs möglicher Annäherung der einzelnen Gegenden unter sich. Gerade weil die moderne Verkehrsentwicklung, insbesondere die ausserordentliche Verbilligung der Seeschiffahrt dahin gewirkt hat, dass einzelne Gebiete verkehrspolitisch von dem Gesamtstaate losgerissen worden sind, indem z. B. Hamburg oder Köln von New-York eine geringere wirthschaftliche Entfernung, als von München oder Königsberg haben, deshalb müssen wir unter dem Schutze unseres Zollsystems unsere inneren Verkehrsstrassen soviel als möglich ausbauen, um die einzelnen Gegenden des Gesamtstaates wieder zu einem wirthschaftspolitischen Ganzen zusammenzufassen. Das ist wahre nationale Verkehrspolitik, und das Gegentheil ist deren Verzerrung! Welche Verkehrsstrassen wären aber geeigneter, die einzelnen Gegenden einander wirthschaftlich näher zu bringen, als die Wasserstrassen, welche erheblich billiger verfrachten, als die Eisenbahnen? Mit grosser Entschiedenheit ist denn auch diese Verkehrspolitik als Konsequenz unserer Zollpolitik von Seiten der preussischen Regierung gefordert worden. Der Finanzminister von Miquel äusserte sich zur Mittellandkanalvorlage: »Die Ausfallsthore, von welchen man so viel spricht, sind vorhanden und sind von unserem Willen unabhängig. Verbinden wir nun diese Ausfallsthore mit einander, so kann das nur den Erfolg haben, den Güteraustausch im Lande zu beleben oder umgekehrt die direkte Abhängigkeit vom Auslande zu vermindern. Ich will mal eine ganz krasse Voraussetzung machen, die aber auch unter anderen Bedingungen zutreffen wird — dass unsere Häfen blockirt würden. Dann würde es sehr werthvoll sein, Fabrikate von Westen nach Osten und umgekehrt Brotfrüchte und andere Nahrungsmittel billig von Osten nach Westen zu bringen, ohne die See zu benutzen. Trifft das in diesem Falle zu, so wird es naturgemäss auch im Frieden zutreffen, wenn zugleich der erforderliche

Schutz für die Landwirthschaft durch eine höhere Feststellung der landwirthschaftlichen Zölle gegeben wird.«

Ebenso entschieden führte der Landwirthschaftsminister Freiherr von Hammerstein den gleichen Gedanken aus, indem er sagte:

»Solcher Schutz ist mit Erfolg für die innere wirthschaftliche Entwicklung nur durchzusetzen, wenn damit die innere Produktion sowohl der Industrie als der Landwirthschaft bis zur Höhe ihrer vollständigen Leistungsfähigkeit sich entwickeln kann. Wollen Sie eine vernünftige und gemässigte Schutzzollpolitik und zwar im Interesse unserer heimischen Industrie und unserer heimischen Landwirthschaft, dann ist das Surrogat dafür, dass man im inneren Verkehrsgebiet die freie, vollständige Entfaltung der wirthschaftlichen Kräfte sowohl auf dem Gebiete der Verkehrs politik wie der Produktion ermöglicht.« Auch Ministerialdirektor Dr. Thiel äusserte sich im preussischen Landesökonomie-Kollegium eingehend über den Zusammenhang unserer Zollpolitik und Verkehrs politik. Durch die Schutzzollpolitik wolle man Osten und Westen, Norden und Süden zwingen, von einander zu kaufen, dann müsse man aber auch ausgezeichnete Transportmittel schaffen. Falsch sei es, die Produkte einer deutschen Gegend einer anderen deutschen Gegend aus Furcht vor Preisdruck vorzuenthalten, wenn dieselbe bereits diese Produkte vom Auslande erhält. Falsch sei es, Getreide, Holz u. s. w. durch Verkehrsfeindlichkeit künstlich fernzuhalten und dafür amerikanisches und indisches zu beziehen.

Ich kann mich dieser Ansicht Dr. Thiels anschliessen. Die Verkehrs politik mag — wie ich ausführte — noch bei den Tarifen der Eisenbahn und Kanäle soweit als thunlich die einheimische Produktion gegenüber der ausländischen Politik unterstützen. Aber eine Unterbindung des inneren Verkehrs durch prohibitive Stromzölle und Verhinderung des Ausbaues unserer Verkehrsstrassen im Interesse der einheimischen Produktion, — diesen Standpunkt kann keine Staatsregierung vertreten. Speziell unsere Landwirthschaft soll sich den inneren Verkehr selbst dienstbar machen, statt denselben zu bekämpfen, und bei dem Ausbau der Wasserstrassen soll diesem Bestreben möglichst Rechnung getragen werden, indem auch Zweigkanäle und Kleinbahnen gebaut werden, welche an die grossen Kanäle anschliessen und den Verkehr ins platte Land hineinführen, indem ferner möglichst viele Landungsplätze für den Verkehr des platten Landes geschaffen werden. Auch der Kleinschifferstand soll möglichst erhalten werden, um auch dem kleinen Lokal- und Privatverkehr Rechnung zu tragen. Für den Osten Deutschlands handelt es sich noch speziell darum, dass die

dortigen grösseren Wasserstrassen in möglichst grossen Dimensionen ausgebaut werden, um einen direkten Verkehr mit den westlichen zu ermöglichen.

Dass unter diesen Voraussetzungen auch die deutsche Landwirthschaft das grösste Interesse an dem Ausbau der deutschen Wasserstrassen hat, ist klar. Sie will doch immer Erhöhung ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande, und dazu gehört doch vor Allem die Verminderung der Produktionskosten und intensiver Betrieb; für beides braucht sie aber vor Allem billigere Frachten, um ihre Transportkosten beim Absatze — einem wesentlichen Bestandtheil ihrer Produktionskosten — zu vermindern, und ebenso die Transportkosten beim Bezug von Düngemitteln, Kraftfuttermitteln, Kohlen u. s. w., wesentlichen Vorbedingungen des intensiven Betriebes. In diesem Sinne haben sich die Minister v. Hammerstein und v. Miquel ausgesprochen, und der letztere sprach die feste Ueberzeugung aus, dass die Wasserstrasse gerade für die Landwirthschaft das günstigste Verkehrsmittel sei. Dass die inländischen Verkehrsmittel weit mehr der inländischen Produktion als der ausländischen dienen, sollte übrigens schon die einfache Thatsache erkennen lassen, dass der innere Verkehr dieser Verkehrsmittel den Verkehr mit dem Auslande ausserordentlich überwiegt, und dass auch bei der landwirthschaftlichen Produktion der ausländische doch nur mit etwa $\frac{1}{6}$ der inländischen am deutschen Verkehr theilhaftig ist.

Im Einzelnen darzustellen, wie durch den weiteren Ausbau des deutschen Wasserstrassennetzes, insbesondere durch den Rhein-Weser-Elbekanal und den Donau-Mainkanal, der Ausgleich zwischen den einzelnen Gegenden Deutschlands, besonders zwischen dem Osten und Südosten einerseits, dem Westen andererseits, befördert wird, würde mich zu weit führen; der Ausgleich des Ostens und Westens in Preussen ist schon seit über hundert Jahren ein Hauptproblem der inneren Politik in Preussen, dessen Lösung auch durch den Rhein-Weser-Elbekanal gefördert werden sollte. Bezüglich dieses Rhein-Weser-Elbekanals sind diese Fragen in den Denkschriften der Interessenten und der Regierung, sowie in den Landtagsverhandlungen geradezu erschöpft; bezüglich des Donau-Mainkanales behalte ich mir eine eingehendere Darstellung im Zusammenhange mit den Ergebnissen der technischen Projektirung vor. Nur einen Punkt möchte ich kurz hervorheben, nämlich, dass die Vertreter der östlichen Landwirthschaft in Norddeutschland sagten, der Rhein-Weser-Elbekanal werde doch nicht von ihnen benutzt werden zur Versorgung des Westens mit ihren Produkten. Man solle die westliche Land-

wirtschaft, die westliche Zuckerindustrie u. s. w. unberührt lassen von der Konkurrenz des deutschen Ostens und diesem lieber billigere Ausfuhrtarife nach den Ostseehäfen gewähren zur Ausfuhr ins Ausland, also die Ausfuhrrichtung weiter unterstützen, die schon durch die Aufhebung des Identitätsnachweises angebahnt ist. Ja, wenn aber davon die Rede ist, dass die auswärtigen landwirtschaftlichen Produkte in grossen Massen nach dem deutschen Westen kommen, um den dortigen Bedarf, den die westliche Landwirtschaft unmöglich allein befriedigen kann, zu decken, dann ertönt von allen Seiten das Feldgeschrei: »Daran ist der ungenügende Schutz der Landwirtschaft schuld!« Hier haben Sie ein klassisches Beispiel von Inkonsequenz und Systemlosigkeit auf den so eng mit einander verbundenen Gebieten der auswärtigen Handelspolitik und des inneren Verkehrs.

Wenn auch weiterhin auf diese Weise die nationale Handelspolitik im Innern »ausgebaut« werden soll, so wird dieselbe bald in Deutschland bankrott werden. Wenn es zu einem offenen Kampfe zwischen Landwirtschaft und Industrie kommt, dann wird die erstere vollständig unterliegen, weil die letztere die allgemeine Entwicklung für sich hat und in der alljährlichen Bevölkerungszunahme stets neue Hilfstruppen zugeführt bekommt. Dann allerdings werden wir auch in Bälde den vollständigen Handels- und Industriestaat in Deutschland bekommen; denn der Kampf kennt kein Kompromiss und keine Schonung. Bei den anderen Punkten des agrarischen Programms, wie die Verstaatlichung des Getreidehandels, Schutz-zoll u. s. w., kommen die Interessen der Industrie indirekt ins Spiel, beim Verkehrswesen aber handelt es sich direkt um einen Kampf auf Leben oder Tod zwischen Landwirtschaft und Industrie. Mit der Opposition gegen den Verkehr kommen die Vertreter der Landwirtschaft schliesslich auf den Standpunkt, der auch bereits in der Kreuzzeitung vertreten worden ist, nämlich, ohne die Eisenbahnen wäre die Lage der deutschen Landwirtschaft im Grossen und Ganzen vermuthlich günstiger, als sie sich in Folge der Verkehrsfortschritte überhaupt durch Eisenbahnen und Dampfschiffe tatsächlich gestellt hat.

Damit ist der Standpunkt der nationalen Handelspolitik verlassen und der einer lokalen Handelspolitik proklamirt, und das zu einer Zeit, für welche auch der nationale Gesichtspunkt in der Handelspolitik wegen der Entwicklung der Industrie immer mehr zu klein und zu enge erscheint, für welche das Problem der Erneuerung der Handelsverträge auf der Tagesordnung steht. Wir brauchen diese Industrie im Hinblick auf unsere Bevölkerungs-

zunahme und im Hinblick auf die nothwendige militärische Machtentfaltung unseres Landes, welche nur ein reiches Land zu ertragen vermag. Von einsichtsvollen Politikern aller Parteien wird diese Entwicklung anerkannt, sowohl im Norden wie im Süden Deutschlands. Ich kann wohl die vielen Aeusserungen über dieses Thema in preussischen Landtage übergehen und will nur erwähnen, dass auch im preussischen Landesökonomie-Kollegium diese allgemeinen Gesichtspunkte bei der Berathung der Wasserstrassen ihren Vertreter fanden in dem Grafen Bernstorff, welcher mit Recht darauf hinwies, dass wir die Schäden der Entwicklung des Weltverkehrs ertragen müssen, weil wir deren Vortheile nicht entbehren können, und dass der Verkehr mit anderen Ländern nur möglich ist, wenn wir auch den Bedürfnissen dieser Länder entgegenkommen. Im Süden hat besonders Prinz Ludwig v. Bayern in zahlreichen Reden zur bayerischen Kanalfrage mit staatsmännischem Blicke den Zusammenhang mit der allgem einen wirtschaftlichen Entwicklung treffend hervorgehoben. Diese Reden beim vorigen Verbandstag und im bayerischen Kanalverein, sowie in der bayerischen Reichsrathskammer sind Ihnen allen bereits bekannt. Bemerkenswerth sind auch die Ausführungen des Referenten in der bayerischen Reichsrathskammer von Auer, welche ich, weil sie weniger bekannt geworden sind, Ihnen nicht vorenthalten möchte. Reichsrath von Auer führte in seinem Referate zur Wasserstrassenfrage im Jahre 1894 Folgendes aus: »Ein einzelner Privatier kann zu dieser Anschauung (gemeint ist die Anschauung, dass wir keine Industrie brauchen) kommen. Er kann es vorziehen, dem öffentlichen Leben sich zu entziehen und in Beschaulichkeit und schlichter Sitteneinfalt sein Leben zu fristen. Deutschland hat mit Mühe und Noth eine Grossmachtstellung durch grosse Opfer errungen, um diese Machtstellung zu bewahren, ist aber auch nothwendig, dass wir im wirtschaftlichen Leben nicht zurückbleiben und in demselben die Mittel finden, um diese Grossmachtstellung zu bewahren. Wird es nicht gelingen, auf der Höhe zu bleiben, wie es nothwendig ist und die politischen Verhältnisse Deutschlands es gebieten, dann müsste Deutschland abdiciren vor der Stellung, die es politisch in Europa eingenommen hat. Ich bin aber der Anschauung, dass, wenn wir die Entwicklung des Handels und der Industrie irgendwo hemmen, dass wir unsere Aufgabe auch in finanzieller Beziehung nicht gerecht werden könnten. Denn wer sollte die grossen Auslagen bestreiten, welche die Machtentwicklung Deutschlands erfordert. Der Ackerbau ist nicht im Stande, die Kosten hierfür aufzubringen, nur Handel und Industrie sind genügend, um diesen Anforderungen

gerecht zu werden. In Folge dessen muss denn doch jeder wünschen, dass Alles, was hierzu beitragen kann, die Industrie zu fördern, auch wirklich geschehe, und ich hoffe, dass der Tag nicht ferne sein wird, der auch die Anschauung zur Geltung bringt, dass Handel und Industrie ein nothwendiges Requisite im Erwerbsleben unseres Volkes bilden. Gehe ich aber von dieser Anschauung aus, so muss ich wünschen, dass Deutschland, insbesondere Bayern, auch derjenigen Vortheile theilhaftig werde, welche mit dem Verkehr auf dem Wasserwege verbunden zu sein pflegen. Und wenn es gelingen sollte, dass man unsere Verkehrs- und Wasserstrassen so praktikabel macht, dass sie dem modernen Verkehr vollständig entsprechen, so würde ich es für das grösste Glück Deutschlands und insbesondere unseres bayerischen Vaterlandes betrachten. « In der Kammer der Abgeordneten in Bayern waren es dagegen bekanntlich führende liberale Abgeordnete von München und Ludwigshafen, welche die erste Vorlage zum Donau-Mainkanal-Projekte mit denselben Gründen zu Falle brachten, welche die verkehrsfeindlichen Gegner der Mittellandkanalvorlage in Preussen vertreten haben, nur die Ausgangspunkte waren in beiden Fällen verschieden. Der Zusammenhang der Kanalfrage mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung wurde dagegen hier ausser von dem Abgeordneten Professor Dr. Günther von dem Führer der Socialdemokraten von Vollmar und dem Führer des Centrums Dr. Orterer vertreten. Der Letztere machte dabei die Aeusserung: »Ich bin sogar der Meinung, dass jede Verbesserung des gewerblichen, kommerziellen und wirtschaftlichen Lebens, überhaupt jede weitere Möglichkeit des erleichterten Absatzes der wirtschaftlichen Produkte auch für uns eine Verbesserung der Verhältnisse darstellt.« Ich könnte natürlich an Aeusserungen über den Zusammenhang der inneren Verkehrsentwicklung in Deutschland mit der allgemeinen Entwicklung des Industriestaates und der Weltwirtschaft noch eine grosse Anzahl anführen.

Für Deutschland handelt es sich zur Zeit darum, zu der grossen politischen Machtstellung sich eine wirtschaftliche Machtstellung ersten Ranges auf der Erde zu erobern und zu erhalten. Wie die Entwicklung der Ersteren gegnerische Parteien im Lande fand, so auch jetzt die wirtschaftliche Grossmachtstellung. Die Gegner sind vielfach die gleichen. Die deutschen Regierungen, speziell die preussische Regierung, haben zwar im Allgemeinen konservative Traditionen und suchen nothwendige Umwälzungen unter möglichster Schonung der betreffenden Interessen zu verwirklichen, allein sie werden sich nicht einer Entwicklung ent-

gegenstellen, welche für das Ganze nothwendig ist, und der deutsche Kaiser geht ihnen hierin in seiner Initiative voran. Wir können auch ruhig der industriellen Entwicklung selbst bezüglich der richtigen Gestaltung des Verhältnisses von auswärtiger Handelspolitik und innerer Verkehrspolitik vertrauen.

Ich habe schon gesagt, dass die auswärtige Handelspolitik in den Grenzen einer nationalen Wirtschaftspolitik sich nicht mehr einschränken lässt, dass wir Absatzgebiete ausserhalb Deutschlands brauchen und dass zwei Wege hierfür zu Gebote stehen, der der Erneuerung und weiteren Ausgestaltung unseres bisherigen Systems von Handelsverträgen, der in erster Linie ins Auge zu fassen ist, und der von Differentialzollverträgen mit Oesterreich-Ungarn oder mit den kontinentalen Staaten überhaupt.

Die verkehrspolitische Folge des ersteren Systems ist natürlich Erleichterung des Verkehrs nach allen den Richtungen hin, wohin die zahlreichen Handelsverträge den Verkehr lenken.

Die verkehrspolitische Folge des handelspolitischen Programms einer zollpolitischen Vereinigung von Deutschland und Oesterreich-Ungarn, eventuell auch noch der Süddonaustaaten ist der Ausbau der deutsch-österreichisch-ungarischen Verkehrsstrassen und billige Fracht auf denselben behufs möglichster wirthschaftlicher Annäherung der einzelnen Gegenden. Die Einzelheiten dieses verkehrspolitischen Programms, insbesondere die Frage, wie weit die Donauländer geeignet sind, die wirthschaftlichen Bedürfnisse Deutschlands zu ergänzen und welchen Absatz die deutsche Industrie in diesen Ländern zu erwarten hat, kann ich hier nicht erörtern. Ich darf wohl auf andere Schriften unseres Verbandes, namentlich auch auf das gründliche Buch von Syndikus Dr. Siewers über das Donau-Elbekanal-Projekt verweisen. Dass die Kanalprojekte von der Donau zur Oder, Elbe und zum Rhein bei diesem handelspolitischen Programm eine Hauptrolle spielen, ist klar. Ich will nur an die Berechnungen erinnern, welche Sektionsrath Farago in seinem Bericht über den Ausbau der österreichisch-ungarischen Wasserstrassen gemacht hat. Farago kommt zu dem Schlusse, dass beim Ausbau der genannten Kanäle Ungarn bis Berlin und Stettin mit den überseeischen Produkten konkurriren könnte, während dies auf der Bahn heute unmöglich ist und auch ferner unmöglich sein wird.

Die verkehrspolitische Konsequenz eines Systems allgemeiner kontinentaler Handelsverträge wäre natürlich die möglichste Förderung des europäischen Binnenverkehrs und des weiteren Ausbaues der Verkehrsstrassen nach allen kontinentalen Staaten, sowie auch der

Seeschiffahrt zwischen diesen. Ich muss es mir versagen, dieses Bild auszumalen und einzelne Fragen zu erörtern, z. B. wie weit auch die kolonialen Produkte dieser kontinentalen Staaten Europas die zollpolitische Bevorzugung zu geniessen hätten u. s. w.. Auf jedem Fall erscheint mir bei einem solchen handelspolitischen System Deutschland nebst Oesterreich-Ungarn geradezu als das Herz in dem Kreislauf des europäischen Verkehrs und damit befähigt, eine ebenso mächtige wirtschaftliche Stellung zu erlangen, wie England im ozeanischen Verkehr.

Lassen Sie mich mit diesem Ausblick schliessen. Jede Zeit hat ihre Ideale, denen die schwierige Wirklichkeit gegenübersteht, nur schrittweise deren Verwirklichung ermöglichend. Das neunzehnte Jahrhundert hatte hauptsächlich das Ideal des Nationalstaates. Jetzt treten neue mehr internationale Ziele als Aufgaben unserer Zeit an uns heran, welche auch wieder realpolitische Mittel zu ihrer Verwirklichung fordern. Nicht mit der Beredtsamkeit des Aufklärungszeitalters und nicht mit der Logik der Freihandelsschule werden kosmopolitische Ideen verwirklicht, sondern schrittweise mit ähnlichen Mitteln, wie sie der Verwirklichung der politischen und nationalen Ideen dienen.

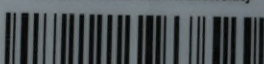


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351925

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315775

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



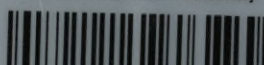
II-351759

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351926

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315776

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299322

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351927

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



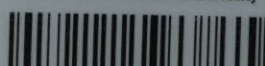
100000315777

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



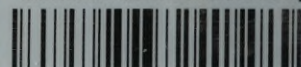
II-351928

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



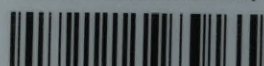
100000315778

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351929

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



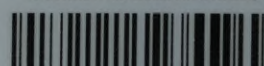
100000315779

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351930

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315780

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351931

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



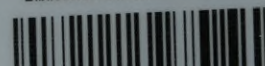
100000315781

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351932

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



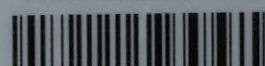
100000315782

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351933

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315783