

175

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299321

F. N. 22291



F. 2.
30

x
1174

w 41-50

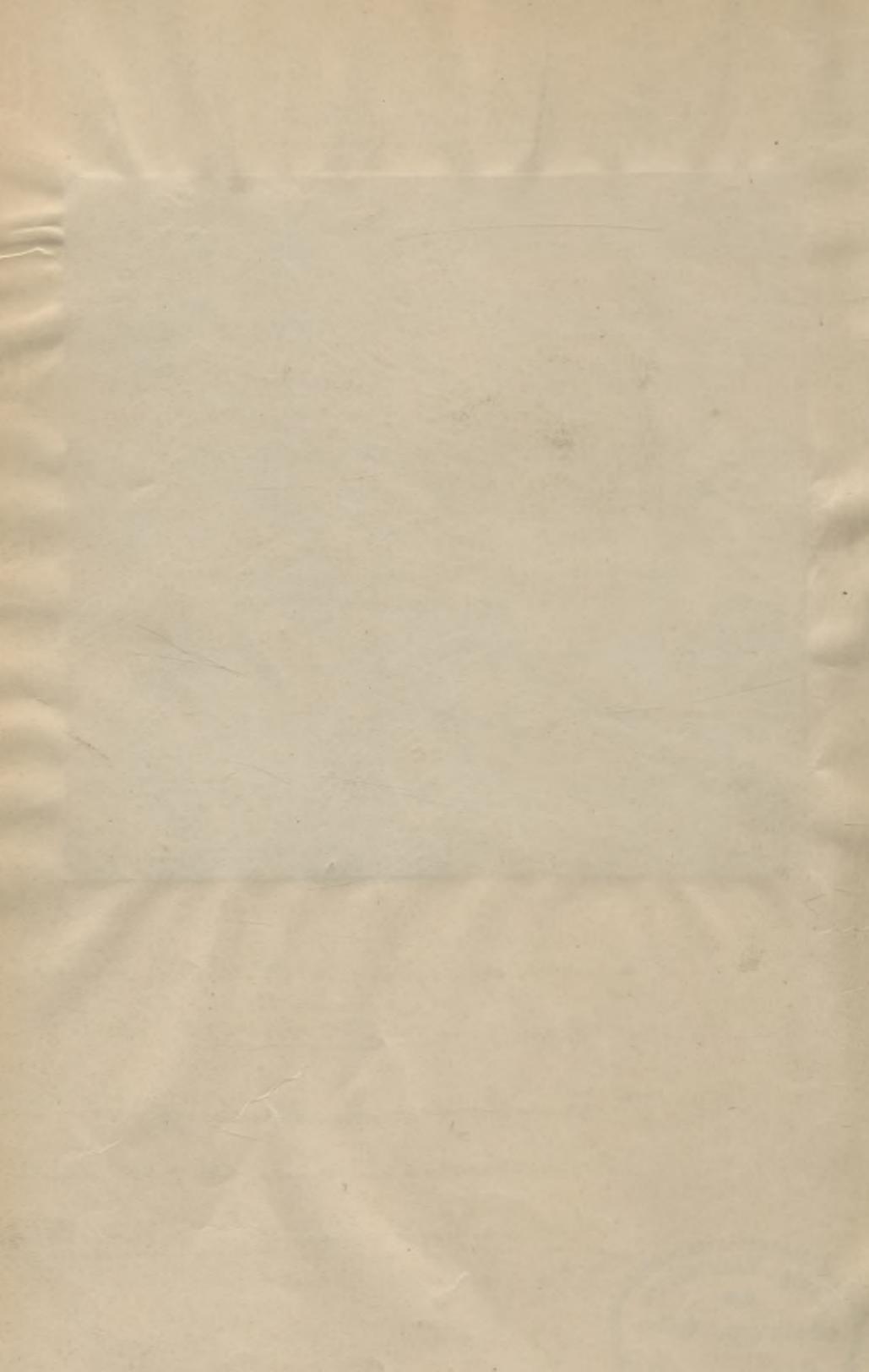
Zusatz = Zugzins:

- 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 Fahrinne. 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.

No. 49. Zum Hauptwerke Hochwasser - Damm -
Österreich von L. Phönberg 1910.

No. 50. Lehrbuch über den Hochwasser Stand 8. Aufl.
Veranstaltung in Linz, 23. - 26. Juni
1909 verfaßt von C. v. Schneller.
1911.





11

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XLV.

Über einen engeren wirt- schaftlichen Zusammenschluß zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn

Von

Andreas Ankenbrand,

Königlicher Bauamts-Assessor in Simbach,

Mitglied der bayrischen Kammer der Abgeordneten.



Groß-Lichterfelde

Verlag von A. Troschel

1909.

Dr. 20/909 b.

40

Verbands-Schriften

des

Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Neue Folge.

- Nr. 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.
- Nr. II. Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabefreien offenen Strömen in Deutschland. Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- Nr. III. Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen. Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- Nr. IV. Rentabilität der Binnenschiffsgefäße. Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- Nr. 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.
- Nr. VI. Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt. Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- Nr. VII. Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Österreich. Oberbaurat und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- Nr. VIII. Fortschritte in der Ausbildung der Fahrrinne in der österreichischen Donau. Baurat Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- Nr. IX. Beiträge zur Frage über die Umlaufswerte Woltmannscher Flügel. Baurat Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- Nr. X. Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal. Oberingenieur von Chrzaszczewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- Nr. 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.
- Nr. 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.
- Nr. XIII. Über den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Großschiffahrtswege zwischen Donau und Main. Bauamtmann 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. XLV.

Über einen engeren wirt- schaftlichen Zusammenschluß zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn

Von

Andreas Ankenbrand,

Königlicher Bauamts-Assessor in Simbach,

Mitglied der bayrischen Kammer der Abgeordneten.



Groß-Lichterfelde

Verlag von A. Troschel

1909.



11-351809



~~116890~~

3PK-3-21/2018

In dem auf dem VII. Verbandstage in Stettin am 27. Juni 1906 erstatteten Berichte „Wege zur Wirtschaftsunion Deutschland-Osterreich-Ungarn“ wurde unter Hinweis auf den drohenden Wettbewerb der „gelben“ Rasse und die augenfällige Gefahr des „amerikanischen“ Übergewichts an der Hand von Ziffern, welche die üblen Folgen der Systemlosigkeit der mitteleuropäischen Verkehrstarife für die Handelsbilanz dieses Wirtschaftsgebietes hinlänglich gezeigt haben, die Notwendigkeit einer Wirtschaftsunion zwischen unseren Verbandsländern darzutun versucht mit dem Hinweise darauf, daß eine gegenseitig ausgleichende Handelsbilanz zwischen Industrie und Landwirtschaft möglich ist, und mit der Begründung, daß nur in diesem Zusammenschlusse diejenige Kraft gewonnen werden könne, welche die mitteleuropäischen Staaten benötigen, wenn sie bei der zunehmenden Verschärfung des Weltwettbewerbs gleichen Schritt halten sollen und wenn sie namentlich den gefährlichsten Wettbewerber, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, in der Einfuhr derjenigen Erzeugnisse erfolgreich bekämpfen wollen, die Mitteleuropa selbst in hinreichender Menge und in gleicher, vielfach sogar besserer Güte zu erzeugen imstande ist.

Es braucht in dieser Beziehung nur erinnert zu werden an die riesigen Einfuhrmengen kleberarmen Weizens, überschwefelten Obstes und unzulänglicher Fleischkonserven aus Amerika. Ausdrücklich wurde an der Hand von Ziffern darauf hingewiesen, daß auch nach Ausschaltung der amerikanischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse vom deutschen Markte für Amerika der Betrag seiner Ausfuhr nach wie vor im beträchtlichen Übergewichte über die deutsche Ausfuhr nach Amerika verbleibe, mithin Amerika immer noch gegen Deutschland ein gutes Geschäft mache: Eine Rücksichtnahme, welche im übrigen die nordamerikanische, in zollgesetzlichen und schikanösen Maßnahmen begründete Absperrungspolitik gegen mitteleuropäische großgewerbliche Erzeugnisse gar nicht verdient und welche amerikafreundliche Handelsinteressenten Mitteleuropas unter den jetzigen Wirtschaftsverhältnissen zu verlangen gar nicht berechtigt sind, wenn

sie nicht absichtlich oder unabsichtlich die Schädigungen der Lebensinteressen Mitteleuropas weiter aufrecht zu erhalten bemüht sein wollen.

In Amerika sehen wir ein die Staaten zusammenschließendes, nach großen Gesichtspunkten tarifiertes Wasserstraßen- und Eisenbahnnetz, dessen weiterer systematischer Ausbau nach dem Vorschlage des früheren Präsidenten Roosevelt neuerdings einem Ausschusse zur Prüfung übertragen ist und dessen Vorteile dem Auslande nur nach Überwindung außergewöhnlicher Zollmauern und Zollschikanen — unter diesen hat namentlich die mitteleuropäische Industrie zu leiden — zugute kommen.

Das gerade Gegenteil in Mitteleuropa: Hier zusammenhanglose, ohne System tarifierte Wasserstraßen: Jede eine für die Hebung des Innenverkehrs wertlose Sackgasse, umgekehrt aber wegen ungenügender Zölle zum Schutze der Landwirtschaft und wegen Abgabefreiheit auf den natürlichen Flüssen eine Einfallspforte für die Erzeugnisse des Auslandes. Aus ersterem Grunde also eine „unverdiente“ Rücksichtnahme; aus letzterem Grunde eine „unberechtigte“ Rücksichtnahme.

Als wirksamstes Mittel zur Erreichung dieses Zieles wurde nach dem nämlichen amerikanischen Muster — neben der, wo immer nur möglichen Verbilligung unserer Produktion (beispielsweise durch eine rationelle Ausnützung mitteleuropäischer Wasserkräfte nach einheitlichen Gesichtspunkten) — die durchgreifende Verbilligung des binnenländischen Verkehrs durch den Ausbau eines zusammenhängenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes erkannt, welches Ungarn und Österreich durch den Donau-Main- und den Donau-Elbe-Kanal mit dem deutschen Norden und Nordwesten verbinden und in Mitteleuropa die 5 großen, nach Norden fließenden Ströme unter sich und mit der Donau zu einem einzigen vielarmigen Wasserwege durch ganz Mitteleuropa zusammenschließen soll.

Aber selbst wenn dieses Wasserstraßennetz in allen seinen Teilen ausgeführt und dafür der riesige, von den Steuerzahlern zu deckende Kostenaufwand von rund 2 Milliarden Mark aufgewendet wäre — ebenso hoch beläuft sich z. Zt. die bayerische Eisenbahnschuld bei rund 7000 Kilometer Eisenbahnbetriebslänge —, so würde die volkswirtschaftliche und soziale Bestimmung und die staatspolitische und völkervereinigende Wirkung ausbleiben, wenn nicht eine großzügige, nach einheitlichen Gesichtspunkten bemessene Tarifreform auf allen Eisenbahnen und Wasser-

straßen Platz greift, und zwar in Tarifsätzen, welche — wo nötig unter Ergänzung der Schutzzollpolitik — die gleichmäßige Entwicklung und Förderung inländischer Produktion ohne Unterschied zwischen Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft ebenso berücksichtigen, wie die „berechtigten“ Forderungen des Ein- und Ausfuhrhandels. Denn nur auf diese Weise besteht Aussicht darauf, daß die zu Unrecht bestehenden Interessengegensätze ausgeglichen und eine nahezu einmütige Stellungnahme für dieses Bau- und Finanzprogramm erzielt wird.

Bedauerlicherweise herrscht z. Zt. gerade auf dem Gebiete des Tarifwesens die größte Systemlosigkeit.

Nicht genug, daß von Deutschland, Österreich und Ungarn jedes Reich den Verkehr durch Umleitungen und Frachtunterbietungen an sich zu reißen sucht, sie durchkreuzen auch mit Ausnahmetarifen im Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchgangsverkehr, mit Ausfuhrvergütungen, Frachtnachlässen usw., am nachhaltigsten aber mit der schon erwähnten Abgabefreiheit auf natürlichen Flüssen die Schutzzollpolitik, sowohl die eigene wie die nachbarliche. Ganz besonders schädlich wirkt die erwähnte Abgabefreiheit auf den natürlichen Flüssen, wie sie im Art. 54 der deutschen Reichsverfassung und durch die internationalen Rhein-, Donau- und Elbe-Schiffahrtsakte festgelegt ist.

Denn durch die gewaltige Spannung, welche zwischen Eisenbahn- und Schiffahrtsfrachten entsteht, durchkreuzt sie nicht nur jede Schutzzollpolitik, zum Teil bis zur Wirkungslosigkeit, sondern sie begünstigt auch einzelne Gegenden in so hervorragendem Maße, daß andere darunter schwer zu leiden haben, trotz der großen Opfer, welche sie für die Hebung ihrer Produktion und ihres Verkehrs bringen. Erweckt also die Abgabefreiheit schon vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus die größten Bedenken, so erscheint sie vom Standpunkt einer gesunden Finanzpolitik des Staates aus geradezu verwerflich, wenn man erwägt:

Auf der einen Seite verzichtet der Staat auf den Ersatz seiner im Interesse der Schifffahrt gemachten Selbstaufgaben ohne Rücksichtnahme darauf, daß gerade dadurch das Ausland begünstigt wird; ja er gewährt sogar unter Umständen, wie in Österreich, obendrein den privaten Schifffahrtsgesellschaften Staatsunterstützungen. — Auf der

anderen Seite sucht er, wohl meistens auf Veranlassung des Handels, den Verkehr durch Eisenbahn-Ausnahmetarife, die bis zu 60 v. Hdt. unter den gemittelten Selbstkostenpreis der Staatsbahnen herabgehen, abzulenken.

Wie aus den vielen Zahlenbeispielen meines Stettiner Berichtes, die den Werken verschiedener Autoritäten entnommen sind, zur Genüge hervorgeht, ist unter solchen Umständen eine finanzielle und volkswirtschaftliche Rentabilität des Baukosten-Aufwandes von 2 Milliarden Mark, welche doch aus öffentlichen Mitteln aufgebracht und deshalb zugunsten der Allgemeinheit verwendet werden sollten, geradezu ausgeschlossen. Es können demnach die geplanten und noch zu ergänzenden mitteleuropäischen Wasserstraßenprojekte unmöglich ihre volkswirtschaftliche Bestimmung und völkervereinigende Wirkung erzielen, solange sämtliche an ihnen beteiligte Staaten nicht jeden Tarifkampf auf ihren sämtlichen Verkehrsstraßen, also auf Eisenbahnen und Wasserstraßen, natürlichen wie künstlichen, grundsätzlich aufgeben.

Die unbedingt notwendige Rentabilität des mitteleuropäischen, aus natürlichen und kanalisierten Flüssen wie auch künstlichen Kanälen bestehenden Wasserstraßennetzes ist also nur möglich bei einer Tarifreform, welche auf der Grundlage des Selbstkosten-Deckungs-Grundsatzes für alle Wasserstraßen einheitliche Tarife einführt.

Diese Erkenntnis wird vermittelt durch eine Rentabilitätsberechnung für den Donau-Main-Kanal, welcher wegen seiner Eigenschaft als Verbindungsglied überwiegend industrieller Wirtschaftsgebiete mit überwiegend agrarischen ein typisches Beispiel ist für die Rentabilitätsaufstellung sämtlicher Teilstücke des geplanten durchgehenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes.

So beweist u. a. diese Berechnung, daß eine Rentabilität der künstlichen Kanäle, welche doch nichts anderes sind als die Fortsetzung der ins offene Meer einmündenden freien Ströme, als ausgeschlossen zu erachten ist, solange den industriellen Verfrachtungen in der einen Richtung nicht Rückfrachten in Gestalt von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in der anderen Richtung gegenüberstehen; ferner, daß diese Rückfrachten ausbleiben müssen, solange die erwähnte Abgabefreiheit auf den natürlichen Flüssen in Verbindung mit noch nicht genügend bemessenen Agrar-

schutzzöllen die Einfuhr ausländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse begünstigt, die ohnehin schon, soweit amerikanischer Wettbewerb in Betracht kommt, einen bedeutenden Vorsprung hinsichtlich ihrer Herstellungs- und Verfrachtungskosten aufzuweisen haben.

Die rechnerische Bestätigung des alten Grundsatzes, daß Verkehrsanlagen ihre volkswirtschaftliche Tätigkeit nur bei wechselseitigem Güterausstausche zu erfüllen imstande sind, ist auch der schlagende Beweis dafür, daß zwischen mitteleuropäischer Industrie und Landwirtschaft eine unzerreißbare Interessengemeinschaft besteht.

Diese Rentabilitätsberechnung zeigt aber auch, daß durch den teilweisen Übergang der Massengüter von der Eisenbahn auf die Wasserstraßen Einnahme-Ausfälle für die Staatseisenbahnen entstehen, welche nur durch eine höhere Tarifierung jener hochwertigen Güter, die im Vergleich zu minderwertigen Gütern noch zu niedrig tarifiert sind, unbedenklich ausgeglichen werden kann; daß aber auf der anderen Seite, zum Schutze der „berechtigten“ Ein- und Ausfuhrinteressen, Kompensationen in der Form von mannigfachen Begünstigungen gewährt werden sollten, je nachdem es sich handelt um die billige Versorgung des Inlandsmarktes mit Erzeugnissen, die es nicht hat, oder um die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit mitteleuropäischer Erzeugnisse auf dem Weltmarkte.

Diese Rentabilitätsberechnung zeigt weiter — und das ist das Wichtigste —, daß bei Einführung des Abgabengrundsatzes auf der Grundlage der Deckung der Selbstkosten von einer Ergänzung der Schutzzollpolitik abgesehen werden kann; daß aber bei Aufrechterhaltung der Abgabefreiheit oder bei Abgaben, welche unter den Selbstkosten des Verkehrsnetzes stehen, entsprechend höhere Schutzzölle oder höhere Einfuhrtarife am Platze sind. Diese Politik erscheint auch begreiflich, wenn man bedenkt, daß im zuerst genannten Falle der Wettbewerb des Auslandes ebenso wie die inländischen Verkehrsgüter Tarife zu zahlen haben und dadurch wenigstens finanziell den staatlichen Aufwand für die Wasserstraßen decken hilft. Im letzteren Falle aber würde das Ausland nichts oder zu wenig bezahlen, so daß die gewerbliche Tätigkeit des Inlandes doppelt geschädigt erscheint.

Die Aufhebung der Abgabefreiheit auf den natürlichen Flüssen und ihre Regelung in Verbindung mit einer systematischen Tarifreform ist also ein Hauptfordernis für die Rentabilität der Wasserstraßen, und da letztere

den Weg zur angestrebten Wirtschaftsunion der mitteleuropäischen Verbandsländer bildet, ist die Beseitigung der Abgabefreiheit auch den Unionsbestrebungen unmittelbar förderlich.

An Einwänden fehlt es nicht; auf sie wird noch eigens einzugehen sein.

Der zur Verwirklichung dieser mitteleuropäischen wirtschaftlichen Einheit notwendige erste Schritt ist nunmehr durch den Entwurf eines deutschen Reichsgesetzes, betreffend die Erhebung von Schiffsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen (siehe Deutscher Reichsanzeiger vom 13. März 1909), gemacht worden.

Dieser Entwurf ist dem deutschen Bundesrate zugegangen und wird voraussichtlich in nicht zu langer Zeit den Deutschen Reichstag und auch die Regierungen von Österreich, Ungarn und Holland beschäftigen.

Nach dem bisher Gehörten sind sämtliche mitteleuropäischen Staaten an einer gütlichen Neuregelung lebhaft beteiligt; nicht minder aber Preußen, welches sich in einer Zwangslage befindet.

Bekanntlich hat in Preußen die parlamentarische Mehrheit das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 aus volkswirtschaftlichen, sozialen und politischen Gründen nur unter den beiden Bedingungen genehmigt, daß auf den natürlichen Strömen die Abgabefreiheit aufgehoben und daß vorerst auf dem Rhein-Weser-Elbe-Kanale das staatliche Schleppmonopol eingeführt werde. Die aus agrarischen Konservativen und den Mitgliedern der Zentrumsparlei zusammengesetzte Mehrheit ging dabei von dem — zweifelsohne ganz richtigen — Gedanken aus, daß die wasserwirtschaftliche Vorlage nur dann nationale Bedeutung haben und von der steuerzahlenden Allgemeinheit gewürdigt werde, wenn sie in erster Linie der inländischen Produktion zugute komme, was nach dem oben Gesagten nur mit Anerkennung des Abgabengrundsatzes ermöglicht wird.

Die Bestimmungen in § 19 des preußischen Kanalgesetzes stehen aber in Widerspruch mit dem Art. 54 der Reichsverfassung und den völkerrechtlichen Bestimmungen der internationalen Rhein-, Elbe- und Donau-Schiffahrtsakte.

Dadurch hat Preußen sich, wie gesagt, in eine Zwangslage gebracht.

Wenn es nämlich für seine Absichten die notwendige Mehrheit im Bundesrate nicht findet und mit Österreich und Holland zu einer

internationalen Verständigung nicht gelangt, dann bleiben ihm nur zwei Wege übrig: Entweder es werden die schon im Bau begriffenen preußischen Kanalstrecken wieder zugeschüttet, oder die von den Agrarisch-Konservativen und der Zentrumsparlei gebildete Mehrheit läßt sich nachträglich zu einer Beseitigung des erwähnten § 19 des preußischen Kanalgesetzes bestimmen, also zu einer Inbetriebsetzung des Mittel-landkanals ohne Einführung von Abgaben auf den natürlichen Flüssen.

Das eine ist so gut ausgeschlossen wie das andere.

Es ist undenkbar, daß ein Gesetz, welches nach endlosen, parlamentarischen Kämpfen glücklich zum Abschlusse gebracht wurde, wiederum im Papierkorbe verschwindet. Die weitere Aufrechterhaltung der Abgabefreiheit nach Ausbau des Mittellandkanals würde aber im Hinblick auf die steigenden Selbstkosten der Landwirtschaft zu einer Krisis in der Landwirtschaft führen, deren Folgen schlimmer wären, wie jene in der Zollperiode 1892—1904.

Die grundsätzlichen Gegner der Abgaben rechnen darauf, daß eine Verständigung unter den deutschen Bundesstaaten, dann mit Österreich - Ungarn und Holland nicht zustande kommen wird. Nach dem oben Gesagten würde aber das weder im Interesse Preußens, noch im Interesse der übrigen Staaten liegen.

Wie Preußen im Interesse seines großartig entwickelten Wirtschaftsgebietes auf den möglichst raschen und zusammenhängenden Ausbau seiner Wasserstraßen unter dem Schutze entsprechend bemessener landwirtschaftlicher Zölle und Tarife angewiesen ist, so verlangen auch die sehr mißlichen Wirtschaftsverhältnisse Süddeutschlands sowie Österreichs und Ungarns unbedingt eine Verständigung mit Preußen.

Die Grundlage der hierzu erforderlichen Verhandlungen kann vom rein idealen Standpunkte aus in erster Linie keine andere sein, als die bereits geschilderte Tarifregelung auf allen Eisenbahnen und Wasserstraßen, an welcher der Süden und der Norden, der Osten und der Westen Mitteleuropas gleichmäßig beteiligt sind und welche die erste Vorstufe zum angestrebten Wirtschafts-Verein bildet.

Durch die Vorlage des genannten Gesetzentwurfes im Deutschen Reich und durch die Notwendigkeit eines gegenseitigen Kompromisses ist die mitteleuropäische Binnenschiffahrtsfrage in ein neues Stadium getreten. Mit ihm ist die zukünftige Ausgestaltung und Finanzierung der Binnenschiffahrtsstraßen in den Bereich der Mög-

lichkeit gerückt. Es hilft bei einem glücklichen Abschlusse der einzuleitenden Verhandlungen, welche ohne Zweifel bei der vorhandenen Gemeinsamkeit der Interessen in bundesfreundlicher und freundschaftlicher Weise geführt werden, wohl das bedeutsamste Wirtschafts- und Verkehrsprogramm der Gegenwart und der nächsten Zukunft verwirklichen, das schon vor einem halben Jahrhundert List, einer der größten Nationalökonomien Deutschlands, wenn auch nur in Bezug auf die Eisenbahnen, als vordringlich erkannt hat.

Ich stelle daher den folgenden Antrag:

„Der Deutsch - Österreichisch - Ungarische Verband für Binnenschifffahrt beschließt auf seiner VIII. Tagung in Linz am 26. Juni 1909 nach eingehender Beratung folgende Erklärung:

„Der Verband stimmt dem Grundgedanken des Entwurfs eines deutschen Reichsgesetzes, betreffend **die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen** zu und damit einer entsprechenden Abänderung des Art. 54 der deutschen Reichsverfassung bzw. einer Neuregelung der internationalen Rhein-, Elbe- und Donau-Schifffahrtsakte.

„Er tut dies um so lieber, als die bisherige Rückständigkeit der Entwicklung des Binnenschifffahrtsgedankens praktisch den Beweis geliefert hat, daß ohne Anwendung des Gebührengrundsatzes der neuzeitliche Ausbau der Schifffahrtsstraßen die parlamentarische Genehmigung in absehbarer Zeit nicht finden wird, während andererseits die baldige Durchführung und Finanzierung eines zusammenhängenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes eine dringende Notwendigkeit ist.

„Vor allem befürwortet er eine **nach einheitlichen Gesichtspunkten bemessene Tarifreform** auf allen im Staatsbesitze befindlichen Eisenbahnen und Wasserstraßen der Verbandsländer, welche auf die gleichmäßige Entwicklung und Förderung der mitteleuropäischen landwirtschaftlichen, gewerblichen und industriellen Produk-

tion ebenso Rücksicht nimmt als auf die berechtigten Forderungen des Ein- und Ausfuhrhandels.

„Er richtet an die gesetzgebenden Faktoren der Verbandsländer die Bitte, bei der Beratung des Gesetzes bezw. bei der Neuregelung der internationalen Schiffsahrtsakte diesen Finanzierungs- und Wirtschaftsgrundsätzen durch entsprechende Maßnahmen Rechnung tragen zu wollen.“

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