

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Nr. XLIII.

Binnenschifffahrt  
und  
Landwirthschaft.

Von

Max von Eyth,

Königl. Württemb. Geheimer Hofrath.

Vortrag,

gehalten auf der IX. Hauptversammlung des Vereins für Hebung  
der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern zu Ulm — Neu-Ulm  
am 28. Mai 1899.



Berlin 1899.

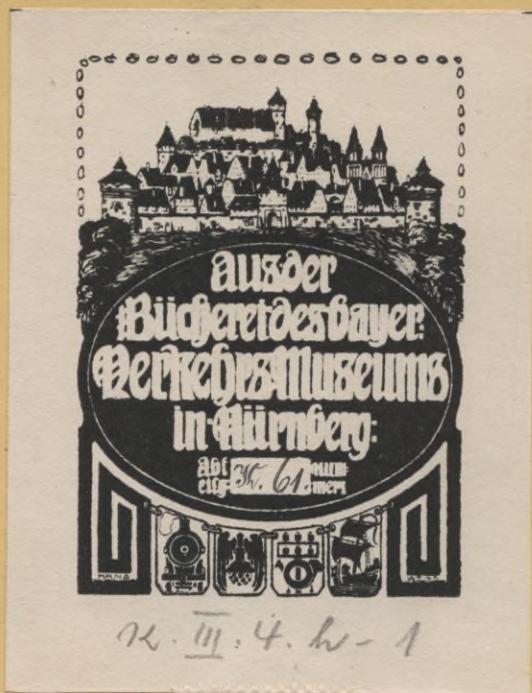
Siemenroth & Troschel.

W., Lützowstrasse 106.

X  
1966/2

F. 2  
30

*Jan 61*



*K. III. 4. h-1*

*K. III. 4  
h. j*

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299294

x  
1966/2



Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Nr. XLIII.

# Binnenschifffahrt und Landwirthschaft.

Von

**Max von Eyth,**

Königl. Württemb. Geheimer Hofrath.

Vortrag,

gehalten auf der IX. Hauptversammlung des Vereins für Hebung  
der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern zu Ulm — Neu-Ulm  
am 28. Mai 1899.



Berlin 1899.

Siemenroth & Troschel.

W., Lützowstrasse 106.



~~116890~~



11-351760

Akc. Nr.

~~2968~~ 151

ЗПК-7-91/2018

## Binnenschiffahrt und Landwirthschaft.

---

Vom fernsten Westen Amerikas bis zum östlichsten Russland sehen wir seit zwei Jahrzehnten das Streben für Weiterentwicklung der Binnenschiffahrt; nach einem halben Jahrhundert, in welchem alle Fortschritte des Verkehrswesens, in Europa wenigstens, auf dem Gebiet der Eisenbahnen erwartet und gesucht wurden. Wie aber jede plötzliche Strömung in ruhigen Gewässern sofort ihren Gegenstrom erzeugt, der oft in der unerwartetsten Richtung einsetzt, so macht sich auch hier energischer Widerstand gegen diese neue oder richtiger gesagt, gegen das Wiedererscheinen einer alten Bewegung geltend, die man jahrzehntelang für unzeitgemäss, für überwunden erachtet hatte. Wir sehen dies in dem Kampf um den norddeutschen Mittelland-Kanal, das gewaltigste und aussichtsvollste Unternehmen, das bisher in Deutschland ins Auge gefasst wurde. In erster Linie ist jede Verkehrserleichterung, somit auch der Ausbau unserer Wasserstrassen, ein Förderungsmittel der nationalen Gewerbsthätigkeit, somit der Bau eines grossen, mächtige Stromgebiete verbindenden Kanals in direktem Interesse der Binnenschiffahrt. Das scheint so klar, dass man sich schämt, es auszusprechen. Und was sehen wir in diesem Falle? Ganz Schlesien, vor allem die ganze Steinkohlenindustrie der Provinz setzt dem Unternehmen durch Resolutionen, Eingaben und Proteste den heftigsten Widerstand entgegen; die Braunkohlen-Industriellen der Provinzen Sachsen und Hannover, welche die geplante Wasserstrasse durchschneiden würde, sehen murrend und besorgt die bevorstehende Verkehrserleichterung kommen. Unsere grösste Handels- und Seestadt Hamburg steht dem grossen Unternehmen kühl bis ans Herz gegenüber, denn sie fürchtet bei all ihrer gerühmten Weitsichtigkeit, dass der Kanal dem Seehafen der Weser, Bremen, grössere Vortheile bringen müsse als dem der Elbe. — Ein noch wunderlicheres Beispiel bietet das Projekt des Grossschiffahrts-Kanals

Berlin-Stettin, das unzweifelhaft der Industrie und der Schifffahrt zwischen der Reichshauptstadt und ihrem nächsten Seehafen unberechenbare Vortheile verspricht, und trotzdem selbst von den Schiffern der jetzigen Wasserstrasse, der Oder und des Finow-Kanals, aufs heftigste bekämpft wird. Und wir brauchen nicht an das andere Ende Deutschlands zu gehen, um derartige Beobachtungen machen zu können. Eine der grössten Industriestädte Bayerns scheint ein gelinder Schrecken zu ergreifen, so oft von der Schiffbarmachung des Lechs und ihrer Verbindung mit dem grössten Mittelland-Kanal Südost-Europas, mit der Donau, die Rede ist.

Wenn in Gewerbe-, Handels- und Schiffereikreisen solche Widerstände gegen den Ausbau unserer Kanäle und Flüsse auftauchen und mit rücksichtsloser Energie zur Geltung gebracht werden, kann es uns wundern, darf es uns ärgern, dass wir in den Kreisen der Landwirtschaft ähnlichen Erscheinungen begegnen? Stimmungen und Gefühlsäusserungen sind in solchen Dingen stets unangebracht. Wir, die wir von dem Nutzen, von der absoluten Nothwendigkeit der Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt überzeugt sind, sollten doppelt vorsichtig sein, in ungeduldiger und wegwerfender Weise Ansichten zu bekämpfen, die uns sozusagen im eigenen Lager auf Schritt und Tritt entgegentreten. Es handelt sich vor Allem darum, unsere Gegner zu verstehen, ihre Anschauungen durch sachliche Gründe zu widerlegen, sie wenn möglich zu überzeugen und zu gewinnen. Das ist für den Augenblick eine der grössten Aufgaben der Binnenschifffahrtsfreunde, die unter Umständen wichtiger sein kann, als das Studium aller technischen Schwierigkeiten, die diesem oder jenem Projekt entgegenstehen. Denn im Kampfe mit Erde und Wasser werden wir Herr bleiben; dafür bürgen uns die Hilfsmittel unserer Zeit. Mit den Köpfen unserer Gegner sind wir des Sieges nicht so sicher, es sei denn, dass wir auch hier mit der Ausdauer und der Geduld zu Werke gehen, die sich auf technischem Gebiete von selbst verstehen.

Es gab eine Zeit, in der die Binnenschifffahrt von Seiten der Landwirtschaft freudig begrüsst wurde. In der Bauperiode des grossen französischen Kanalnetzes im vorigen Jahrhundert und noch unter Napoleon I., in der Friedericianischen Zeit, in der die ersten preussischen Kanäle entstanden, auch in jenen späteren Tagen, in welchen das damals grösste Kanalprojekt Deutschlands, der Ludwigs-Kanal, in Angriff genommen wurde, stand die ge-

sammte Landwirthschaft auf der Seite der Kanalbauer. Damals fühlte man noch das Elend verkehrsloser Verhältnisse am eigenen Leibe, und der billige Massentransport der für kein Gewerbe von grösserer Bedeutung sein konnte, als für sie, schien auf diesem Wege einem erreichbaren Ideal entgegen zu gehen.

Es giebt heute noch Länder von allererster landwirthschaftlicher Bedeutung, in denen Ackerbau ohne Binnenschiffahrt kaum existieren, geschweige denn blühen könnte. China, Aegypten, Indien, Holland und vor Allem Amerika sind Beispiele dieser Art. Ueberall dort haben die Wasserstrassen zuerst und dauernd jene hemmende Schranke durchbrochen, die die Landwirthschaft und ihr Erwerbsleben an die Scholle fesselt. Ich spreche hier nicht von dem Segen für die Allgemeinheit, der darin liegt, dass durch den Verkehr auf Flüssen und Kanälen eine Vertheilung der nothwendigsten Nahrungsmittel über weite Gebiete möglich wurde und die Ueberfülle eines Bezirks den Mangel eines anderen ausgleichen konnte. Ich fasse nur die Interessen des Landwirths selbst ins Auge, dem eine gleichmässiger und vollständiger Verwerthung seiner Erzeugnisse möglich gemacht war. Denn in den alten verkehrslosen Zeiten litt er in Hungerjahren unter dem kleinlichsten Wucher der Handelsleute so viel als die übrigen Stände, so dass süddeutsche Reichsstädte den Kauf von Getreide zum Zweck des Wiederverkaufs mit der Todesstrafe bedrohten, während in Jahren reichlicher Ernte jeder Handel aufhörte und die übriggebliebenen Erzeugnisse weggeworfen werden mussten, sobald die nächste Umgebung versorgt war.

Auch heute, wo immer die Landwirthschaft ein wirklich lohnender Erwerbszweig eines Volkes geworden oder geblieben ist, hängt dies aufs engste mit dem Binnenverkehr auf leistungsfähigen Wasserstrassen zusammen. Hier bieten die Vereinigten Staaten Amerikas ein glänzendes Beispiel. Der Getreidebau des amerikanischen Westens wäre unmöglich ohne die gewaltige, vielverzweigte Wasserstrasse, die ihn mit der Ostküste des Kontinents verbindet. Die Baumwollkultur des Mississippithales würde mit fast unüberwindlichen Schwierigkeiten kämpfen ohne die Wasserwege, die den riesigen Distrikt durchschneiden. Der Nil, der Ganges, der La Plata haben die landwirthschaftlichen Gae jener Länder zugänglich gemacht und erhalten ihre landwirthschaftliche Bedeutung auf einer Höhe, die ohne Wasserstrassen nicht zu erreichen wäre. Aehnliches sehen wir in kleinerem Maassstabe in nächster Nähe, wo immer die Landwirthschaft produzierend auftritt.

Die Rübenzucker-Industrie Deutschlands benutzt die Elbe in weit höherem Grade als dies Seitens des importirten ausländischen Getreides geschieht und geschehen kann.

Wo die Verhältnisse für natürliche und künstliche Wasserstrassen weniger günstig liegen, ist es die Landwirtschaft, die so laut als irgend ein anderes Gewerbe nach Eisenbahnen, nach Kleinbahnen, nach billigen Frachten ruft. Wo all dies, in Folge der Gunst der Verhältnisse, in reichlichem Maasse geboten ist, dürfte es nicht leicht, ich sage getrost, unmöglich sein, einen Landwirth zu finden, der ernstlich den Wunsch hegte, die alten Zustände mit ihren natürlichen und künstlichen Verkehrshindernissen wieder hergestellt zu sehen. Der Gedanke erscheint so unsinnig, dass man sich auch in landwirthschaftlichen Kreisen nicht ernstlich damit beschäftigen kann. Nur da, wo einem Gau all diese Vortheile — Eisenbahnen, Wasserstrassen, billige Frachten — versagt sind, tritt der Wunsch zu Tage, dass wenigstens die Anderen all diese ruinösen Einrichtungen auch nicht hätten. Und doch ist es heute die Landwirtschaft, allerdings nur die deutsche Landwirtschaft — denn in Frankreich, in England, in Russland, geschweige denn in Amerika, weiss man von derartiger Opposition nichts — welche den Widerstand gegen Binnenschifffahrtsstrassen zu einem Feldgeschrei erhoben hat, das, getragen von der ganzen Wucht eines grossen, hochwichtigen Standes, der Vorwärtsbewegung, die wir in allen anderen Ländern Platz greifen sehen, ernste und gefährliche Hindernisse bereitet.

Die Einwände gegen die Entwicklung der deutschen Wasserstrassen von Seiten der Landwirtschaft haben dreierlei Beweggründe: Fürs erste handelt es sich um rein örtliche Interessen, zu deren Gunsten die Erhaltung des Status quo verlangt wird, so wenig derselbe andererseits in diesen Tagen der landwirthschaftlichen Nothlage zur Zufriedenheit Veranlassung giebt. Sodann ist es das Wohl des ganzen Standes der deutschen oder wenn wir mehr ins Einzelne gehen wollen, unserer bayerischen Landwirthe, das bedroht erscheint. Und endlich sind es parteipolitische Motive, die der grossen Frage ihre eigenthümliche Färbung geben.

Den letzteren Punkt will und werde ich nicht berühren; er liegt ausserhalb des Gebiets unserer heutigen Versammlung und den ersten kann ich in kurzen Worten erledigen.

Es giebt keinen Fortschritt in der Welt, der nicht einen Theil der bestehenden Verhältnisse mehr oder weniger unange-

nehm und selbst schädigend berührt. Man müsste jede Bewegung aufgeben, wollte man dieser Thatsache aus dem Wege gehen Hunderte von Beispielen in grossem und kleinem Maassstabe hat Jeder von uns miterlebt; es lohnt sich nicht, auch nur einige derselben aufzuzählen. So muss auch der Bau jedes Kanals, die Schiffbarmachung jedes Flusses, sie mag noch so nützlich und nothwendig sein, Verschiebungen hervorrufen, welche vorhandene Verhältnisse, bestehende Erwerbszweige, sogenannte „berechtigte Existenzen“ benachtheiligen, möglicherweise sogar vernichten. Dass dieselben die Berücksichtigung ihrer Lage verlangen, dass sie sich ihrer Haut wehren, ist vollständig berechtigt. Es fragt sich dann, ob der vorübergehende Schaden, welcher Diesen oder Jenen bedroht, aufgewogen oder vielmehr übertroffen wird von dem Nutzen, den Andere und vor Allem das allgemeine Volkswohl sich von dem Unternehmen verspricht. Ist dies der Fall, dann muss in einem gesunden Volke die Kraft liegen, dem neuen auch über das alte hinweg, Bahn zu brechen. Wo diese Kraft fehlt, ist das Volk im Niedergang begriffen, den nichts aufhalten kann, am wenigsten die Absperrung nach aussen, um die es sich in unserem Falle gewöhnlich handelt. — —

Was uns hier eingehender beschäftigen wird, sind die Gesammt-Interessen eines Standes, dessen Wohlergehen zweifellos für unser deutsches, und besonders auch für das bayerische Volk von einer Bedeutung ist, die keinem anderen Stande zukommt. Schon die Thatsache, dass er seit anderthalb Jahrtausenden der Grundstock des deutschen Volkes war, dass er heute noch der Zahl nach der grösste ist, auf dem die Gesundheit und die Kraft unseres Volkes beruht, giebt dieser Seite der Streitfrage ein ungewöhnliches Gewicht und zwingt uns, mehr als es vielleicht bisher der Fall war, auf die Ansichten und Stimmungen zu achten, die in jenen Kreisen unseren Bestrebungen entgegentreten. Was ist der als berechtigt anzuerkennende Grund ihres Widerstrebens und was haben wir einzuwenden, nicht blos um unseren Standpunkt zu rechtfertigen, sondern um unsere Gegner zu überzeugen?

Die augenblickliche Nothlage der deutschen Landwirthschaft, die zu leugnen wohl Niemand mehr thöricht genug ist, d. h. die Unmöglichkeit, bei den Weltmarkt-Preisen, wie sie vor kurzer Zeit und theilweise auch heute herrschen, mit Durchschnittsmitteln und Durchschnittsfähigkeiten unter deutschen Durchschnittsverhältnissen als Landwirth eine gesicherte Lebensstellung zu erhalten, schreibt man in landwirthschaftlichen Kreisen kurz und bündig dem modernen Verkehr zu.

Aehnliche Nothlagen hat es allerdings auch vor unserer Zeit gegeben. Sie kehrten periodisch wieder und waren in früheren Generationen um so empfindlicher, je weniger damals vom Massenverkehr und dessen ausgleichender Wirkung die Rede sein konnte.

Zwei Dinge allerdings hat uns dieser moderne Verkehr gebracht, die nicht leicht wieder verschwinden werden und die für den Augenblick der deutschen Landwirtschaft das Leben unerträglich zu machen scheinen: die Weltkonkurrenz von aussen, welche die Arbeit unseres Landwirths in eine Reihe stellt mit der Arbeit aller Länder und Zonen des Erdballs, und den Industriestaat, der im Innern unseres Vaterlandes an den alten Sitten und Gewohnheiten des deutschen Volkes rüttelt und eine gewaltige Umwälzung aller Verhältnisse anbahnt.

Solch grosse Dinge werden nicht künstlich gemacht. Der Eigennutz oder der Idealismus Einzelner, die Sinnesrichtung und Liebhaberei ganzer Volksgruppen sind machtlos, sie zu fördern oder aufzuhalten. Sie entstehen und wachsen, sie brechen über uns herein, wie Naturkräfte, denen der Mensch fast hilflos gegenübersteht. Alles was er thun kann, ist zu versuchen, sie zu verstehen und dann sich ihnen anzupassen, so gut es gehen will. Darin liegt für ihn die einzige Rettung, aber oft auch mehr als Rettung: der Weg zu neuem, wenn auch anders gestaltetem Gedeihen.

Sehen wir zunächst, wie das Alles gekommen ist, und wo wir stehen.

Seit einem Jahrhundert, wie nie zuvor in der Geschichte der Menschheit, wurden zahllose Mittel entdeckt, welche alle darauf abzielen, die Hindernisse zu beseitigen, die uns Zeit und Raum in den Weg legen. Mit der Dampfmaschine und der Kraft in der Kohle fing die Bewegung an, mit der Elektrizität und der Schnelligkeit des Blitzes sind wir schwerlich am Ende dessen angelangt, was noch erreicht werden wird. Das hat unseren Bewegungen, unserer Arbeit, unserem ganzen Leben eine Beschleunigung gegeben, die vor hundert Jahren kein Mensch voraussehen konnte. Es hat die Völker näher zusammengedrückt und den Einfluss, den sie aufeinander ausüben, fast bis zur Peinlichkeit gesteigert. Nichts ist im Stande, dies zu ändern oder zu hindern. Diese Wendung der Dinge brachte aber auch unendlich viel Gutes: Kraft und Arbeit, einen allgemeinen Aufschwung für Millionen, und das deutsche Volk steht unter den ersten mit an der Spitze dieser grossen weltgeschichtlichen Umgestaltung.

Inmitten dieses frisch pulsirenden Lebens, das seine Wirkung in allen Richtungen äussert, hat die Bevölkerung Deutschlands die Zahl von 52 280 000 Seelen erreicht und nimmt in gesundem, stetigem Wachsen jährlich um 1,2  $\frac{0}{0}$ , d. h. um rund 600 000 zu.

Das erste und unentbehrlichste, was sie bedarf, ist Nahrung. Aber schon seit einer Reihe von Jahren hat die deutsche Landwirtschaft die erforderliche Menge von Nahrungsstoff nicht mehr zu schaffen vermocht. Getreide, Fleisch, Obst, Gemüse, Eier müssen eingeführt werden. Fast auf allen Gebieten der landwirthschaftlichen Produktion sind wir genöthigt, in ganz erheblichem Grade das Ausland zu unserer Hilfe heranzuziehen.

Die Gesamteinfuhr des deutschen Reichs bewerthet sich heute auf die riesige Summe von rund 4 $\frac{1}{2}$  Milliarden M. jährlich. Davon kamen im Jahre 1897 1190 Mill. auf Stoffe, welche die Industrie zur Verarbeitung bedarf, 1065 Mill. auf verarbeitete Gegenstände, 750 Mill. auf landwirthschaftliche Erzeugnisse für Bekleidungs zwecke (Flachs, Hanf, Schafwolle, Seide\*) und 1893 Mill. auf Verzehrungsgegenstände.

Die letztere für die Landwirtschaft besonders wichtige Summe vertheilt sich wie folgt:

Vieh, lebende Thiere, Eier . . . . .	276 Mill.
Getreide, Gemüse, Obst, Heu, Stroh	789 „
somit eigentlich einheimische land- wirthschaftliche Gegenstände . . .	1065 „

Unsere Ausfuhr in der entsprechenden Gruppe beträgt 158 Mill., so dass der Ueberschuss unserer Einfuhr landwirthschaftlicher Erzeugnisse für Ernährungszwecke sich auf 907 Mill. jährlich bewerthet.

Von Spezereien, Tabak, Kaffee, Thee, Fleischwaaren fuhren wir ein 828 Mill. und wieder aus 428 Mill., so dass in dieser Gruppe ein Ueberschuss der Einfuhr über die Ausfuhr von 400 Mill. entsteht, von denen jedoch nur ein kleiner Theil für die heimische Landwirtschaft in Betracht kommt.

Im Ganzen beträgt somit der Bedarf an Stoffen für Ernährung und Bekleidung, welche der deutsche Boden nach seinen klimatischen und landwirthschaftlichen Verhältnissen erzeugen könnte, die wir aber trotzdem vom Ausland beziehen müssen, rund 1 $\frac{1}{2}$  Milliarde jährlich.

Um einen weiteren Einblick in diese Verhältnisse zu ge-

\*) Baumwolle ist hier ausgeschlossen, als in unserem Klima nicht erzeugbar.

winnen, beschränke ich mich im Folgenden auf die wichtigsten Getreidearten: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer. In den 3 Jahren 1894—1897 betrug im Durchschnitt jährlich

die gesammte Getreideernte Deutschlands . . . . .	17,455 Mill. t
das Mehr der Einfuhr über die Ausfuhr . . . . .	3,187 " "
somit die verfügbare Jahresmenge . . . . .	20,642 " "
die erforderliche Menge des Saatguts . . . . .	2,234 " "
somit die für Nahrungszwecke erforderliche Menge	18,407 " "

Es wurden demnach 3,187 Mill. t, fast genau ein Sechstel des zur Ernährung des Volks erforderlichen Getreidebedarfs eingeführt, d. h. in anderen Worten: von den 52 Mill. Einwohnern müssen  $8\frac{2}{3}$  Mill., für die kein Halm in Deutschland wächst, vom Auslande ernährt werden, und diese erschreckende Menschenmenge wächst jährlich um 600 000 Köpfe, ohne dass die heimische Produktion mit den wachsenden Bedürfnissen Schritt zu halten vermochte.

Darüber streitet man sich. Von landwirthschaftlicher Seite wird mit Recht darauf hingewiesen, dass die Ausnutzung von brachliegenden Geländen, eine intensivere Kultur, die hervorragenden wissenschaftlichen Fortschritte der neuesten Zeit eine ganz wesentliche Ertragssteigerung unseres Bodens voraussehen lasse und thatsächlich in den letzten 20 Jahren ergeben habe. Dies ist in erfreulichster Weise der Fall. Die Getreideproduktion ist sogar rascher gestiegen, als die Bevölkerung und dennoch ist auch der Fehlbetrag mit jedem Jahre stetig gewachsen. Dies erklärt sich aus der Thatsache, dass die wachsende Wohlhabenheit des ganzen Volkes auch an seine Ernährung höhere Ansprüche stellt als früher und dass, mit diesem Maassstabe gemessen, die deutsche Landwirthschaft den thatsächlichen Bedürfnissen des Volks von Jahr zu Jahr weniger zu genügen vermochte.

Erst vor wenigen Wochen hatte ich Gelegenheit, einer Erörterung dieser Frage in norddeutschen Kreisen beizuwohnen. Ein hervorragender Landwirth aus Hannover theilte mit berechtigtem Stolze mit, dass er die Erträge eines grossen, aber vernachlässigten Gutes im Laufe von 10 Jahren um 45 % gesteigert habe. Ich selbst hege nicht den geringsten Zweifel, dass die Erträge einer deutschen Durchschnittswirthschaft durch intensivere Kultur um 17 %, vielleicht um mehr noch erhöht werden könnten, dass damit also mit einem Schlage der Fehlbetrag gedeckt wäre, den unsere Landwirthschaft aufweist. Aber es ist ein grosser Schritt von diesem „Könnten“ zum Können. Zu dem „Können“,

wie wir es hier brauchen, gehört nicht allein der nöthige Boden mit seiner latenten Fruchtbarkeit, den wir heute noch haben, es gehören dazu die nöthigen Mittel, das nöthige Wissen, der nöthige Fleiss und der nöthige Wille, dies alles zu dem einen Zweck in Bewegung zu setzen. Alle diese Faktoren nicht bei einem einzelnen intelligenten Landwirth, sondern bei den Millionen der landwirthschaftlichen Durchschnittsbevölkerung in aller Geschwindigkeit um 17 % zu steigern, dazu sind wir insgesamt unfähig.

Der Beweis liegt auf der Hand. Nirgends geschieht mehr für die Hebung des landwirthschaftlichen Wissens und Könnens — namentlich des Wissens — durch Schulen, durch Vereine, durch Regierungsmaassregeln aller Art, als in Deutschland. Dabei bin ich noch nie einem Landwirth begegnet, der aus Bosheit die Erträge seines Gutes um 17 % oder auch nur ein 1 % zurückgehalten hätte. Jeder thut, was seine geistigen und physischen Mittel ihm zu thun gestatten, und dennoch bleiben wir um die öfters genannten 17 % unter der für die Gesammtheit erforderlichen Erntemenge. Mit dieser Thatsache müssen wir rechnen, wenn wir uns nicht Selbsttäuschungen hingeben wollen, die niemand, auch nicht der Landwirtschaft, irgend welchen Nutzen bringen können.

So erfreulich demnach, im Gegensatz zu den Verhältnissen in weiten Distrikten des Auslandes, vornehmlich in Russland und Amerika, das Anwachsen der Ertragsfähigkeit unseres deutschen Bodens ist, wird es doch überflügelt von den Bedürfnissen unserer wachsenden und anspruchsvolleren Bevölkerung. Das zeigt die steigende Einfuhr landwirthschaftlichen Erzeugnisse aller Art. Sie ist ein untrüglicher Maassstab, wenn sie eine gewisse Stetigkeit der Bewegung angenommen hat. Denn die Massenerzeugnisse der Landwirtschaft haben in dieser Beziehung einen eigenthümlichen von gewerblichen Erzeugnissen durchaus verschiedenen Charakter. Bei letzteren ist der Konsum nicht vom direkten Bedürfniss allein abhängig, er kann gesteigert werden durch die Billigkeit der Waare, durch die plötzlich steigende Wohlhabenheit weiter Schichten der Bevölkerung und andere oft künstlich herbeigeführte Ursachen. In Industriedistrikten steigt in geschäftigen Zeiten sofort der Konsum von Bier und Spirituosen, ja selbst der Handel mit Sophas und Pianos. Niemand aber isst ein Stück Brod, wenn er satt ist, er mag noch so viel Geld in der Tasche haben, oder das Getreide noch so billig sein. Kein Bäcker backt mehr, als er verkaufen kann, kein Müller malt mehr, als er an den Bäcker abzusetzen

vermag. So ist mit minimalen Schwankungen die Menge der Einfuhr landw. Erzeugnisse, die nicht dem Luxus dienen, durch das absolute physische Bedürfniss bestimmt, und es beruht auf einem Irrthum von der Ueberschwemmung eines Landes mit Getreide als etwas dauerndem zu sprechen. Wer hätte den Nutzen davon? Händler und Spekulanten verrechnen sich zuweilen, aber sie wären die grössten Thoren, wenn sie in ein Land Getreide bringen wollten, in dem sich der Vorrath, den es bedarf, bereits befindet.

Aehnlich wie im Deutschen Reich als Ganzem verhalten sich die Dinge in Bayern, das uns heute besonders interessirt, um so mehr, als wir Bayern mehr als andere Theile Deutschlands als ein Agrikulturland zu betrachten gewohnt sind. Auch hier ist die Bevölkerung über die landwirthschaftliche Produktionskraft hinausgewachsen; auch hier verschlimmert sich dieses Verhältniss mit jedem Jahr. Seine Bevölkerung ist heute 5932000. Ihr stetiges Wachsthum betrug in den letzten 10 Jahren 0,63 bis 0,78 %, heute jährlich etwa 46000 Seelen. Schon in den Jahren 1881—86 war der Ueberschuss der Einfuhr von Getreide (Weizen, Roggen, Gerste und Hafer) über die Ausfuhr im Durchschnitt 116200 t. In den letzten drei Jahren (1896, 97, 98) betrug er schon mehr als das Doppelte, nämlich 276800 t (Weizen 76364, Roggen 26041, Gerste 166610 und Hafer 7800 t). Diese Zahlen sind insofern etwas zu nieder, als nicht berücksichtigt werden konnte, was auf den Landstrassen die Grenze passirte. Die gesammte Getreideernte Bayerns betrug nun in der gleichen Periode jährlich . . . . . 2170000 t  
 die erforderliche Saatmenge . . . . . 278000 „  
 dies liess für den Konsum eigenes Produkt . . . . 1892000 „  
 plus den eingeführten . . . . . 276800 „  
 zusammen 2168800 t

Hiernach wurden von den für den Konsum erforderlichen 2168800 t 276800 t, d. h. rund 13 % eingeführt. In anderen Worten: von den 5932000 Einwohnern Bayerns sind heutzutage 771000 auf fremdes Getreide angewiesen, eine Zahl die sich jährlich um 46000 vermehrt. Damit ist erwiesen, dass die bayerischen Verhältnisse denen des Reiches im Wesentlichen gleichkommen.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass wir gezwungen sind, einen gewissen Prozentsatz fremden Getreides in Deutschland, wie auch in Bayern aufzunehmen, um die wachsende Bevölkerung ernähren zu können. Dagegen hätte kein vernünftiger Landwirth

etwas einzuwenden, wenn nicht die Preisbildung des inländischen Getreides durch den Eintritt des fremden beeinflusst würde. Die Weltkonkurrenz, auch auf dem deutschen Markte, ist damit unvermeidlich geworden und unsere Getreidepreise können nur durch den Schutzzoll und durch die mehr oder weniger grossen Schwierigkeiten des Transports auf einer Höhe gehalten werden, die dem deutschen Bauern den Anbau von Brodfrüchten möglich macht. Bis zu welchem Grade dies wahr ist, ist eine heute noch ungelöste Streitfrage. Ganz im Allgemeinen aber muss zugegeben werden, dass der deutsche Landwirth unter Verhältnissen arbeitet, die sich mit grossen Distrikten anderer Welttheile auch nicht entfernt in eine Linie stellen lassen. Wir haben ein Klima, das sich mit den halbtropischen und tropischen Gegenden Kaliforniens, Argentinens, Indiens, Australiens an Fruchtbarkeit nicht vergleichen lässt. Wir haben einen Boden, an dem seit tausend Jahren Millionen saugen, gegenüber der jungfräulichen Scholle Amerikas, Sibiriens, Australiens, die, rücksichtslos ausgebeutet, für den Augenblick wenigstens unvergleichlich mehr leistet als die unsere. Wir haben soziale Verhältnisse, welche eine bestimmte Lebensführung unerbittlich verlangen, gegenüber der ackerbauenden Bevölkerung heisser Länder, die kaum Wohnung und Kleidung und ein Minimum von Nahrung bedürfen. Wir haben endlich ein Staatswesen zu erhalten, das Ansprüche an den Grundbesitz stellt, von denen man in Amerika, in Indien und Australien keine Ahnung hat. Ohne lange Berechnungen ergibt sich aus all dem, dass unter solchen Umständen völlig freie Konkurrenz gleichbedeutend ist mit dem Ruin von Millionen, mit der Vernichtung unserer bäuerlichen Bevölkerung, in der heute das deutsche Volk mit vollem Recht noch immer sein gesundes Blut, sein Mark und seine Knochen sieht. Auch der rücksichtsloseste Freihändler muss zaudern, hier seinen Lieblingstheorien starr zu folgen, wenn er sich ihre unausbleiblichen Folgen klar macht. Deutschland kann nicht, wie England, ohne seinen Bauernstand existiren, denn wir sind kein Kolonialreich, wir haben den Welthandel nicht in der Hand, wir beherrschen nicht die See; und existiren wollen wir, Agrarier wie Manchesterleute, selbst wenn wir für jeden Bissen Brod, den wir geniessen, einen Extra-Hundertstel Pfennig bezahlen müssen. Darin liegt die Berechtigung der deutschen Getreidezölle, deren Höhe zu bemessen ist, nicht um einen Stand auf Kosten Anderer zu bereichern, sondern so, dass der deutsche Landbau weiter arbeiten kann als eine Nothwendigkeit für die Erhaltung des ganzen Volkes. Wenn

das ganze Volk hierfür bezahlt, so bezahlt es nur für sein eigenes Weiterleben. Diese Ueberzeugung bricht sich mehr und mehr Bahn und wird ein schwerwiegendes Element in all unseren künftigen Handelsverträgen bilden, wenn die Leiter unserer volkswirtschaftlichen Politik ihre Pflichten erkennen.

So steht nun das vom gefürchteten Weltverkehr herbeigeschleppte fremde Getreide, die vermeintliche Hauptursache der landwirtschaftlichen Nothlage zum Weltpreise, den bis jetzt keine menschliche Macht beherrschen konnte, vor unseren sogenannten Einfallsthoren und tritt zu dem Preise ein, den unsere Handelsgesetzgebung bestimmt; ein Vorgang, der, wie wir zeigten, eine absolute Naturnothwendigkeit geworden ist, vor der sich auch die landwirtschaftlichen Interessen beugen. Soweit fühlen wir uns in völliger Uebereinstimmung mit den berechtigten Forderungen unserer deutschen Landwirtschaft. Nun aber kommen kleine Differenzen.

Zunächst die Einfallsthore.

Sie sind ein unnötiges, hässliches Schlagwort geworden, und haben nicht entfernt die Bedeutung, die man ihnen beimisst. Aber alle denkbaren Ansichten werden auf diesem Gebiete leichtfertig ausgesprochen, gedruckt und nachgeplappert, ehe Jemand ernstlich daran geht, zu untersuchen, was denn Wahres an der fraglichen Behauptung sein mag. Schon das Wort fordert jeden Denkenden zum Widerspruch heraus. Ein Reich von 50 Mill. arbeitsfreudiger Menschen mit einer belagerten Festung zu vergleichen, ist an sich eine Gedankenlosigkeit. Chinesische Mauern, mit ihren Ein- und Ausfallsthoren sind in unserer Zeit selbst in China sinn- und werthlos geworden.

Die Menge der eingeführten Nährstoffe ist, wie wir zeigten, eine durch den Bedarf der Bevölkerung fest gegebene. Diese Menge brauchen wir, ob Einfallsthore offen sind oder nicht. Wenn heute sämtliche Seehäfen der Nord- und Ostsee geschlossen wären, so würde uns das erforderliche Getreide auf allen Eisenbahnlinien zugeführt werden, was bekanntlich theilweise jetzt schon geschieht. Und ebenso ist es nahezu gleichgiltig, ob noch ein weiteres oder noch 50 weitere Einfallsthore geöffnet werden. Die erforderliche Brodfruchtmenge würde sich auf die verschiedenen Thore etwas anders vertheilen, ihr Gesamtquantum aber im Wesentlichen dasselbe bleiben und damit auch ihr Einfluss auf den Durchschnittspreis des inländischen Getreides. Wenn wir auf der Donau ungarisches und rumänisches Getreide zurückdrängen,

so wird das amerikanische vom Rhein herauf das fehlende auch in Bayern ersetzen. Das Ueberschwemmen mit fremdem Getreide ist ein gelegentlicher Fehlgriff des Handels, den niemand mehr bereut als der Handel selbst. Er kann aber bei drei Thoren ebenso leicht gemacht werden, als bei dreissig.

Sodann sind unsere Seehäfen, um das unstatthafte Bild beizubehalten, für die Landwirthschaft eben so gut Ausfalls- als Einfallsthore. Das wurde kürzlich durch die eingehenden Arbeiten eines namhaften Forschers auf diesem Gebiete, des Majors Kurs, ziffernmässig festgestellt. Die weitaus grösste Masse fremden Getreides führen uns die nicht deutschen Seehäfen von Belgien und Holland zu. Sämmtliche deutsche Häfen östlich der Weser, einschliesslich Bremens, führen dem Geldwerthe nach mehr landwirthschaftliche Produkte aus als ein. Sie dem Verkehr zu schliessen, würde der deutschen Landwirthschaft einen weitaus grösseren direkten Schaden zufügen, als der Landwirthschaft des Auslandes. Kurz, die Furcht, die die Einfallsthore einflössen, ist eine unbegründete und unvernünftige. Sie sind eine Thatsache, mit der wir rechnen müssen, eine Nothwendigkeit, der sich auch der Landwirth, bei allem berechtigten Streben, seine eigenen Interessen zu wahren, beugen muss, aber sie sind, nach Lage und Anzahl, ohne maassgebenden Einfluss auf die allgemeinen Zustände der Landwirthschaft im Innern des Reichs.

Jetzt erst hinter den Einfallsthoren beschäftigt uns der Binnenverkehr und damit die uns vor Allem interessirende Frage der Binnenschiffahrt.

Es ist eine in hohem Grad bedeutsame von Major Kurs erwiesene Thatsache, dass in Norddeutschland, auf der Seite also, von der die Hauptgetreide-Einfuhr Deutschlands stattfindet, die deutschen Ströme und Kanäle weit mehr von der inländischen Landwirthschaft zur Ausfuhr und zum Binnenverkehr, als von der fremdländischen zur Einfuhr benutzt werden. Bremen mit der Weser, Hamburg mit der Elbe, Stettin mit der Oder, Königsberg mit dem Pregel zeigen alle die gleiche Erscheinung. Es ist dies auch kaum überraschend. Das Sechstel fremdländischer Erzeugnisse kann nicht ins Gewicht fallen, gegenüber den fünf Sechsteln der heimischen Produkte, von denen ein grosser Theil in Bewegung ist, ehe er den geeigneten Markt erreicht. Die billigeren Frachten des Wasserverkehrs kommen deshalb der heimischen Landwirthschaft weit mehr zu gut, als der fremden. Wäre es nicht widersinnig, wenn die deutsche Landwirthschaft darauf beharrte, sich

dieser Verkehrsmittel zu berauben, nur damit die Fremden sie auch nicht benutzen können!

Ueberblicken wir das ausgedehntere landwirthschaftliche Bild, das uns Norddeutschland bietet, so ist unverkennbar, dass sich in denjenigen Distrikten, denen Verkehrsmittel in reichlicherem Maasse zur Verfügung stehen, auch die Landwirthschaft in verhältnissmässig erträglicherer Lage befindet. Die Provinz Sachsen mit der sie durchziehenden Elbe, Hannover und Oldenburg mit der Weser, selbst das sandige Brandenburg mit den weit verzweigten Wasserstrassen von Spree und Havel sind ungleich weniger gedrückt als der Osten, mit seinen weniger entwickelten Verkehrsmitteln. Das reger pulsirende Leben, das der erleichterte Verkehr mit sich bringt, übt auch auf die Landwirthschaft seinen belebenden Einfluss und ersetzt reichlich den Schaden, den die billigere Einfuhr von fremdem Getreide verursacht. Selbst am Niederrhein, an der grossen Weltverkehrsstrasse ist dies sichtbar, wenn auch dort die Verhältnisse eines allzu zerstückelten Kleinbesitzes der Entwicklung intensiver Bewirthschaftung grosse Hindernisse entgegenstellen.

In Bayern ist die Landwirthschaft von irgend welcher Beeinflussung durch die Binnenschiffahrt, man möchte sagen, in idealer Weise bewahrt geblieben. Die Ströme, welche die grossen Verkehrsadern des Landes sein könnten, die Donau und der Main, haben bis heute in dieser Beziehung eine kaum nominelle Bedeutung erlangt. Wir wissen und beklagen Alle, wie hiedurch die Verbindung von Donau und Main, der Ludwigs-Kanal, trotz des kühnen und gesunden Gedankens der seinen Bau veranlasste, ein todtgeborenes Kind bleiben musste und wie die natürlichen Verkehrswege des Landes im Laufe der letzten 50 Jahre den künstlichen, d. h. den Eisenbahnen, geopfert wurden.

Der Widerstand gegen die Neubelebung der Binnenschiffahrt Bayerns — denn auch sie hatte einst ihre volkwirthschaftliche Bedeutung — gründet sich deshalb mehr als anderwärts auf Befürchtungen und Vermuthungen, deren Werth zu prüfen unsere Aufgabe ist. Alles dreht sich hierbei in erster Linie um den Einfluss, den die billigeren Frachten des Wassertransportes auf die Preise der Hauptprodukte der Landwirthschaft ausüben, die wir heute in verschiedenen Landestheilen vorfinden.

Um hierüber ins Klare zu kommen, habe ich für einen bestimmten Zeitraum die Schrankenpreise der verschiedenen Fruchtarten zusammengestellt, und gebe der Uebersichtlichkeit wegen in Tabelle I, II, III und IV (Seite 19—22) die Monatsmittelpreise von

Tabelle I.

## Weizen.

	Mannheim	Frankfurt	Nürnberg	Straubing	München	Ulm
Oktober 1897 . . . . .	20,49	20,46	22,38	19,66	22,04	20,94
November " . . . . .	21,11	20,85	22,36	19,81	22,00	20,88
Dezember " . . . . .	21,08	20,72	22,32	19,50	21,74	20,44
Januar 1898 . . . . .	21,02	20,84	22,34	18,89	22,02	20,02
Februar " . . . . .	21,22	21,01	22,46	19,02	22,17	20,72
März " . . . . .	21,56	21,44	22,78	20,33	21,59	21,36
April " . . . . .	22,53	22,79	23,88	21,22	23,10	22,00
Mai " . . . . .	26,51	25,90	27,32	23,84	25,30	24,32
Juni " . . . . .	22,81	21,84	25,22	23,74	22,96	21,69
Juli " . . . . .	20,82	20,66	23,12	22,32	23,67	20,97
August " . . . . .	18,47	18,69	21,48	20,56	20,99	18,14
September " . . . . .	18,07	17,76	19,86	18,21	18,49	17,92
Jahresmittel . . . . .	21,307	21,080	22,96	20,592	22,17	20,783

Tabelle II.

## Roggen.

	Mannheim	Frankfurt	Nürnberg	Straubing	München	Ulm
Oktober 1897	15,20	14,83	16,36	15,34	16,53	17,44
November "	15,63	15,19	16,74	16,03	16,25	16,56
Dezember "	15,76	15,31	16,74	15,55	15,97	16,52
Januar 1898	15,57	15,27	16,64	15,62	16,05	16,79
Februar "	15,56	15,41	16,46	15,94	16,16	17,24
März "	15,73	15,52	16,88	16,55	17,00	19,01
April "	16,65	16,42	17,58	17,47	17,51	19,19
Mai "	19,09	18,41	19,90	18,92	19,60	20,22
Juni "	15,57	15,12	18,48	19,01	18,16	19,49
Juli "	14,95	14,61	16,74	16,54	17,17	19,32
August "	14,31	14,10	15,84	14,37	15,53	16,02
September "	14,29	13,69	15,06	14,41	15,42	18,72
Jahresmittel	15,694	15,322	16,940	16,310	16,78	18,043

# Gerste.

Tabelle III.

	Mannheim	Frankfurt	Nürnberg	Straubing	München	Ulm
Oktober 1897 . . . . .	18,65	19,17	19,92	15,24	17,21	18,77
November " . . . . .	18,87	19,25	20,50	15,64	15,79	18,59
Dezember " . . . . .	19,53	19,59	20,64	15,12	17,88	18,50
Januar 1898 . . . . .	19,91	19,87	20,42	15,26	16,23	18,70
Februar " . . . . .	19,50	19,90	20,64	16,16	16,32	18,91
März " . . . . .	19,50	19,87	20,98	16,22	19,40	19,15
April " . . . . .	19,62	—	21,60	16,86	19,46	19,37
Mai " . . . . .	20,30	—	—	14,75	16,48	19,40
Juni " . . . . .	19,75	—	—	—	17,58	17,77
Juli " . . . . .	17,00	—	—	—	15,52	15,91
August " . . . . .	16,77	16,56	—	15,09	13,59	14,46
September " . . . . .	16,65	16,75	18,00	14,88	14,38	16,04
Jahresmittel . . . . .	18,838	19,120	20,34	15,722	16,653	17,964

2\*

Tabelle IV.

## Hafer.

	Mannheim	Frankfurt	Nürnberg	Straubing	München	Ulm
Oktober 1897	14,57	14,31	15,62	14,26	15,97	13,69
November "	15,11	14,66	15,78	14,60	15,68	14,13
Dezember "	15,21	14,81	15,64	14,15	15,72	14,27
Januar 1898	15,23	14,82	15,52	14,63	15,77	14,54
Februar "	15,21	15,09	15,72	15,27	16,38	15,09
März "	15,58	15,61	16,24	16,45	17,16	15,75
April "	16,62	16,71	16,76	16,74	17,53	16,83
Mai "	18,28	18,42	18,04	16,97	18,61	17,32
Juni "	16,18	17,01	18,20	17,90	19,28	17,81
Juli "	15,48	16,56	17,74	17,96	19,21	17,79
August "	15,45	16,14	17,74	14,94	18,02	16,90
September "	14,86	14,63	15,82	14,08	15,94	13,25
Jahresmittel	15,648	15,754	16,400	15,639	17,94	15,614

Mannheim, Frankfurt, Nürnberg, Straubing, München und Ulm. Der beobachtete Zeitraum erstreckt sich vom 1. Oktober 1897 bis zum 1. Oktober 1898. Die Durchschnittspreise sind aus den Einzelpreisen der verschiedenen Getreidesorten so zusammengestellt, dass das Produkt als landesübliche mittlere Qualität angesehen werden kann, wo die Angaben der Schrankenberichte nicht selbst schon einen mittleren Preis bieten. Für Mannheim resp. Ludwigshafen z. B. wurde als Mittelpreis vom Weizen der Durchschnitt vom pfälzer, norddeutschem und Taganrog genommen, für Roggen, der vom pfälzer und russischen, für Gerste die pfälzer, für Hafer der Durchschnitt aus russischem und amerikanischem.

Es würde viel zu weit führen, die Ergebnisse dieser Untersuchungen hier zu analysiren. Ich greife nur einige Thatsachen heraus, um die endgiltigen Schlussfolgerungen andeutungsweise zu begründen. Weizen ergab in Mannheim, am Ende der offenen Weltverkehrswasserstrasse, einen Durchschnittspreis von 21,307 M. für 100 kg, in Ulm 20,753, in Straubing 20,592. Es ist deshalb augenscheinlich klar, dass die Verbindung von Main und Donau durch einen brauchbaren Kanal, er mag noch so billig transportiren, an der Wasserstrasse der Donau die Preise unmöglich weiter drücken könnte.

Ganz ebenso verhält es sich an diesen Orten mit dem Preis von Gerste und Hafer. Nur für Roggen ist der Preis in Ulm nicht unwesentlich, und auch in Straubing etwas höher, als in Mannheim.

Zu Weizen zurückkehrend, so sind die Preise in München und Nürnberg allerdings höher als in Mannheim, und zwar bezw. 22,170 und 22,960 gegen den Mannheimer Jahresdurchschnitt von 21,307, was ein plus für Nürnberg von 1,653, für München von 0,863 M. ergibt. Wenn der Mannheimer Weltpreis von 21,31 M. für München und Nürnberg maassgebend wäre, so sollten bei den gegenwärtigen Eisenbahnfrachtsätzen im Falle Münchens der Preis um die Fracht von 1,79 M., in Nürnberg um 1,33 M. höher, d. h. 23,10 und 22,64 M. sein. Er ist aber resp. 22,170 und 22,96. Dies zeigt, dass auch in München der Weizenpreis relativ niedriger ist als in Mannheim und nur in Nürnberg die dem Weltpreis und der Fracht entsprechende Höhe erreicht und sogar um  $\frac{2}{10}$  Pf. für 100 kg überschreitet. Hochbedeutsam aber ist, dass Nürnberg von den in Vergleich gezogenen Punkten derjenige ist, der als ein Mittelpunkt industrieller Entwicklung angesehen werden kann.

Ganz ähnliche Verhältnisse ergeben sich bei den anderen Haupt-Getreidearten, sowie auch, wenn wir statt Mannheim

Frankfurt als Endstation der Wasserstrassen des Weltverkehrs betrachten. Es zeigt sich demnach, dass die Getreidepreise in Bayern relativ und theilweise absolut niedriger sind, als an den nächstliegenden Punkten, die der Welteinfuhr auf dem Wasserwege zugänglich sind, obgleich, wie wir wissen, Bayern seit Jahrzehnten ein Getreide importirendes Land ist. Wie erklärt sich dies?

Darüber dürfte mannigfach gestritten werden. Mir will es scheinen, dass die verhältnissmässig geringere Entwicklung des Verkehrslebens, die mit dem Mangel an brauchbaren Wasserstrassen eng zusammenhängt, ihren Einfluss auf die ganze Lebenshaltung der Bevölkerung in dem Sinne äussert, dass Bayern ein verhältnissmässig geldärmeres, ein billigeres Land geblieben ist, als die Bezirke am Rhein, und dass sich auch der Import bis zu einem gewissen Grade diesen Verhältnissen anpasst. Darauf deutet die Thatsache hin, dass in denjenigen Theilen Bayerns, in welchen das gewerbliche Leben ein regeres ist, wie in Nürnberg und München, die Durchschnittsgetreidepreise höher sind, als in Ulm und Straubing, obgleich ihre Entfernung von der Weltverkehrsstrasse eine geringere ist.

Jedenfalls beweisen diese Zahlen einen für die Binnenschifffahrt Bayerns überaus wichtigen Punkt: es ist schlechterdings unmöglich, dass die Verbindung von Main und Donau, d. h. die Verbilligung der Frachten zwischen den Hauptzentren des bayerischen Getreidehandels und dem Rhein die heutigen Preise der landwirthschaftlichen Hauptprodukte wesentlich zu drücken vermag. Die bestehenden Verhältnisse deuten vielmehr an, dass eine solche Verbindung als Theil einer durchgreifenden Entwicklung der bayerischen Wasserstrassen in ihren Folgen höchst wahrscheinlich die entgegengesetzte Wirkung haben wird.

Nächst der Furcht vor dem Einfluss auf die Getreidepreise, die dem Widerstand der Landwirtschaft gegen die Binnenschifffahrt zu Grunde liegt, tritt uns ein zweites Motiv entgegen, das, von nicht geringerer Stärke und vielleicht noch tiefer wurzelnd in dem Kampf gegen den Industriestaat zum Ausdruck kommt. Man fühlt instinktiv, dass wir mitten in einer grossen Umwandlung begriffen sind. Wie weit dieselbe gediehen ist, ob sie weiter fortschreiten wird, ist nur Wenigen völlig klar, aber jeder Schritt weiter auf der abschüssigen Bahn, wie man es zu nennen liebt, erfüllt alles mit unbehaglichem Bangen. Das Agrikulturvolk, wie man vor 100, ja vor 50 Jahren die Deutschen nennen konnte, verliert seinen altbewährten Charakter. Gewerbe, Handel und In-

dustrie wachsen dem Landwirth über den Kopf. Er fühlt sich in der führenden Stellung bedroht, die ihm vor hundert Jahren zustand. Und Industrie und Handel sind es, die in erster Linie von dem Ausbau unserer Fluss- und Kanal-Wirtschaft Vortheile und Förderung erwarten. Die Bestrebungen der Binnenschiffahrtsfreunde erscheinen deshalb als ein weiterer Schritt in der Umwandlung unseres Volkes aus einem landwirthschaftlichen in ein Industrie- und Handelsvolk. Dieser Gedankengang erklärt, wir dürfen sagen berechtigt, das Widerstreben eines ganzen Standes, der noch immer ein volles Drittel unseres Volkes umfasst, und in jeder Weiterung des Verkehrslebens eine Schmälerung seiner Bedeutung, seiner Macht und seines Gedeihens zu sehen glaubt.

Dass diese Umwälzung sich vorbereitet, ist unleugbar. Die Bevölkerung Deutschlands nach grossen Erwerbszweigen geordnet zeigt seit Jahren ein stetiges Zunehmen des industriellen und ein Stillstehen, ja eine kleine Abnahme des ackerbaureibenden Theils. Im Jahre 1882 standen von 46045000 Einwohnern des Reichs 21849000 ackerbaureibende, 21459000 gewerbe- und handel-treibenden\*) gegenüber. Bei der letzten Volkszählung 1895 ergab sich eine Gesamtbevölkerung von 52280000, wovon 21393000 der Landwirtschaft oblagen und 26140000 Handel und Gewerbe dienten; dort also ein Rückgang um 0,8 %, hier eine Zunahme von 29 %.

Ganz ähnliche Zahlen ergibt auch die bayerische Bevölkerungsstatistik, wo 1882 die landwirthschaftliche Bevölkerung weit überwog, die industrielle aber seitdem in noch rascherem Verhältniss zunahm als im Reich. Das Verhältniss der landwirthschaftlichen zur industriellen Bevölkerung war nämlich im

	1882	1895
in Deutschland	1:0,982	—1:1,222
in Bayern	1:0,503	—1:0,891

so dass demnach das Wachsen der industriellen Bevölkerung gegenüber der landwirthschaftlichen im Reiche im Verhältniss zu Bayern sich wie 124 zu 177 verhält, die bayerischen Verhältnisse sich somit rasch denen des Reiches nähern.

Solche Bewegungen im Grossen sind nicht die Folgen vorübergehender Volksstimmungen und Neigungen: sie folgen eisernen

---

\*) Diese Gruppe umfasst Bergbau, Hüttenwesen, Industrie, Handel und Verkehr.

Naturgesetzen, die wir nicht ändern können, wenn wir die Ursachen nicht zu beeinflussen vermögen. Was sind diese Ursachen? Wie bereits erwähnt, ist die Bevölkerung Deutschlands umrund 17 % über die gegenwärtige landwirthschaftliche Leistungskraft unseres Bodens hinausgewachsen, und nimmt jährlich umein weiteres Prozent zu. Wir haben für diese Menschenmenge Brod und Arbeit zu schaffen, wenn sie nicht verhungern und verderben soll. Für ihre Ernährung muss eine Millarde jährlich an das Ausland gezahlt werden und diese Summe muss erworben werden. Es giebt hierfür keinen anderen Weg, als den gewerblichen Fleiss des Volkes. Wir müssten seit 50 Jahren hoffnungsloser Verarmung entgegengehen, wenn Gewerbe, Industrie und Handel nach aussen uns nicht die Mittel verschafften, unsere Bäcker- und Fleischerrechnung zu bezahlen. Wenn der Begriff einer Berufsgruppe der ist, dass sie mehr Waaren ihrer Berufsthätigkeit produziert, als sie zum eigenen Bedarf nöthig hat, so haben wir längst aufgehört, ein Agrikulturvolk zu sein. Das gilt auch in vollem Maasse für Bayern und nur wenige engbegrenzte Theile Deutschlands erzeugen noch einen nennenswerthen Ueberschuss landwirthschaftlicher Produkte.

Damit ist manche alte Wahrheit, die heute noch gedankenlos nachgesprochen wird, zur Lüge geworden und manche Regel für unser Verhalten muss nothgedrungen den neuen Verhältnissen angepasst werden. „Hat der Bauer Geld, so hats die ganze Welt“ war vor 200 Jahren volkswirthschaftliche Weisheit. Heute ist es ein irreführendes Schlagwort. Der Bauer produziert kein Geld. Er produziert Getreide, Fleisch, Eier und er hat Geld, wenn er für seine Erzeugnisse einen Markt findet, der reichlich mit Geld versehen ist. Wenn aber diesem Markt das Geld fehlt, so ist es auch mit dem Geld des Bauern aus und dieser Markt ist das kaufkräftige Volk als Ganzes, welches zuvor das Geld an allen Enden und Ecken der Welt erwerben muss.

In dieser Weise wird die unvermeidlich gewordene enorme Einfuhr durch unsere Ausfuhr einigermaassen ausgeglichen. Allerdings nicht ganz. Die Gesamteinfuhr Deutschlands betrug im vorigen Jahr 4899 Millionen gegen eine Ausfuhr von 3791 Millionen. Trotz dieser Differenz scheinbar zu unseren Ungunsten hat sich Deutschland in den letzten 50 Jahren aus der Armuth, für die wir förmlich sprichwörtlich geworden waren, in erstaunlicher Weise herausgearbeitet. Dies erklärt sich, wie in England, wo der Import den Export um jährlich 3000 Millionen übersteigt, daraus, dass unser Handel, unsere Industrie, und unsere durch Handel

und Industrie erworbenen Kapitalien auch im Ausland für uns arbeiten und gewaltige Summen der alten Heimath zuführen.

Wir müssen den Gedanken aufgeben, ein Agrikulturvolk im alten Sinne des Worts zu sein. Die einzige Möglichkeit unserer Selbsterhaltung liegt in der gewerblichen Entwicklung unserer Kräfte. Ein reines Agrikulturvolk, das alles und mehr als alles verzehrt was es hervorbringt, müsste der Vernichtung entgegen gehen. Dies scheint sich aus dem Gesagten mit unerbittlicher Logik zu ergeben.

Ist nun aber dieser Stand der Dinge für die Landwirthschaft als ein so verzweifelter anzusehen? Gerade das Gegentheil ist der Fall. Wir sehen dies in verschiedenen Theilen Deutschlands, wo zur Zeit alle erdenklichen Grade industrieller Entwicklung beobachtet werden können.

Reine Industrie-Distrikte entstehen bei uns nur da, wo die Natur das der speziellen Industrie nöthige Rohmaterial in reichlicher Menge niedergelegt hat. Dort wird allerdings der Landwirthschaft der Boden entzogen, so dass sie nahezu völlig verschwindet, und der Bezirk von der Industrie mit ihrem Reichthum und ihren mannigfachen Plagen in Besitz genommen wird. Weit aus in den meisten Fällen sind jedoch unsere Industriezentren umgeben von landwirthschaftlichen Distrikten, die, je näher sie jenen liegen, um so mehr in demselben eine reiche Absatzquelle finden.

Am günstigsten scheinen die Verhältnisse dort zu liegen, wo die Industrie, wie im Königreich Sachsen, in Baden und Württemberg, über das Land vertheilt, eingesprengt zwischen grünen Feldern und blühenden Gärten sich entwickelt.

Thatsache ist, dass der Landwirth überall, wo er in der Nähe einer prosperirenden industriellen Bevölkerung wirtschaftet, die Nothlage der Zeit weit weniger drückend empfindet, als in den Gegenden von rein landwirthschaftlichem Charakter. Dies lässt sich ziffernmässig in augenfälliger Weise in Preussen nachweisen: Es beträgt daselbst das Gesamt-Jahreseinkommen des Volkes 3563 Mill. M., wovon das landwirthschaftliche Einkommen 770 Mill. oder rund 20% ausmacht. Die Schuldzinsen sind 430 Mill. im Ganzen, wovon 137 Mill. oder 33% auf die Landwirthschaft fallen. Theilen wir nun Preussen in drei charakteristische Theile und nehmen als ersten die Ostprovinzen (Ost- und Westpreussen, Pommern und Posen), d. h. den ausschliesslich landwirthschaftlichen Theil der Monarchie, so ist dort der Antheil

der Landwirthschaft am Gesamteinkommen 30—36 %, ihr Antheil an den Schulden aber 60—66 %. In den mittleren Provinzen Sachsen, Schleswig-Holstein, Hannover, wo Industrie und Landwirthschaft neben einander bestehen, ist der Antheil der Landwirthschaft

an Einkommen 30—36 %.

an den Schulden nur 32—43 „

In den westlichen Provinzen mit noch mehr vorherrschender Industrie sind die Verhältnisse sehr verschieden.

Es ist der Antheil der Landwirthschaft

in Westfalen am Gesamteinkommen 29,6 %

an den Schulden 32,5 „

in Hessen am Gesamteinkommen 7,7 „

an den Schulden 6,6 „

in der Rheinprovinz am Gesamteinkommen 15,8 „

an den Schulden nur 14,6 „

Dies zeigt somit, dass in den industriereichsten Distrikten die Schuldenlast der Landwirthschaft die verhältnissmässig geringste ist, obgleich — und ich glaube sogar weil diese Distrikte dem Weltverkehr und seinen Folgen am zugänglichsten sind.

Ein Hauptvorwurf, der der Industrie Seitens der Landwirthschaft gemacht wird, möge hier besonders hervorgehoben werden: der Arbeitermangel. Ist es nicht eine völlig unnatürliche Erscheinung, dass in einem Lande, dessen Bevölkerung sich seit einer halben Generation jährlich um eine halbe Million Menschen vermehrt, in dem grössten Beruf des Volkes ein chronischer Arbeitermangel herrschen soll? Wir leiden natürlich nicht an Arbeitermangel, im grossen Ganzen, sondern an der richtigen Vertheilung der Arbeiter. Und da zeigt sich nun abermals, dass dieser Uebelstand in den ausschliesslich landwirthschaftlichen Gauen des Reiches weit empfindlicher auftritt, als da, wo Industrie und Landwirthschaft neben einander hausen, oder, was sich dann wie von selbst ergibt, in einander überzugehen. In Sachsen und Hannover, wo die Landwirthschaft vom gewerblichen Geist unserer Zeit erfasst ist, ist sie fähig, sich ihre Arbeiter zu erhalten. Bei der bekannten Sachsengängerei, welche die ostdeutschen Rittergutsbesitzer zur Verzweiflung bringt, ist es nicht die Industrie, die ihnen die Arbeiter entzieht, sondern die industriell betriebene Landwirthschaft mit ihrem Rübenbau. So dient auch in dieser Hinsicht die Industrie eher zur Erhaltung der Landwirthschaft, nicht, wie man gemeinhin glaubt, zu ihrem Schaden.

Eins aber ist ganz sicher: eine künstliche Rückstauung der grossen Bewegung, in deren Mitte das deutsche Volk steht, in einzelnen begrenzten Landestheilen könnte für dieselben nur die verderblichsten Folgen mit sich bringen. Versuche solcher Rückstauungen werden da und dort in unbegreiflicher Verkennung der Verhältnisse gemacht. Erst kürzlich trat in Westpreussen den Bestrebungen der Regierung, die Provinz industriellen Unternehmen zugänglicher zu machen, offene Opposition entgegen. Die Schwierigkeiten, welche die Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in Bayern findet, gehört zu derselben Erscheinung. Man hofft durch die Erschwerung der Verkehrsmittel, durch die Fernhaltung der gefürchteten Industrie die Preise höher zu halten, die landwirtschaftliche Bevölkerung vor der Gefahr zu bewahren, in industrielle Bahnen hineingezogen zu werden. Was man gewinnen würde, wenn diese Richtung die herrschende bliebe, ist Stagnation, Verarmung, niedere Preise und schliesslich allgemeine Landflucht, wie wir es in Distrikten sehen, die dieser Richtung zu lange gefolgt sind.

Die direkten Vortheile der Wasserstrassen für die Landwirtschaft müssen mit Recht immer wieder betont werden.

Es ist richtig, dass in rein technischer Beziehung diese Vortheile in Deutschland nicht bedeutend sein können. Für grosse Bewässerungsanlagen können schiffbare Kanäle in Frage kommen, wo sich, wie in Italien, gewaltige Wassermengen aus Gebirgsländern über eine weite Ebene ergiessen. Zur Entwässerung sind sie in grossen Flussdeltas von Bedeutung oder unter Verhältnissen wie in Holland, wo sie dem allgemeinen Kleinverkehr dienen. Andererseits ist es durchaus falsch, zu glauben, dass die Schiffbarmachung eines Flusses, der Bau eines Kanals den umliegenden Gütern Schaden bringen müsse. Wo dies geschah, wurden grobe Fehler gemacht, die der Schifffahrt so wenig als der Landwirtschaft von Nutzen sein konnten.

Die Hauptbedeutung eines entwickelten Fluss- und Kanalnetzes wird bei uns jedoch auch für die Landwirtschaft in der Verbilligung der Frachten ihrer Erzeugnisse sowohl, als ihrer Bedarfsmittel liegen. Kaum ein anderes Gewerbe ist so sehr auf Massentransport angewiesen als die Landwirtschaft und für den Massentransport ist die Schifffahrt gegenüber den Eisenbahnen in unbestreitbarem Vortheil. Wie sehr dies auch von unserer Landwirtschaft thatsächlich anerkannt wird und in wie hohem Grade sie Nutzen hieraus zieht, beweisen die von Major Kurs zusammen-

gestellten Zahlen. Er hat die von der Binnenschifffahrt auf den östlichen Strömen Deutschlands von der Elbe einschliesslich bis zur Memel beförderten Waaren eingetheilt in solche, die der Landwirthschaft schaden, und solche, die ihr nützen. Zu den Ersteren rechnet er die vom Auslande eingeführten landwirthschaftlichen Erzeugnisse, zu den Letzteren die zur Ausfuhr bestimmten deutschen landwirthschaftlichen Erzeugnisse und die Konsumartikel der Landwirthschaft. Die in dieser Weise in Rechnung gebrachten landwirthschaftlichen Erzeugnisse sind: Flachs, Hanf, Getreide aller Art, Oelsaaten, Stroh, Heu, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Branntwein, Zucker, lebendes Vieh, Wolle und Torf. Die Konsumartikel sind Düngemittel, Knochenkohle und -Mehl, verarbeitetes Eisen, landwirthschaftliche Maschinen, Petroleum, Steinkohlen und Braunkohlen. Die Flüsse, um die es sich handelte, sind Memel, Pregel, Weichsel, Warta, Oder und Elbe. Hierbei ergab sich nun, kurz zusammengefasst, dass die der Landwirthschaft nützlichen Wassertransporte jährlich 1795 Mill. Kilometer-tonnen, die schädlichen nur 819 Mill., also weniger als die Hälfte betragen. Dies zeigt, dass die Binnenschifffahrt in den östlichen und mittleren Provinzen Preussens, d. h. in dem vorwiegend landwirthschaftlichen Theil des Reiches zweimal so viel zu Gunsten der Landwirthschaft arbeitet als — wenn man es einmal so nennen will — gegen ihre Interessen.

Ganz sicher ist auch für die bayerische Landwirthschaft die Verbilligung des Transports ihrer Erzeugnisse und Bedarfsmittel von der höchsten Bedeutung. Sie bedarf Kohle für 3800 Lokomobilen, eine Zahl, die in stetem Wachsen begriffen ist. Ihre Entfernung von den deutschen Kalisalzlagern und den Produktionsstätten der Thomasschlacke ist ohne Zweifel ein Hauptgrund, dass der Verbrauch künstlicher Düngemittel in Bayern noch ein bedauerlich geringer ist. Bezüglich der Ausfuhr möchte ich hier nur auf die Heuproduktion Bayerns hinweisen. Bei der Steigerung, welche dieselbe entlang den wohlbewässerten Gebirgsabhängen der Alpen und der sich anschliessen den Hügelländer fähig ist, bei dem Bedürfniss der grossen Städte nach frischer, gesunder Milch, das überall in ihrer Mitte Milch wirthschaften hervorruft, die das erforderliche Futter selbst aus der Schweiz beziehen, könnte sich auf diesem Gebiete, bei billigen Frachten und guter Organisation, ein grossartiger Handel entwickeln. Es ist falsch zu glauben, dass weil heute noch der deutschen Landwirthschaft eine gewisse hilflose Unbeweglichkeit anhaftet, dies immer so

bleiben müsse. Die amerikanische Produktion wäre uns allerdings nie eine gefährliche geworden, wenn man dort ebensowenig verstanden hätte, sich von der Scholle loszureissen. Das erste Mittel hierfür war und ist heute noch die Entwicklung der Wasserstrassen des transatlantischen Kontinents. Auch wir müssen lernen, das in Masse zu produziren, was in Masse gebraucht wird, und damit den Markt, er mag noch so fern liegen, aufzusuchen. Der heutige Stand der Dinge darf nicht der Maassstab sein für die Verhältnisse, auf die wir morgen vorbereitet sein müssen. Deshalb sollte auch die deutsche Landwirtschaft nach Wasserstrassen rufen, wie sie jetzt schon nach Kleinbahnen ruft. Beide sind gleichbedeutend mit Verbilligung der Produktion und der Möglichkeit, auch unsere Erzeugnisse dem richtigen Markte zuzuführen.

Wir sind nun in der Lage zusammenzufassen, was die Stellung der Landwirtschaft zur Binnenschiffahrtsfrage bestimmt oder bestimmen sollte:

Im Laufe der letzten 50 Jahre hat sich die Bevölkerung Deutschlands in einer Weise vermehrt, dass die Grenze überschritten ist, innerhalb deren es der landwirtschaftlichen Produktion in ihrer heutigen Gestalt möglich ist, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen und dieses Verhältniss wird sich unzweifelhaft in steigendem Maasse verschärfen. Wir haben aufgehört, ein in sich abgeschlossenes Agrikulturvolk zu sein.

Mit zwingender Nothwendigkeit musste deshalb das deutsche Volk den einzigen Weg betreten, auf dem seine Selbsterhaltung möglich ist: es muss durch gewerbliche Thätigkeit die fehlenden Mittel sich verschaffen, sein Leben zu fristen und es handelt sich hierbei keineswegs allein um das Leben des gewerblich thätigen Theils der Bevölkerung, sondern ganz ebenso sehr um die Landwirtschaft selbst. Denn in einem stetig verarmenden Volke müsste auch sie das allgemeine Loos theilen und würde viel sicherer zu Grunde gehen, als an der Seite einer blühenden wenn auch in manchen Einzelheiten sie bedrängenden Industrie. Wie rasch dieser Umschwung eingetreten ist, sehen wir an dem grossartigen Anwachsen unseres industriellen Exports, der uns aus der fünften Stelle der ausführenden Nationen innerhalb 30 Jahren in die zweite gerückt hat, die wir allerdings heute wieder verloren haben. Nur so war es möglich, der unvermeidlichen Verarmung zu entinnen, der wir entgegen gingen und selbst einen Grad von Wohlhabenheit zu erreichen, wie er seit den vernichtenden inneren Kämpfen des 17. Jahrhunderts nicht mehr geherrscht hatte.

Das sind so feststehende Thatsachen, dass sie kein Klagen über den Wechsel der Dinge erschüttern und ändern kann und hiermit muss auch die Landwirthschaft rechnen, die nicht zum wenigsten an dem allgemeinen Aufschwung Theil genommen hat, so sehr sie unter dem vorübergehenden Druck von Erscheinungen leidet, die mit diesem Umschwung verbunden sind.

Unsere industriellen Erfolge sind jedoch keine unbestrittenen.

Wir können unsere Stellung nur erhalten durch einen unermüdlichen Kampf mit Rivalen, die mit rücksichtsloser Entschlossenheit uns jede zu erringende Stellung streitig machen und aus jeder errungenen zu verdrängen suchen. Es ist dies ein zwar unblutiger Kampf, der aber mit einem wirklichen Krieg viel mehr Aehnlichkeit hat, als man gewöhnlich glaubt.

Zu den Kampfmitteln gehört in erster Linie ein billiger Massenverkehr im Innern des Landes und damit der Ausbau seiner Wasserstrassen. Landwirthschaft und Industrie müssen die Möglichkeit haben, ihre Erzeugnisse, ihre Bedürfnisse und Hilfsmittel so leicht und billig als möglich sowohl im Innern von Ort zu Ort, als auch aus dem Innern nach den Grenzpunkten zu schaffen, wo sie in den Weltverkehr übertreten. Das haben die Amerikaner im höchsten Grade auszunützen gewusst; das erkennt Frankreich in schlagender Weise an, indem es alle Frachtgebühren auf seinem gewaltigen Binnenschiffahrtsnetz abschafft. Es ist eine der wichtigsten Waffen in diesem Allerweltskampf, in dem es sich um die ersten Lebensbedingungen zivilisirter Völker handelt: um Arbeit und um Brod.

Wir Deutsche, die wir das verhältnissmässig unfertige System unserer Wasserstrassen vor uns sehen und in dieser Beziehung hinter anderen Völkern zurückgeblieben sind, stehen entsetzt vor den Kosten der künftigen Kanalbauten, und berechnen mühselig, ob und wie sie sich bezahlen werden.

Auch hierbei dürfen wir nicht vergessen, dass es sich um einen Krieg handelt, in welchem unsere Existenz auf dem Spiele steht. Wenn in einem wirklichen Krieg der Gegner ein schneller feuerndes Geschütz, ein weitertragendes Gewehr einführt, so bleibt keine Wahl. Es muss eine ähnliche, womöglich eine bessere Waffe eingeführt werden. Wasserstrassen sind eine Waffe dieser Art. Wenn wir uns der Vortheile begeben, welche sich unsere Gegner durch deren Entwicklung verschaffen, so müssen wir die Folgen tragen und die Folgen sind für die Landwirthschaft so verhängend als für Handel und Gewerbe, weil in Deutschland keines mehr ohne das andere bestehen kann.

Hierin liegt die Bedeutung des Ringens um den Mittelland-Kanal in Norddeutschland, wie um die Wiederbelebung der alten Schifffahrtsstrassen in Bayern, das seinen Ausfluss nach Norden und Ostenebenso dringend braucht, als irgend ein anderer Theil Deutschlands seine Verbindung mit dem Rest der Welt. Die bayerische Landwirthschaft ist durch ihre verhältnissmässige Abgeschlossenheit der allgemeinen Nothlage nicht entgangen, so wenig als dies in den industriellosen Provinzen des preussischen Ostens der Fall war. Dort zeigt sich aufs schärfste die gegen-theilige Erscheinung, die mit jedem Jahre unleidlicher werden müsste, je mehr andere Provinzen, andere Länder an der allgemeinen Weltbewegung theilnehmen und in ihr, als Glieder eines grossen Ganzen, ihre natürliche Stellung finden.

Dazu ist aber auch Bayern berufen, wie wenige andere Länder. Das Jahrhundert an dessen Schwelle wir stehen, gehört der Elektrizität. Wie vor hundert Jahren durch die Erfindung der Dampfmaschine eine gewaltige gewerbliche Umwälzung herbeigeführt wurde, welche blühende Industrien zerstörte, um sie an anderen Orten, wo Kohle zu finden oder billig zu erhalten war, in zehnfacher Grösse wieder aufzubauen, so wird ohne Zweifel die Elektrizität in ihrer Verbindung mit den natürlichen Wasserkraften eine ähnliche Verschiebung anbahnen. Wo in bergigen, wasserreichen Gegenden, wie den Gebirgsabhängen des südlichen Bayern, Millionen von Pferdekräften unbenützt zu Thal stürzen, da sehen wir heute schon zahlreiche Zeichen dessen, was kommen wird: Elektrische Beleuchtung in Dörfern und Städtchen, Trambahnen, Fabrikanlagen, an die noch vor wenigen Jahren Niemand gedacht hätte. Für die Weiterentwicklung in dieser Richtung braucht Bayern seine Wasserstrassen, seinen Handelsweg nach dem Orient, eine offene Gasse nach der Weltstrasse des Rheins. Und das braucht die bayerische Landwirthschaft so gut wie die bayerische Industrie, denn auch in Bayern wie anderwärts kann sie nie und nimmer anders gedeihen als als Theil einer Gesamtheit, die einer gedeihlichen Zukunft entgegengeht, als Beruf eines Volkes, das auf dem Wege ist, durch seiner Hände Arbeit reicher zu werden, als es zuvor war.

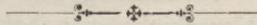
Trotz all dem haben sich auch in Bayern grosse politische Parteien gefunden, die zum Feldgeschrei erhoben haben: Keine Verkehrserleichterung im Interesse des Volkswohls, keine Wasserstrassen im Interesse der Landwirthschaft.

Ich werde, wie ich mir selbst versprach, auf diese, die

politische Seite der Sache nicht eingehen. Sie muss auf einer anderen Arena ausgefochten werden.

Nur eins möchte ich jene Führer fragen, die im Namen des Volkswohls zu sprechen glauben: Wo wollt Ihr das Land hinführen, wenn rings um Euch die Entwicklung unserer Zeit weiter schreitet? Was soll aus dem mit jedem Jahre grösser werdenden Ueberschuss seiner Bevölkerung, auf die wir mit Recht stolz sind, werden? Wie wollt Ihr die Kinder des heutigen Bauern ernähren und beschäftigen?

Wir, die wir den Ausbau der bayerischen Wasserstrassen erstreben, verlangen für sie nichts anderes, als was auch Ihr zu verlangen meint. Versperrt den Weg nicht, der erreichbar macht, was jedes Land haben muss, das hoffnungsfreudig einer gedeihlichen Zukunft entgegen sehen will: Arbeit für seine Bürger, Brod für ihre Kinder.



# Verbands-Schriften

des

## Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Es erschienen bis jetzt seit Oktober 1896:

- No. I. **Begründung des Verbandes.** Der I. Verbandstag in Dresden. 21. bis 23. 9. 1896. Preis 80 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 St. 35 Pf.
- No. Ia **Die weltwirthschaftliche Lage und die mitteleuropäischen Kanalprojekte.** Dr. Gottfried Zöpfl-Nürnberg. (Sonderdruck aus No. I.) Preis 50 Pf., für Mitgl. 35 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. II. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.** 1. Heft. Geschichtliches; Technische und wirthschaftl. Verhältnisse; jetzige Lage u. s. w. Prof. A. Oelwein-Wien. Preis 60 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 35 Pf.
- No. III. **Das Donau-Main-Kanalprojekt.** 1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Dr. von Schuh-Nürnberg, Reg.- und Kreisbaurath Reverdy-München, Prof. Dr. Günther-München, Wasserbauinspektor Sympher-Münster, Geh. Reg.-Rath Prof. Dr. Meitzen-Berlin. Preis 1 M., für Mitgl. 70 Pf., bei 25 St. 50 Pf.
- No. IV. **Die Methode der statistischen Erhebungen bei Veranschlagungen des Güterverkehrs auf künftig zu erbauenden Kanälen.** Dr. H. Rentzsch-Dresden. Wien 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. V. **Das Donau-Moldau-Elbe-Kanalprojekt.** 1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Ing. Kaftan-Prag, Prof. Dr. Steiner-Prag, Gen.-Direkt. Bellingrath-Dresden. Mit Kartenskizze. Preis 1 M., für Mitgl. 70 Pf., bei 25 St. 50 Pf.
- No. VI. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.** 2. Hft. Die Donau als Schifffahrtsstrasse. Oberbaurath Ritter Weber von Ebenhof-Wien. Mit 33 Abbildgn. Preis 1,25 M., für Mitgl. 80 Pf., bei 25 St. 60 Pf.
- No. VII. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.** 3. Heft. Dessen Bedeutung für den Austausch Deutschlands mit den Donauländern. Bergrath Gothein-Breslau, Dr. Voltz-Kattowitz. Preis 75 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 St. 35 Pf.
- No. VIII. **Ueber die Ausdehnung des Wasserstrassen-Netzes in Oesterreich in der Zukunft.** Handelskammerrath Lieben-Wien. Preis 15 Pf., für Mitgl. 10 Pf., bei 25 St. 5 Pf.
- No. IX. **Die Ausflüge des I. Verbandstages vom 23. 9. 1896.** Mit 5 Abbildgn. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. X. **Die Verhandlungen des I. Verbandstages am 21. u. 22. 9. 1896.** (Auszüglicher Bericht.) Preis 40 Pf., für Mitgl. 30 Pf., bei 25 St. 20 Pf.
- No. XI. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.** 4. Heft. Gegenwärtiger Stand (Frühjahr 1897) und wirthschaftliche Bedeutung. Prof. A. Oelwein-Wien, J. Böhm-Wien. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XII. **Donau-Moldau-Elbe-Kanalprojekt.** 3. Heft. Gegenwärtiger Stand u. s. w. Ing. Kaftan-Prag, Prof. Dr. Steiner-Prag, Stadtbaurath Urbanizky-Linz. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.

- No. XIII. **Das Donau - Main - Kanalprojekt.** 2. Heft. Der Donau - Rhein - Kanal. Dr. Brandt-Oldenburg. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. XIV. **Ueber die einheitliche Pflege der Hydrographie der Verbandsländer.** 1. Heft. Oberbaurath Lauda-Wien, Sektionsrath A. v. Kovács-Budapest. Preis 1 M., für Mitgl. 70 Pf., bei 25 St. 50 Pf.
- No. XV. **Ueber die Einrichtung eines regelmässigen Betriebes auf künstlichen Wasserstrassen.** Hofrath Hillinger-Wien, Bauamtsassessor Heubach-Speyer, Ing. Geck-Hannover. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XVI. **Schiffbarkeit der Flüsse in Bezug auf Fahrtiefen, Möglichkeit der Kanalisierung u. s. w.** 1. Heft. Die Donau sammt Nebenflüssen. Oberbaurath Ritter von Mathes-Linz, Ministerialrath v. Kvassay-Budapest. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XVII. **Verhandlungen des II. Verbandstages in Wien am 25., 26. und 28. Mai 1897.** Preis 1,80 M., für Mitgl. 1,50 M., bei 25 St. 1 M.
- No. XVIII. **Mittheilungen über die derzeitige und angestrebte Schiffbarkeit der Hauptströme und ihrer Nebenflüsse.** 4. Heft. Die Elbe und ihre zwei grössten Nebenflüsse in Böhmen. Baurath Mrasick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XIX. **Ueber die einheitliche Pflege der Hydrographie der Verbandsländer.** 2. Heft. Prof. Dr. Penck-Wien, Präsident Leibbrand-Stuttgart. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XX. **Mittheilungen über die derzeitige und angestrebte Schiffbarkeit der Hauptströme und ihrer Nebenflüsse.** 3. Heft. Die Wasserstrassen in Galizien. Sektionsrath R. Iszkowsky-Wien. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. XXI. **Zur Entwicklung der Schiffshebewerke.** Prof. A. Riedler-Berlin. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. XXII. **Das Donau-Moldau-Elbe- und Donau-Oder-Kanalprojekt.** 4. bzw. 5. Heft. Stand (Frühjahr 1898), Fortschritte u. s. w. Prof. Oelwein-Wien, Baurath Mrasick-Prag. Preis 1 M., für Mitgl. 70 Pf., bei 25 St. 50 Pf.
- No. XXIII. **Mittheilungen über die derzeitige und angestrebte Schiffbarkeit der Hauptströme und ihrer Nebenflüsse.** 2. Heft. Normalschiffstyp für Flussschiffe. Dir. Baumgarten-Wien, Ober-Ing. Renner-Budapest. Mit 8 Figurentafeln. Preis 1,25 M., für Mitgl. 85 Pf., bei 25 St. 60 Pf.
- No. XXIV. **Binnenschiffahrtsstatistik der Verbandsländer.** 1. Heft. Dr. Pap-Budapest, Major a. D. Kurs-Berlin. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XXV. **Mittheilungen über die derzeitige und angestrebte Schiffbarkeit der Hauptströme und ihrer Nebenflüsse.** 1. Heft. Normalschiffstyp für Flussschiffe auf der Donau. Kapt. C. V. Suppán-Wien, Ing. Spacil-Wien. Mit 7 Tafeln. Preis 1,50 M., für Mitgl. 1 M., bei 25 St. 75 Pf.
- No. XXVI. **Die bayrische Donau als Schiffahrtsweg der Zukunft.** Von J. Klein-Budapest. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. XXVII. **Schiffbarkeit der Flüsse in Bezug auf Fahrtiefen u. s. w.** 2. Heft. Die obere Donau. Präsident Leibbrand-Stuttgart, Bauamtmann Hensel-Deggendorf. Mit Wasserstandstafel. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XXVIII. **Anhang zum Verhandlungsbericht des II. Verbandstages in Wien vom 24.—28. 5. 1897.** Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XXIX. **Die Einführung von Schiffahrts-Abgaben auf dem Main.** Dr. Landgraf-Wiesbaden. **Zur Frage der Regulirung geschiebeführender Flüsse.** Bauamtsassessor Faber-Rosenheim. Preis 1,20 M., für Mitgl. 75 Pf., bei 25 St. 55 Pf.

- No. XXX. **Das Verhältniss von Wasserstrassen und Eisenbahnen seit 1885 und die Wirkung des Rohstofftarifs auf das Donau-Main-Kanalprojekt.** Bauamtsassessor Heubach-Speyer. Preis 80 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 St. 35 Pf.
- No. XXXI. **Ueber die einheitl. Pflege der Hydrographie der Verbandsländer.** 3. Heft. Bauamtsassessor Faber-Rosenheim, Prof. Dr. Günther-München. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. XXXII. **Mittheilungen über die derz. u. s. w. Schiffbarkeit der Hauptströme und ihrer Nebenflüsse.** 5. Heft. Schiffbarkeit der Elbe in Sachsen. Oberbaurath Weber-Dresden. Preis 1,50 M., für Mitgl. 1 M., bei 25 St. 75 Pf.
- No. XXXIII. **Normal-Abmessungen für Kanäle.** 1. Heft. Sektionsrath Leop. Farago-Budapest, Prof. A. Oelwein-Wien. Preis 75 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 St. 30 Pf.
- No. XXXIV. **Die weitere Entwicklung der Hebewerke.** Ober-Ing. Gerdau-Düsseldorf. Preis 1,20 M., für Mitgl. 75 Pf., bei 25 St. 55 Pf.
- No. XXXV. **Die Wolga als Schifffahrtsstrasse.** Ober-Ing. Renner-Budapest. Preis 2 M., für Mitgl. 1,30 M., bei 25 St. 1 M.
- No. XXXVI. **Die Finanzpolitik der Wasserstrassen.** Dr. Gottfried Zoepfl-Nürnberg. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 St. 25 Pf.
- No. XXXVII. **Das Donau-Main-Kanalprojekt.** 3. Heft. 1. Stand des Projekts Frühjahr 1898. Erster Bürgermeister Dr. von Schuh-Nürnberg. 2. Der Petroleumhandel und der Ludwigskanal. Berthold Ring-Nürnberg. Preis 80 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 St. 35 Pf.
- No. XXXVIII. **Regelung der Nachtruhe im Schifffahrtsgewerbe.** K. K. Binnenschifffahrts-Inspektor, Reg.-Rath Schromm-Wien. Mit 1 Tafel. Preis 80 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 St. 35 Pf.
- No. XXXIX. **Mittheilungen über die derzeitige und angestrebte Schiffbarkeit der Hauptströme u. s. w.** 6. Heft. Normal-Binnenschiffstyp für die Verbandsländer. Kapt. C. V. Suppán-Wien. Mit 2 Tafeln. Preis 1,50 M., für Mitgl. 1 M., bei 25 St. 75 Pf.
- No. XL. **Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen.** Prof. Dr. Lotz-München, Syndikus Dr. Hatschek-Frankfurt am Main und Syndikus Dr. Stein-Duisburg. Mit einem Anhang: Ueber Flusszölle. Prof. Dr. Lotz-München. Preis 1,25 M., für Mitgl. 90 Pf., bei 25 St. 75 Pf.
- No. XLI. **Verlauf des III. Verbandstages in Nürnberg** am 1., 2. und 3. Juni 1896. Preis 1,25 M., für Mitgl. 90 Pf., bei 25 St. 75 Pf.
- No. XLII. **Die Donau von Kelheim bis Passau als Grossschifffahrtsweg.** Bauamtmann Hensel-Deggendorf. Preis 75 Pf., für Mitgl. 60 Pf., bei 25 St. 40 Pf.







10. 00



POLITECHNIKA KRAKOWSKA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351760**

K.dn. 524. 13. IX. 54

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299294

*h*