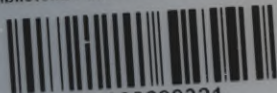




795

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299321



F. N. 22291



F. 2.  
30

x  
1174



W 41-50

Zusatz = Anzeiger:

- Nr. XLI. Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau-Weichsel. Prof. A. Smrcek-Brünn. Mit 4 Tafeln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 65 Pf.
- Nr. XLII. Ein Alternativprojekt einer Main-Donau-Wasserstraße mit Anschluß der Städte München und Augsburg. Bericht, erstattet auf dem VIII. Verbandstage zu Linz, Juni 1909, von Th. Gebhardt-Nürnberg, Reg.-Baumeister. Mit 4 Tafeln. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- Nr. XLIII. Die Donau in Oberösterreich. Geschichtliche Darstellung der Regulierungsarbeiten zur Ausbildung ihrer Fahrrinne. Vom k. k. technischen Departement der oberösterreichischen Statthalterei in Linz a. D. Preis Mark 5,—, für Mitgl. Mark 3,—, bei 25 Stück Mark 2,—.
- Nr. XLIV. Die Verhandlungen über Abmessungen der Schleusen auf den durchgehenden Wasserstraßen, die zweckmäßigste Zugkraft auf Kanälen und das Schleppmonopol auf dem Außerordentlichen Verbandstage vom 27. April 1908. Preis Mark 2,—, für Mitgl. Mark 1,25, bei 25 Stück Mark 1,—.
- Nr. XLV. Über einen engeren wirtschaftlichen Zusammenschluß zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn. Von Andreas Anckenbrand, kgl. Bauamtassessor in Simbach. Preis 40 Pf., für Mitgl. 20 Pf., bei 25 Stück 15 Pf.
- Nr. XLVI. Neuere Konstruktionen beweglicher Wehre, welche beim Bau der österreichischen Wasserstraßen zur Ausführung gelangen. Bericht, erstattet auf dem VIII. Verbandstage zu Linz am 23. bis 26. Juni 1909. Preis Mark 1,20, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- Nr. XLVII. Ist eine einheitliche Verkehrspolitik zur Anbahnung einer Wirtschaftsunion zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn möglich? Eine Erwiderung von Generalsekretär Rágóczy-Berlin. Preis 50 Pf., für Mitgl. 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- Nr. XLVIII. Über die wirtschaftlichen Abmessungen der Schifffahrtskanäle und den zweckmäßigen Schifffahrtsbetrieb. Von Dr.-Ing. R. Winter. Mit 3 Tafeln. Preis Mark 2,—, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 70 Pf.

2079  
Nr. 49. Zum Abdruck in der Zeitschrift für Wasserbau - Journal - Österreich von L. Thronberg 1910.

Nr. 50. Bericht über den Verlauf des 8. An-  
sehensjahres in Linz, 23. - 26. Juni  
1909, aufgeführt von O. v. Schneller.  
1911.







Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XLVII.

**Ist eine einheitliche Verkehrspolitik  
zur Anbahnung einer Wirtschaftsunion zwischen  
Deutschland, Österreich und Ungarn möglich?**

Eine Erwiderung

von

Generalsekretär **Rágóczy**-Berlin.

Groß-Lichterfelde

Verlag von A. Troschel

1909.

für 2/11/10 b.

-50

# Verbands-Schriften

des

## Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt. Neue Folge.

---

- No. I. Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluss auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe. Ingenieur und Baurat Haack-Charlottenburg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. II. Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabenfreien offenen Strömen in Deutschland. Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. III. Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen. Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. IV. Rentabilität der Binnenschiffsgefäße. Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. V. Die wirtschaftlichen Beziehungen Ostdeutschlands zu dem Verkehrsgebiet des Donau-Oderkanals und seiner Verbindung mit Weichsel und Dniester. Reichstagsabgeordneter Gothein. Preis Mark 1,75, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 75 Pf.
- No. VI. Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt. Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. VII. Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Oesterreich. Oberbaurat und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. VIII. Fortschritte in der Ausbildung der Fahrinne in der österreichischen Donau. Baurat Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. IX. Beiträge zur Frage über die Umlaufwerte Woltmann'scher Flügel. Baurat Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- No. X. Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal. Oberingenieur von Chrzaszczewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XI. Rück- und Ausblicke auf den Ausbau der Oder. Regierungs- und Baurat Hamel-Breslau. Entwicklung der Breslauer Hafenverhältnisse. Stadtbaurat von Scholtz-Breslau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf. bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XII. Verlauf des fünften Verbandstages in Breslau, am 2., 3. und 4. September 1901. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,20.
- No. XIII. Über den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Grossschifffahrtswege zwischen Donau und Main. Bauamtman Faber-Nürnberg. Preis Mark —,50, für Mitgl. Mark —,30, bei 25 Stück Mark —,25.



✓  
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

---

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XLVII.

---

**Ist eine einheitliche Verkehrspolitik  
zur Anbahnung einer Wirtschaftsunion zwischen  
Deutschland, Österreich und Ungarn möglich?**

Eine Erwiderung

von

Generalsekretär **Rágóczy**-Berlin.

---

**Groß-Lichterfelde**  
Verlag von A. Troschel  
1909.



11-351811



~~116890~~

In der Verbandsschrift Nr. XXXVII hat Bauamtsassessor *Ankenbrand* mit großer Ausführlichkeit Vorschläge entwickelt, die den Zweck haben, zwischen den drei mitteleuropäischen Staaten Deutschland, Österreich und Ungarn eine „Wirtschaftsunion“ herbeizuführen, ein Mittel, durch das jene sich wappnen sollen gegen die Einfuhr ausländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse, insbesondere gegen den amerikanischen Wettbewerb.

Der Verfasser hat zur Begründung seiner Vorschläge darauf hingewiesen, daß z. B. in Deutschland die Wasserstraßen, welche auf Kosten der Staaten hergestellt werden, in erheblichem Maße der Einfuhr ausländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse dienen. Es sei daher geradezu unverständlich, warum man auf diese Weise das Ausland stärke, während das Inland in der Lage sei, den einheimischen Bedarf an Brotgetreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen selbst zu decken. Es sei endlich im Interesse der Selbsterhaltung notwendig, eine einheitliche Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik zu betreiben, einmal nach der Richtung hin, daß ein einheitliches durchgehendes Wasserstraßennetz hergestellt und dann, daß dieses nach einheitlichen Grundsätzen, insbesondere hinsichtlich der Abgabentarife, verwaltet würde. Dann aber auch derart, daß die Eisenbahnen der drei Staaten ihre Tarifpolitik nach gemeinschaftlichen Grundsätzen ausgestalten.

Es klingt in der Theorie nun allerdings verlockend, den *Ankenbrand'schen* Vorschlägen zu folgen, und aus landwirtschaftlichen Kreisen wird der Verfasser wohl vielfache Zustimmung gefunden haben. Anders aber müssen sich wohl die Wirtschaftspolitiker stellen, welche nicht einseitig agrarische Zwecke verfolgen oder vielmehr sich nicht durch einseitig agrarische Rücksichten in ihrer Stellungnahme zu den großen verkehrspolitischen mitteleuropäischen Fragen beeinflussen lassen.

Die Frage, ob zunächst Deutschland in der Lage sei, seinen eigenen Bedarf an Brotgetreide zu erzeugen, ist in den letzten Jahren aus Anlaß der Kämpfe um den Zolltarif bereits hinreichend



erörtert worden. Allein, mit einigen Betrachtungen muß ich doch hier auf sie eingehen:

Im Deutschen Reiche betragen nach den „Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reiches“, (Jahrgang 1908, I), die Ernteflächen für die wichtigsten Erzeugnisse, und zwar für:

Im Jahre	I. Roggen	II. Weizen	III. Sommergerste	IV. Kartoffeln	V. Hafer	VI. Wiesenheu
	H e k t a r					
1893	6012315	2044103	1594407	3036867	3906969	5915552
1894	6044568	1980496	1600628	3025103	3916726	5912626
1895	5893596	1930830	1663080	3049718	4028692	5913995
1896	5982180	1926885	1652791	3052790	1979643	5909693
1897	5966776	1920666	1643871	3067762	3999052	5911962
1898	5945191	1969311	1635325	3080588	3996521	5915475
1899	5871068	2016490	1640868	3131436	3999744	5887572
1900	5954973	2049160	1670033	3218777	4122818	5912122
1901	5812137	1581420	1859265	3318832	4411412	5944493
1902	6154545	1912215	1644025	3240577	4156290	5949533
1903	6012817	1807475	1700493	3237558	4290398	5923856
1904	6099270	1917513	1627078	3287861	4189681	5946990
1905	6145583	1927127	1633230	3316593	4182054	5960226
1906	6101569	1935993	1644519	3302001	4221533	5951899
1907	6042580	1746787	1701707	3297483	4377115	5970724

Der gesamte Ernteertrag betrug für dieselben landwirtschaftlichen Erzeugnisse in den Jahren 1893 bis 1907:

Im Jahre	I. Roggen	II. Weizen	III. Sommergerste	IV. Kartoffeln	V. Hafer	VI. Wiesenheu
	T o n n e n ( z u 1000 k g )					
1893	8941914	3405021	2359722	40724386	4180457	13191681
1894	8343033	3336369	2849118	33608894	6580100	22645358
1895	7724902	3171844	2793974	37786006	6244473	21881782
1896	8534037	3419928	2727105	32329046	5969465	23047803
1897	8170511	3263235	2564439	33776060	5718644	25303197
1898	9032175	3607610	2829112	36720609	6754120	25909781
1899	8675792	3847447	2083876	38486202	6882687	23767790

Im Jahre	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
	Roggen	Weizen	Sommergerste	Kartoffeln	Hafer	Wiesenheu
T o n n e n (zu 1000 kg)						
1900	8550659	3841165	3002182	40585317	7091930	23116276
1901	8162660	2498851	3321102	48687261	7050153	22370047
1902	9494150	3900396	3100227	43462393	7467250	26017083
1903	9904493	3555064	3323639	42901530	7873385	26355027
1904	10060762	3804828	2948184	36287192	6936003	21507119
1905	9606827	3699882	2921953	48323353	6546502	26265417
1906	9625738	3939563	3111309	42936702	8431379	28732930
1907	9757859	3479324	3479745	45538299	9149138	24911988

In der gleichen Zeit war die Bevölkerungszunahme im Deutschen Reich die folgende:

Die Bevölkerung betrug um die Mitte des Jahres:

	im Deutschen Reich in seinem heutigen Umfange		im Deutschen Reich in seinem heutigen Umfange
1893	50757000	1901	56874000
1894	51339000	1902	57767000
1895	52001000	1903	58629000
1896	52753000	1904	59475000
1897	53569000	1905	60314000
1898	54406000	1906	61177000
1899	55248000	1907	62097000
1900	56046000	1908	63017000

Hieraus ergibt sich, daß die Bevölkerung in diesen 16 Jahren um 12,3 Millionen gestiegen ist, während die Ernteflächen und der Ernteertrag für die wichtigsten landwirtschaftlichen Erzeugnisse entweder nur ganz unwesentlich zugenommen oder sogar, wie beim Weizen, eine Abnahme erfahren haben.

Nun hat man davon gesprochen, daß der Landwirtschaftsbetrieb in den letzten Jahren wesentlich verbessert worden sei und daß namentlich ein intensiverer Betrieb Platz gegriffen habe. Und in der Tat zeigen die Erträge der Ernten im Verhältnis zur Fläche fast überall eine gewisse Zunahme. Es betrug nämlich der Ernteertrag im Verhältnisse zur Erntefläche in den Jahren 1893



bis 1907 für die genannten landwirtschaftlichen Erzeugnisse in Doppelzentnern auf je 1000 ha:

im Jahre	I. Roggen		II. Weizen		III. Sommergerste		IV. Kartoffeln		V. Hafer		VI. Wiesenheu	
	1899 1906	1907	1899 1906	1907	1899 1906	1907	1899 1906	1907	1899 1906	1907	1899 1906	1907
	1893	—	14,9	—	16,7	—	14,8	—	134,1	—	10,7	—
1894	—	13,4	—	16,9	—	17,8	—	131,1	—	16,8	—	38,3
1895	—	13,2	—	16,4	—	16,8	—	123,9	—	15,5	—	37,0
1896	—	14,3	—	17,7	—	16,5	—	105,9	—	15,0	—	39,0
1897	—	13,7	—	17,0	—	15,6	—	110,1	—	14,3	—	42,8
1898	—	15,2	—	18,4	—	17,3	—	119,2	—	16,9	—	43,8
1899	—	14,8	—	19,1	—	18,2	—	122,9	—	17,2	—	40,4
1900	—	14,4	—	18,7	—	18,0	—	126,1	—	17,2	—	39,1
1901	—	14,0	—	15,8	—	17,9	—	146,7	—	16,0	—	37,6
1902	—	15,4	—	20,4	—	18,9	—	134,1	—	18,0	—	43,7
1903	—	16,5	—	19,7	—	19,5	—	132,5	—	18,4	—	44,5
1904	—	16,5	—	19,8	—	18,1	—	110,4	—	16,6	—	36,2
1905	—	15,6	—	19,2	—	17,9	—	145,7	—	15,7	—	44,1
1906	—	15,8	—	20,3	—	18,9	—	130,0	—	20,0	—	48,3
1907	15,4	16,1	19,2	19,9	18,4	20,6	131,1	138,1	17,4	20,9	41,7	41,7

Immerhin aber genügt diese Zunahme des Ertrages keineswegs dem einheimischen Bedarf. Allein in den vier Jahren 1904—1907 stieg die Einfuhr von Gerste von 1 430 000 t auf 2 000 115 t, die Einfuhr von Mais von 773 000 t auf 1 000 252 t, die Einfuhr von Roggen von 472 000 t auf 608 000 t und die Einfuhr von Weizen von 2 021 000 t auf 2 455 000 t.

Aber auch in bezug auf den Obstverbrauch, auf den *Ankenbrand* und zwar mit Recht einen gewissen Wert legt, genügt die einheimische Erzeugung keineswegs dem Bedarf des Inlandes. *Ankenbrand* vergift wohl die Statistik zu Rate zu ziehen, sonst würde er nicht mit so großem Nachdrucke auf die Einfuhr von „geschwefeltem Obst“ aus den Vereinigten Staaten hingewiesen haben. Nach der Reichstatistik ist die Einfuhr von Äpfeln z. B. aus Frankreich, aus den Niederlanden, aus Österreich-Ungarn und der Schweiz bei weitem größer (160 000 t gegen 9000 t) als die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten; auch ist diese letztere in den vier Jahren 1904—1907 andauernd, von 14 900 auf 9200 t gesunken.

Die Behauptungen der Vertreter des „Bundes der Landwirte“,



daß Deutschland imstande sei, den Bedarf der eigenen, jährlich um etwa 900000 Seelen steigenden Bevölkerung zu decken, werden von anderen Wirtschaftspolitikern mit Recht in Zweifel gezogen. Unsere hoch entwickelte Kultur, der sich unabweisbar vollziehende Übergang zum Industriestaate, der zunehmende Mangel an Arbeitskräften in der Landwirtschaft, der es stellenweise unmöglich macht, die Ernte einzubringen, die Steigerung der Herstellungskosten in der Landwirtschaft, alle diese Gründe berechtigen zu der Annahme, daß Deutschland in wachsendem Maße auf die Einfuhr von ausländischem Brotgetreide angewiesen ist. Es ist nicht bloß etwa das Spekulantentum im deutschen Getreidehandel, welches die Einfuhr von ausländischem Getreide begünstigt, sondern der Hunger der Bevölkerung nach Brot. Daher ist und bleibt Deutschland auf die Hilfe des Auslandes bei der Versorgung seiner Bevölkerung mit Brotgetreide angewiesen. — Dasselbe gilt aber auch von den Rohstoffen, welche für die deutsche Industrie erforderlich sind (Baumwolle, Kupfer, Erze usw.), und von anderen Verbrauchsgegenständen, welche überhaupt nicht oder nicht in genügendem Maße im Inlande hergestellt werden (Kaffee, Kakao, Petroleum, Reis usw.). Diesen Tatsachen gegenüber nützen alle Beklemmungen wegen der ausländischen Einfuhr nichts.

*Ankenbrand* verkennt überhaupt das Wesen des ganzen Außenhandels. Unsere Ausfuhr industrieller Erzeugnisse ist doch nur möglich bei einer annähernd entsprechenden Einfuhr von Rohstoffen aus dem Auslande, und selbst, wenn unsere Handelsbilanz in dieser Beziehung eine passive bleibt, so ist dies nicht zu ändern durch noch so schöne Probleme.

Was nun die praktischen Vorschläge *Ankenbrand's* anlangt, so müssen auch diese als durchaus unpraktisch bezeichnet werden.

Zunächst wünscht *Ankenbrand* eine einheitliche Eisenbahntarifpolitik unter den drei Staaten Deutschland, Österreich und Ungarn. Er bekämpft die jetzt angeblich übliche Ablenkung der Güter, welche von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen im Interesse ihrer Finanzen, aber zum Nachteile der Eisenbahnen der anderen Bundesstaaten bzw. Länder versucht werden. Es ist aber doch das eine zu beachten: wenn man Eisenbahntarifpolitik betreiben will, darf man dabei nicht außer acht lassen, daß die Eisenbahnen, wenigstens in Deutschland, sich in überwiegender Mehrzahl in den Händen des Staates befinden und daß sie einerseits in allen Bundesstaaten Überschüsse abwerfen sollen, um das Budget zu balanzieren. Andererseits aber müssen die Eisen-

bahnen — und das geschieht in umfangreichem Maße — dazu beitragen, die Volkswohlfahrt zu fördern. Sie sollen in besonderer Notlage befindliche Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft, sie sollen geographisch ungünstig belegene Bezirke in ihrer Wettbewerbsfähigkeit durch Gewährung von Ausnahmetarifen unterstützen. Sie müssen aber auch nach den ausdrücklichen Erklärungen, die z. B. bei der preußischen Eisenbahnverstaatlichung im Jahre 1878 gegeben worden sind, die Überschüsse, zum Teil wenigstens, verwenden zur Herabsetzung der Tarife im allgemeinen. Wir sehen also, daß die deutschen Eisenbahnen, — und so ist es auch in Österreich und Ungarn zum Teil schon jetzt, noch mehr wird es in der Zukunft der Fall sein — zwei verschiedenen Zwecken dienen, einmal den Staatssäckel zu füllen und damit die Steuerlast aus direkten und indirekten Steuern zu erleichtern, und dann der Aufgabe, durch Anpassung der Tarife an die örtlich und zeitlich verschiedenartigen wirtschaftlichen Zustände allgemein-wirtschaftliche Aufgaben zu lösen.

Diese beiden Aufgaben sind aber schon innerhalb eines einzelnen Bundesstaates so außerordentlich schwierig und die Ausgestaltung der Tarife ist im einzelnen von so vielen besonderen Verhältnissen abhängig, daß eine Verallgemeinerung von Grundsätzen, die Aufstellung eines einheitlichen „Systems“, wie es *Ankenbrand* wünscht, für die drei mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiete vollständig ausgeschlossen ist.

Wer nur einigermaßen ein Auge hat für die Notwendigkeiten in der Verkehrspolitik, wird zugeben müssen, daß die Verhältnisse gerade hier meist mächtiger sind als der Buchstabe der Vorschrift, ja selbst als der Wille der Verwaltung.

Da allgemein angenommen wird, daß die Überschüsse der Eisenbahnen zum größten Teile aus dem Güterverkehre fließen, und da *Ankenbrand* in einem einheitlichen Tarifsyste me der sämtlichen Bahnen innerhalb der drei Verbandsländer die Vorbedingung für die Erzielung einer „Wirtschaftsunion“ erblickt, so sei darauf hingewiesen, daß die Staatseisenbahnen, und um diese allein handelt es sich doch, zunächst in den verschiedenen Ländern eine durchaus verschiedene Rentabilität besitzen. So haben im Jahre 1905 die preußisch-hessischen, die bayrischen, die sächsischen, die württembergischen, die badischen und die elsäß-lothringischen Staatsbahnen einen Überschuß im Verhältnis zum Anlagekapitale von 7,3, 3,6, 4,7, 3,3, 3,6 bzw. 4,1 v. Hdt. gehabt, und zwar hat sich dieser Überschuß bei den meisten Bahnen in dem Jahrzehnte seit



1895 ermäßigt. Wesentlich geringer ist die Rentabilität dagegen bei den K. K. österreichischen Eisenbahnen, wo sie im Jahre 1905 3,1 v. Hdt. betrug, und bei den Ungarischen Staatseisenbahnen gleichzeitig 4,0 v. Hdt.

Auch bei den deutschen Privatbahnen betrug die Rentabilität im Jahre 1905 nur 4,1 v. Hdt. Das ist also eine Rentabilität, welche im allgemeinen als mäßig bezeichnet werden darf. Wenn nun immer verlangt wird, die Staatseisenbahnen sollten sich in ihrem Betriebe mehr nach kaufmännischen Grundsätzen richten, so kann billigerweise nicht erwartet werden, daß sie auf eine Tarifierform eingehen, welche eine wesentliche Ermäßigung der Tarife herbeiführen muß. Wenn aber *Ankenbrand* sogar verlangt, daß die Tarife hochwertiger Artikel erhöht werden müßten, so dürfte er, wenigstens in Deutschland, wo alles nach Tarifiermäßigungen verlangt, mit dieser seiner Forderung wohl ziemlich allein dastehen.

Auch in der Beziehung irrt *Ankenbrand*, wenn er meint, daß die Massenartikel mehr und mehr den Wasserstraßen zufallen. Er übersieht dabei die fortdauernden, in zunehmendem Maße laut werdenden Klagen der Binnenschiffahrtsinteressenten, daß durch die Ausnahmetarife namentlich der preußischen Staatsbahnen den Wasserstraßen geradezu die Massengüter mehr und mehr entzogen werden und der „Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt“ hat es sich daher ja gerade seit langem zur besonderen Aufgabe gemacht, die Wasserstraßen gegen diese künstliche Entziehung der Massengüter in Schutz zu nehmen.

Wir wollen die *Ankenbrand*'schen Vorschläge nicht gerade als Utopie bezeichnen, sondern als ein Idol, welchem allerdings manche Theoretiker, ja sogar eine Körperschaft wie der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein, nachgehen.

Betrachten wir die Wasserstraßen, so glauben wir auch in dieser Beziehung die *Ankenbrand*'schen Pläne als viel zu weitgreifend und unausführbar bezeichnen zu müssen. Wenn die künstlichen Wasserstraßen, die zur Verbindung der natürlichen Flüsse hergestellt werden, auch einen durchgehenden Verkehr herbeiführen sollen, wenn auch nach den Satzungen unseres Verbandes die Herstellung solcher Verbindungen zwischen den großen Strömen unserer drei Länder dessen oberster Zweck ist, so kann doch diesem Ziele nicht allein oder vorwiegend die Rücksicht auf die Ausschließung des ausländischen Wettbewerbs entgegengestellt werden. Die mitteleuropäischen Wasserstraßen sollen doch nicht etwa die Beförderung der Güter aus dem Auslande verhindern, sondern sie sollen den



Bezug der Güter, auch der nun einmal erforderlichen ausländischen, verbilligen und den Gütertausch innerhalb der Verbandsländer erleichtern und damit zur wirtschaftlichen Verwertung aller Güter beitragen.

Im einzelnen muß nun gegenüber den *Ankenbrand'schen* Thesen festgestellt werden, daß die künstlichen Wasserstraßen, welche von den Staaten und auf deren Kosten hergestellt werden, in erster Linie, gerade wie die Eisenbahnen, dazu berufen sind, den eigenen Bedürfnissen des Landes Rechnung zu tragen. Es kann doch nicht erwartet werden daß z. B. die bayerische Staatsregierung eine Wasserstraße auf ihre Kosten baut, welche nicht ausschließlich oder doch vorwiegend gerade bayerischen Interessen nutzbar werden soll. Ebenso werden in Preußen die nach dem Gesetze vom Jahre 1905 herzustellenden Wasserstraßen selbstverständlich ausschließlich in preußischem Interesse gebaut. Das Gleiche gilt von den österreichischen und ungarischen Kanälen.

Wenn nun *Ankenbrand* glaubt, daß infolge der Einführung von Schiffsabgaben solche Wasserstraßen für den durchgehenden Verkehr leichter von den Parlamenten bewilligt werden könnten, so befindet er sich in einem schwerwiegenden Irrtum. Die Einführung von Schiffsabgaben soll nach den Absichten des neuen deutschen Gesetzentwurfes lediglich dazu dienen, um einen Teil der Aufwendungen für die Verbesserung der natürlichen Ströme selbst einzubringen und zwar soll eine Kasse gebildet werden, aus der die künftigen Verbesserungen bestritten werden sollen. Es hat daher diese Abgabenerhebung mit der Herstellung von künstlichen Wasserstraßen gar keinen Zusammenhang. Höchstens einen politischen, wie man 1905 bei der preußischen Kanalvorlage und 1907 in dem Vertrage über die Mainkanalisierung eine solche Verquickung nichtzusammengehöriger Dinge beliebt hat.

Wir müssen aber als Wasserstraßenpolitiker aus vielerlei Gründen streng unterscheiden zwischen Kanalabgaben und Schiffsabgaben.

Die bayerischen Kanalfreunde hatten ja allerdings früher den Irrtum begangen, daß sie glaubten, Kanäle ohne Kanalabgaben bauen zu können. Nun aber, nachdem Bayern mit der preußischen Staatsregierung den gedachten Vertrag über die Fortführung der Mainkanalisierung geschlossen hat und hierbei die Zustimmung zu der Einführung von Schiffsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen ausbedungen wurde, sind plötzlich die bayerischen Kanalfreunde aus opportunistischen Rücksichten sogar Freunde der Einführung der Schiffsabgaben überhaupt geworden.

Wenn schon aus den früheren Ausführungen von *Ankenbrand* eine stark agrarische Tendenz hervorleuchtete, so sind die neuesten Behauptungen auf Seite 9 der Verbandsschrift Nr. XLV, das Kühnste, was in dieser Beziehung behauptet worden ist. Er sagt, daß die weitere Aufrechterhaltung der Abgabefreiheit auf unseren natürlichen Wasserstraßen nach dem Ausbau des „Mittellandkanals“ im Hinblick auf die steigenden Selbstkosten der Landwirtschaft zu einer Krisis in der Landwirtschaft führen würde, deren Folgen schlimmer wären wie jene in der Zollperiode 1882—1904. *Ankenbrand* behauptet also mit anderen Worten, daß die Landwirtschaft, welche sich in den letzten Jahren nach den offiziellen Erklärungen des preußischen Landwirtschaftsministeriums und der preußischen Landwirtschaftskammern, nämlich seit der Einführung des neuen Zolltarifs, in einem glänzenden Aufschwunge befindet, nach der Fertigstellung des „Mittellandkanals“ in Preußen — der, nebenbei bemerkt, überhaupt nicht einmal gebaut werden soll, — in eine schwere Krisis gestürzt würde, weil die Selbstkosten in der landwirtschaftlichen Produktion im Steigen begriffen seien und auf den abgabefreien Strömen ausländische Erzeugnisse eingeführt würden. Eine derartige Behauptung über die Wirkung der neuen, in Preußen im Bau befindlichen Wasserstraßen ist selbst nicht einmal von den schärfsten Gegnern der preußischen Kanalpolitik während der Kanalkampagne 1899—1905 aufgestellt worden. Im Interesse unserer Kanalbestrebungen muß daher die Behauptung von *Ankenbrand* als unhaltbar auf das nachdrücklichste zurückgewiesen werden.

Gegenüber den steigenden Selbstkosten in der Landwirtschaft mag aber hier nur nebenher auch wieder auf die steigenden Getreidepreise hingewiesen sein, die gerade im gegenwärtigen Augenblicke eine unerhörte Höhe erreicht haben. Wie schon oben bemerkt, werden die ausländischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse nach Deutschland eingeführt mit dem Seeschiffe oder mit der Eisenbahn oder auf den Wasserstraßen allein aus dem Grunde, weil der Bevölkerungszuwachs eine solche vermehrte Einfuhr notwendig macht.

Wenn die von der preußischen Staatsregierung beabsichtigten Schiffahrtsabgaben nach deren Erklärung tatsächlich nicht zu einer Verschärfung der Schutzzollpolitik, sondern lediglich zur Ansammlung eines Fonds zur Verbesserung der Wasserstraßen selbst verwandt werden sollen und wenn wirklich durch diese Schiffahrtsabgaben die Schifffahrt nicht lahmgelegt werden soll, dann ist gar nicht ersichtlich, wie aus der Einführung der Abgaben die Landwirtschaft irgendwie einen Nutzen erzielen soll, den *Anken-*



*brand* ihr verspricht, oder wie aus der Nichteinführung der Abgaben die Landwirtschaft ins Verderben gestürzt werden soll.

*Ankenbrand* will mit seinen Ziffern und seinen Beweisführungen meines Erachtens zuviel beweisen und kommt dabei schließlich dazu, nichts zu beweisen. Wenn er z. B. behauptet, daß die Berechnung für die Rentabilität für den Donau-Mainkanal ein „typisches Beispiel sei für die Rentabilität von Teilstücken des geplanten durchgehenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes“, so ist dies durchaus irrig. Einmal sind für den Donau-Mainkanal bis jetzt schon vier verschiedene Projekte aufgestellt (vgl. die Verbandsschrift von *Gebhardt*) und dann liegen genau berechnete Kostenaufstellungen für diese vier verschiedenen Projekte noch gar nicht vor. Man hat es vielmehr vorläufig mit allgemeinen Schätzungen von privater Seite zu tun. Dann aber ist auch die geplante Anlage des Donau-Mainkanales wegen der außerordentlich großen Zahl von Schleusen so kostspielig, daß er gegenüber den sonstigen zur Erörterung stehenden Kanalprojekten in den drei Verbandsländern eine Ausnahme darstellt. Es kann daher unter keinen Umständen irgendeine Kostenberechnung für den Donau-Mainkanal maßgebend sein für die anderer Kanalprojekte, geschweige denn für alle übrigen von uns angestrebten Wasserstraßenverbindungen in den drei Verbandsländern.

Das gilt noch weniger von den Rentabilitäts-Berechnungen, weil über die Aufbringung der Kosten durch Abgaben auf den vier in Vorschlag gebrachten Donau-Mainkanälen noch gar nichts feststeht.

Aber auch in allgemeiner wirtschaftlicher Beziehung behauptet *Ankenbrand* zuviel, indem er die Abgabefreiheit auf den Strömen lediglich unter dem Gesichtspunkte der Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse behandelt, wenn er vorwiegend den Verkehr von amerikanischen Erzeugnissen auf unseren Wasserstraßen berücksichtigt. Unsere Einfuhr von den Vereinigten Staaten betrug im Jahre 1907 im ganzen nur 1319 Mill. M., mithin nur 15,1% der Gesamteinfuhr. Von dieser Einfuhr entfielen:

auf Schmalz . . . . .	91,0	Mill. M.,
„ Weizen . . . . .	85,8	„ „
„ Mais . . . . .	39,0	„ „
„ Ölkuchen . . . . .	38,4	„ „
„ Oleo-Margarin . . . . .	27,0	„ „
„ Kleie . . . . .	18,3	„ „

zusammen 300,1 Mill. M.,

also rund 300 Mill. M. auf die Einfuhr von Erzeugnissen, welche, wie man sagt, der einheimischen Landwirtschaft Wettbewerb bereiten. Die sonstigen Einfuhrartikel sind von geringerer Bedeutung, wenn man von Nadelhölzern, die im Betrage von 19,7 Mill. M. eingeführt wurden, absieht. Viel bedeutender ist dagegen die Einfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus dem östlichen Nachbarlande Rußland<sup>1)</sup> und aus Österreich-Ungarn (mit rund 200 Mill. M.). Und auch Rumänien, welches durch die Donau mit uns verbunden ist, bringt uns schon jetzt für rund 130 Mill. M. landwirtschaftliche Erzeugnisse ins Land.

Es ist aber im allgemeinen keineswegs gerechtfertigt, unsere Wasserstraßen einseitig unter dem Gesichtspunkte der Zufuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu betrachten, wenn wir nicht Gefahr laufen wollen, den Ausbau der Wasserstraßen in unseren eigenen Verbandsländern selbst zu bekämpfen, anstatt zu fördern.

Aus allen diesen Gründen müssen die Anträge von *Ankenbrand*, so sehr es auch zu begrüßen ist, daß sich Wasserbautechniker mit wasserwirtschaftlichen Fragen beschäftigen, als unbegründet zurückgewiesen werden.

Die auch von *Ankenbrand* mit so großem Nachdrucke geforderten mitteleuropäischen durchgehenden Wasserstraßen würden aber, und das scheint er von seinem agrarischen Standpunkte aus ganz zu übersehen, gerade der einheimischen Landwirtschaft den Wettbewerb (z. B. mit ungarischem Weizen, mit böhmischem und tiroler Obst) erschweren, gerade wie dies schon jetzt die Binnen-

<sup>1)</sup> Die Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus Rußland betrug z. B. im Jahre 1907:

a) Gerste . . . . .	201,1	Mill. M.
b) Weizen . . . . .	89,1	„ „
c) Roggen . . . . .	67,1	„ „
d) Kleie . . . . .	54,7	„ „
e) Flachs . . . . .	31,8	„ „
f) Milchbutter . . . . .	31,6	„ „
g) Mais . . . . .	30,6	„ „
h) Federvieh . . . . .	25,4	„ „
i) Hafer . . . . .	22,9	„ „
k) Erbsen . . . . .	15,6	„ „
l) Pferde, Schweine . . . . .	28,1	„ „
m) Eier . . . . .	64,4	„ „
	Zusammen	662,4 Mill. M.

außerdem: Nadelhölzer . . . . . 87,6 Mill. M.



wasserstraßen bezüglich der amerikanischen Einfuhr angeblich tun. Im einzelnen hat aber *Ankenbrand* auch insofern unrecht, als erfahrungsgemäß das amerikanische Obst meist nicht die deutschen Binnenwasserstraßen hinaufzugehen pflegt; es wird vielmehr vorwiegend in den Hafenplätzen gelöscht und geht von hier aus im distributiven Handelsverkehr in das Binnenland hinein.

Aber wenn man von der Landwirtschaft absieht und die verschiedenen anderen Erwerbsgruppen in Betracht zieht, so sind auch von industrieller Seite Klagen über den Wettbewerb derjenigen Länder laut geworden, welche durch Wasserstraßen mit den unserigen verbunden sind oder werden sollen. Ich erinnere hier an ungarisches Weizenmehl, an rumänisches Petroleum, an böhmische Braunkohlen, an ungarische Eisenerze, an galizisches Holz usw. Aber die Wasserstraßenfreunde, namentlich die Verfechter der durchgehenden Wasserstraßenverbindungen zwischen unseren drei Ländern, wollen sich eben auf eine höhere Warte stellen und nicht an dem engherzigen national-wirtschaftlichen Standpunkte festhalten, von dem aus viele behaupten, in erster Linie komme die Aufrechterhaltung des eigenen Könnens und dann erst die Rücksicht auf die Entwicklung des Güter-austausches unter den verschiedenen Wirtschaftsgebieten in Frage. Wir, die wir weder die engherzige Sonderpolitik der Agrarier noch die ängstlichen Beklemmungen einzelner industrieller Bezirke maßgebend sein lassen wollen für unsere Bestrebungen, sind vielmehr der Ansicht, daß es notwendig ist, die Verkehrsbedingungen zu schaffen, um auf dem billigsten Wege die Verbrauchsgegenstände aus den Gegenden des Überflusses nach den Gegenden des Bedarfes zu bringen. Wir gehen bei diesen Bestrebungen von der Überzeugung aus, daß gerade auf weite Entfernungen die Eisenbahnen, trotz der billigen Ausnahmetarife, nicht in dem Maße leistungsfähig sind wie die Wasserstraßen.

*Ankenbrand* begeht außerdem den Fehler, daß er jede schiffbare Wasserstraße ein „Einfallstor“ für den ausländischen Wettbewerb nennt. Er vergißt dabei den schon oben angeführten Umstand, daß z. B. das Deutsche Reich auf die Einfuhr außerordentlicher Mengen von Rohstoffen und Nahrungsmitteln aus dem Auslande angewiesen ist — und zwar in regelmäßig zunehmendem Maße — und daß für diesen Zweck die schiffbaren Wasserstraßen gerade besonders wünschenswerte Verkehrswege bilden. Zweitens aber, und das ist noch wichtiger, vergißt er, daß unsere großen Ströme und die künstlichen Wasserstraßen unentbehrliche Verkehrswege

darstellen für die ebenso notwendige Ausfuhr industrieller Erzeugnisse, mit denen wir die Einfuhr der Rohstoffe bezahlen und durch die unsere eigene Bevölkerung erst lebensfähig bleibt.

Auch in anderer Hinsicht verwechselt *Ankenbrand* bei der Kennzeichnung der Bedeutung der Flußläufe das geographische Anschauungsbild mit dem wirtschaftlichen Wesen der Wasserstraßen. Auf der Karte erscheint allerdings der schiffbare Strom als eine „Sackgasse“, wie *Ankenbrand* es nennt. In volkswirtschaftlicher Beziehung aber sind die Ströme, wie dies in der Kanalvorlage von 1904 sogar seitens des preußischen Verkehrsministeriums bemerkt wird, einmal Zubringer für die Eisenbahnen, nämlich durch die Wasserumschlagsplätze, dann aber für die Konsumenten und Produzenten außerordentlich wichtige Verbindungswege zu den Seehäfen und den Eisenbahn-Anschlußlinien. In Deutschland sowohl wie in Österreich und in Ungarn erblickt man daher in den großen Strömen in volkswirtschaftlicher Hinsicht nicht „Sackgassen“, sondern nicht hoch genug zu schätzende Verkehrsstraßen, deren Ausbau und weitere Verbesserung zu den hervorragendsten Aufgaben der Verkehrspolitik gehört.

In den neuesten Anträgen, die dem VIII. Verbandstage in Linz vorgelegen haben, behauptet *Ankenbrand* endlich, daß die Entwicklung des Binnenschiffahrtsgedankens „rückständig“ geblieben sei. Auch diese Behauptung ist durchaus unbegründet. Wie aus der Tages- und Fachpresse hervorgeht, wird gerade in den letzten Jahrzehnten die hohe Bedeutung der Binnenschiffahrt von allen Seiten, selbst von einsichtigen Agrariern, anerkannt. Die bedeutungsvollen wasserwirtschaftlichen Gesetze, die in Österreich unter dem 11. Juni 1901 und in Preußen unter dem 1. April 1905 erlassen worden sind, beweisen das Gegenteil von der *Ankenbrand'schen* Behauptung. Dazu kommt, daß gerade jetzt der Gedanke des Ausbaues der Wasserstraßen in allen Ländern Mitteleuropas auf das eifrigste gepflegt wird, wie die Verhandlungen der internationalen Schiffahrtkongresse, die Bildung großer nationaler Verbände zur Förderung der Binnenschiffahrt, wie sie, meist nach deutschem Muster, in Italien, Frankreich, Rußland, in der Schweiz und andere Vorgänge mit Deutlichkeit zeigen.

Nun glaubt *Ankenbrand* sein Werk der Schaffung eines einheitlichen Verkehrssystems zu krönen mit der so gerecht klingenden Forderung nach einheitlichen Schiffahrtsabgaben auf allen Wasserstraßen. Er hat dabei, abgesehen davon, daß, alles Tarifwesen ureigenster Teil der Hoheitsrechte der einzelnen Staaten



ist, übersehen, daß selbst in Preußen, wo jetzt infolge einer agrarisch-klerikalen Gesetzgebung Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen 1912 eingeführt werden sollen, seitens der Verkehrsverwaltung ausdrücklich erklärt worden ist, die Abgaben würden für die einzelnen Stromgebiete verschieden gestaltet und zwar der Leistungsfähigkeit derselben im Einzelfalle angepaßt. Wir sehen also eine „Einheitlichkeit“, die in der Theorie so schön klingt, ist nicht einmal in einem einzelnen Bundesstaate des Deutschen Reiches zu erzielen, ohne daß schwere wirtschaftliche Schäden entstehen. Wie soll nun eine solche Einheitlichkeit für die drei großen mitteleuropäischen Länder erzielt werden? Wie soll eine solche denn eigentlich aussehen? Welche Grundlage will *Ankenbrand* für dieses System geben?

Was von den Eisenbahntarifen und von den Schiffsabgaben gesagt ist, gilt unbedingt auch für die Ausnutzung der Wasserkräfte. Die Wasserkräfte lassen sich nicht, wie *Ankenbrand* vorschlägt, ohne weiteres nach einheitlichen Grundsätzen ausnutzen; denn einmal ist in den verschiedenen Staaten und Stromgebieten die Menge der verfügbaren Wasserkräfte durchaus verschieden, dann aber auch wird ihre Ausnutzung unter verschiedenen Gesichtspunkten erfolgen müssen, da z. B. in Bayern für die Ausnutzung der Wasserkräfte auch der Mangel an Steinkohlen im eigenen Lande ausschlaggebend ist.

Die „Anwendung des Gebührengrundsatzes“ hat mit der baldigen Durchführung und Finanzierung eines zusammenhängenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes aber überhaupt nichts zu tun. In dem österreichischen Wasserstraßengesetze von 1901 ist von der Erhebung von Schiffsabgaben mit keinem Worte die Rede.

Zum Schluß wiederholen wir den Hinweis auf die Tatsache, daß, wie oben bemerkt, die Frage der Erbauung der einzelnen künstlichen Wasserstraßen von den beteiligten Staatsregierungen aus ganz verschiedenen Gründen und mit alleiniger Rücksicht auf die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse des eigenen Landes gelöst und diesen allein die Ausführung der Bauten angepaßt wird. Die Anträge *Ankenbrand's* schießen daher nach meiner Ansicht weit über das Ziel hinaus und sind weder aus wirtschaftspolitischen Gründen noch in Rücksicht auf die realen Verhältnisse in den drei Verbandsländern Deutschland, Österreich und Ungarn gerechtfertigt, von ihrer Durchführbarkeit ganz zu schweigen.





10.00





Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351806**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314603

POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

~~6890~~

356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351807**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314604

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351808**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314605

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351809**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314606

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351810**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314607

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351811**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314608

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351812**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314609

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351758**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299321

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351814**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351813**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314610

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314611