

Deutsche Zoll- und Eisenbahnpolitik einst und jetzt.

Von Professor Dr. Johann Viktor Bredt,
Mitglied des deutschen Reichstages.

Budapest, 4. Mai.

Da der Ungarisch-Deutsche Wirtschaftsverband sich die Aufgabe gestellt hat, auf eine zollgemeinschaftliche Annäherung zwischen den drei verbündeten Reichen hinzuwirken, ist es geboten, sich mit den wirtschaftspolitischen Problemen und Erscheinungen in den anderen Staaten zu befassen, sie kennen zu lernen und bei den Arbeiten auf diesem Gebiete richtig zu bewerten. Da wird es nun für Ungarn vor allen Dingen von Interesse sein, sich einmal mit der deutschen Zoll- und Eisenbahnpolitik zu befassen und deren Entwicklung kurz vorüberziehen zu lassen. Es ist dies von Wert zunächst deshalb, weil in der deutschen Zoll- und Eisenbahnpolitik all die Fragen, die uns im Wirtschaftsverbände heute berühren, schon einmal aufgetaucht sind und eine Lösung erfahren müssen. Man kann nun sagen, daß es auf diesem Gebiete heute kaum ein Problem gibt, mit dem unsere Voreltern und Vorgänger in Deutschland sich noch nicht zu befassen hatten und das ihnen keine Schwierigkeiten bereitet hätte. Wie wir fertig geworden sind mit diesen Schwierigkeiten, das kann uns eine Lehre geben für unsere Maßnahmen und Bestrebungen in heutiger Zeit.

Der Deutsche Zollverein ist uns das lehrreichste Beispiel der Geschichte, wie eine Einigung von Staaten mit verschiedenen Interessen zustande gebracht oder gehindert werden kann. Nach dem Wiener Kongresse setzte in Deutschland ganz naturgemäß das Bestreben ein, eine neue Einigung der ehemals im römischen Reiche vertretenen Staaten herbeizuführen. Da sehen wir nun, wie Oesterreich und Preußen diese Aufgaben auf ganz verschiedene Weise anfaßen. Was Oesterreich erstrebte, war stets eine politische Einigung unter österreichischer Führung, eine Einigung, die sich auf die inneren Verhältnisse und die Verfassung des Staates erstreckte. Oesterreich hat sich an dieser Aufgabe fünf Jahrzehnte lang abgemüht, mit dem Erfolg, daß seine ganzen Pläne und ganzen Hoffnungen zusammenbrachen und dafür heute das völkerrechtliche Bündnis dreier selbständigen Staaten besteht. Preußen hat in dieser ganzen Zeit niemals versucht, irgend welche verfassungsmäßigen oder innerpolitischen Ziele in Deutschland zu verfolgen. Es hat im Gegenteil gegenüber jener alten österreichischen Kaisermacht stets den Standpunkt vertreten, die Einzelstaaten in ihrem inneren Leben völlig unberührt zu lassen. Es hat aber tatkräftig und zielbewußt gearbeitet an einer wirtschaftlichen Einigung zuerst des eigenen Staates, der damals noch in zahllose Wirtschaftsgebiete zerfiel, und dann des übrigen deutschen Bundes.

Wie die Geschichte des Zollvereins zeigt, gelang es unter großen Kämpfen und großen Schwierigkeiten, eine Zollgemeinschaft zustande zu bringen, deren Gebiet sich mit dem des heutigen Deutschen Reiches deckt. Es war aber eine damals bedauerliche Erscheinung der Weltgeschichte, daß Preußen gezwungen war, sich mit allen Kräften zu widersetzen, daß das mächtige Kaisertum Oesterreich, das damals jeder einzelnen deutschen Macht überlegen erscheinen mußte, in die deutsche Zollgemeinschaft hineinkam, weil damit die innerpolitische Entwicklung der einzelnen Staaten gefährdet erschien. Wie richtig diese Politik Preußens war, zeigte sich im Jahre 1866. Die ganzen völkerrechtlichen Verträge, die den deutschen Bund bedeuteten, zerfielen in nichts. Was aber in keiner Weise berührt wurde vom Gange der Ereignisse, das war die deutsche Zollgemeinschaft. Und so stark erwies sich dieser Bund, daß Bismarcks Drohung, die Zollverträge zu kündigen, sogar die süddeutschen Staaten veranlaßte, wenn auch ungern, so doch einem richtig erkannten Interesse folgend, jene weiteren Bündnisse mit dem norddeutschen Bund einzugehen, die 1870 den Sieg der deutschen Heere herbeiführten. Heute nehmen die innerpolitischen Verhältnisse in den Einzelstaaten ihren ungestörten Gang und selbst die preußische Wahlrechtsreform wird staatsrechtlich richtig nur als eine preußische Angelegenheit angesehen, in der Preußen nun und immer bayerischen und sächsischen Reichstagsabgeordneten ein Recht des Mitredens zugestehen kann.

Auch bei der Eisenbahn hat sich diese Entwicklung gezeigt. Preußen hat sich zunächst ein eigenes Eisenbahngeschäft geschaffen und Bismarck hat vergeblich seine ganze gewaltige Kraft dafür eingesetzt, das Eisenbahnwesen auf das Reich zu übernehmen. Der einzelstaatliche Gedanke erwies sich als stärker. Wenn wir auch heute noch rein objektiv zugestehen müssen, daß der Reichseisenbahngedanke an sich das richtige gewesen wäre, muß man doch zugestehen, daß auch das einzelstaatliche Eisenbahnwesen Erfolge gezeitigt hat, die durchaus befriedigend sind. Die acht preußischen Eisenbahnverwaltungen haben sich derart zusammengefunden und arbeiten derart zusammen, daß die ungeheure Probe des Weltkrieges glänzend bestanden wurde. Dieses Eisenbahnwesen ist für uns ungeheuer lehrreich, weil es uns zeigt, wie man aus ganz kleinen Anfängen heraus, wie der Normalspur und der Vereinslängenangabe zu großen Ergebnissen und gewaltiger Konzentration der Kräfte gelangen kann. Mit Oesterreich-Ungarn sind diese ersten Anfänge, wie die einzelnen Verträge zeigen, längst gemacht. Dies ist eine Basis, auf der weitergebaut werden muß. Es muß auch hier noch eine weitere Einigung erreicht werden, als Vorstufe für noch Größeres.

Die Geschichte des deutschen Zollvereins zeigt uns, daß jedes noch so gut gemeinte Bündnis krank ist, wenn es nicht aufgebaut ist auf absoluter und uneingeschränkter innerpolitischer Freiheit der Komponenten. Wenn wir mit

Oesterreich-Ungarn in eine Eisenbahngemeinschaft oder gar Zollgemeinschaft hineinkommen, ist es die erste und vornehmste Forderung, jede innerpolitische Frage aus dem Gebiete der gemeinsamen Politik auszuschalten. Ebensovienig wie wir wünschen, daß Rußland oder Amerika sich in unsere deutschen inneren Verhältnisse einmischen, ebensovienig wünschen die Ungarn oder die Oesterreicher von uns Deutschen gute Ratschläge oder Lehren zu empfangen. Diese Tatsache muß mit aller Deutlichkeit ausgesprochen werden. Wir wollen keine Neuaufgabe des alten deutschen Bundes, in der eine Macht die Präsidialstellung mit innerpolitischem Einflusse erstrebt, sondern wir wollen eine Erneuerung des Gedankens des Zollvereins, der mit innerpolitischen Fragen nichts zu tun hatte, der aber nach außen die beteiligten Staaten erst zum gewaltigen Aufschwunge der Industrie und der Landwirtschaft und dann zu den mächtigen Siegen auf dem Schlachtfelde führte. So soll der Gedanke unserer Zollgemeinschaft auch von uns gefördert werden.

Die Eisenbahnpolitik zeigt uns, daß man eine geplante Gemeinschaft nicht damit anfangen soll, daß man ein großes Gebäude zeichnet und dann den Weg zu diesem Gebäude und die Möglichkeit zu seiner Errichtung kaum beachtet, sondern daß man auf dem gegebenen Baugrunde mit den gegebenen Bausteinen langsam weiterbaut, und so aus kleinen Anfängen heraus, aber stets auf der gegebenen Grundlage der Tatsache weiterarbeitet, nicht bis ein bestimmtes Ziel erreicht ist, sondern insoweit überhaupt nur etwas Gutes und Erstrebenswertes sich erreichen läßt.

Zollpolitik und Eisenbahnpolitik zusammengekommen zeigen uns, welche ungeheure Masse von Kräften und von Kosten in Deutschland verschwendet worden ist, weil man nicht von Anfang an zielbewußt auf die Lösung der dort gegebenen Aufgaben hingearbeitet hat, sondern weil man die alte deutsche Zwietracht auch auf dieses Gebiet übertrug. Heute wissen wir, daß wir in der Welt aufeinander angewiesen sind. Heute sehen wir, daß wir auf Freundschaft in der Welt nicht rechnen können. Wenn wir dies aber sehen, dann wollen wir es nicht, wie im alten Deutschen Bund und selbst im Zollverein, darauf ankommen lassen, daß erst die bittere Not uns von der Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Einigung überzeugt. Wir wollen es auch nicht in der Eisenbahnpolitik darauf ankommen lassen, daß zuerst die Kräfte sich messen und dann die Einigung erzielt wird, weil keiner seine Sonderinteressen voll befriedigt sieht. Wir wollen im Gegenteil frühzeitig und zielbewußt unsere Aufgaben anfaßen, und keine Organisation ist hier mehr berufen zu einer aufklärenden und fördernden Wirksamkeit als unser Ungarisch-Deutscher Wirtschaftsverband.

Ueber dasselbe Thema hielt Professor Dr. Viktor Johann Bredt auf Einladung des Ungarisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes heute abend im Brunnsaale der Pester Lloyd-Gesellschaft einen interessanten Vortrag, dem ein vornehmes Auditorium anwohnte. Unter den Anwesenden befanden sich: die Geheimen Räte Graf Karl A. Huen-Söderbáry, Franz v. Nagy, Andreas György und Gustav v. Kálmán, die Staatssekretäre Baron Wilhelm Bors, Dr. Leopold Badák und der Direktionspräsident der Staatsbahnen Kornel v. Tolnay, der Präsidentenvertreter der Staatsbahnen Hofrat Sigmund v. Rotányi, Chefredakteur Josef Bécsi, die Hofräte Franz Székely, Dr. Aurel v. Egrny, Emil Savas, Alexander Beimel, Andreas v. Thék und Anton Székács, die Generaldirektoren Dr. Anton Eber und Emil Bacher, die Direktoren Béni v. Cnyedi, Friedrich v. Fellner, Robert Ország, Max Guttman, Professor Rufem Vámbéry, Börsenrat Dr. Emerich Strasser, Aurel Gyömröy, der geschäftsführende Sekretär der Budapester Handelskammer Josef Vágó u. a. Die Versammelten begrüßte der Präsident des Ungarisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes Abgeordneter Dr. Baron Julius Madarassy-Bec in einer kurzen Rede, in der er sagte: Der Ungarisch-Deutsche Wirtschaftsverband erblidt seine Aufgabe in der Vorbereitung des großen Wertes der wirtschaftlichen Annäherung. Er ist sich dessen vollkommen bewußt, daß der wirtschaftliche Boykott, den unsere Feinde mit zielbewußter Energie für die Zeit nach dem Kriege gegen uns vorbereiten, uns mit dem gleichen kategorischen Imperativ wirtschaftlich aufeinander anweist, wie uns der gegen uns gerichtete bewaffnete Angriff vereinigt hat. Der Verband ist der Ueberzeugung, daß sowohl die politischen wie die wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieser Annäherung wesentlich verringert werden können, wenn wir unseren Ibeengang, unsere Wünsche und Ziele gegenseitig je gründlicher kennen lernen und dadurch bestrebt sind, die Gegensätze und Mißverständnisse zu eliminieren, die sich eventuell ergeben könnten. Das sicherste und zweckentsprechendste Mittel hierzu aber ist zweifellos die persönliche Berührung. Wir haben deshalb den Wunsch des Herrn Abgeordneten Bredt, einen Vortrag über die deutsche Zoll- und Eisenbahnfrage mit besonderer Rücksicht auf unsere Annäherung zu Deutschland halten zu wollen, mit großer Freude begrüßt. Indem ich den Herrn Professor herzlich willkommen heiße, ersuche ich ihn, nunmehr seinen Vortrag zu beginnen.

Hierauf hielt Professor Bredt seinen einstündigen Vortrag, der mit großer Aufmerksamkeit angehört und mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde. Den Dank der Zuhörer verdolmetschte Baron Julius Madarassy-Bec in folgender mit allgemeiner Zustimmung begleiteter Rede: „Ich glaube, im Namen sämtlicher Anwesenden zu sprechen, wenn ich dem Herrn Abgeordneten Bredt meinen innigsten Dank für seinen ganz ausgezeichneten und äußerst interessanten Vortrag zum Ausdruck bringe. Ich lege besonderes Gewicht darauf, einen Gedanken, der in seinem Vortrage ganz besonders hervortrat, hier noch