

auf Dr. Kausch, Syndikus der Handelskammer in Dessau, hielt die Ausbarmachung der Elbe für den Verkehr Deutschlands mit Ungarn für sehr wichtig. Er legte die Vorteile dar, die Ungarn aus der Zufuhr von Kohle und Stahl und Deutschland aus der Zufuhr von ungarischen Bodenprodukten gewinnen würden. Vor allem verlangte er die sofortige Schaffung einer Reichsstelle in Deutschland, die sämtliche Kanalpläne einheitlich zu bearbeiten hat.

Für die Schaffung eines Kanals von Hannover nach der Elbe sprach sich Dr. Karsch von der Handelskammer in Dresden aus. Herr Karl Nuese aus Berlin hielt es für nötig, die Zufuhrmöglichkeiten aus Österreich bald auszunutzen und für die Schaffung von Geldmitteln, die er von einem stetigen Frieden erhoffte, zu sorgen.

Geheimrat Vubendey sprach in seinem Schlusswort die Hoffnung aus, daß die Kanalpläne bald verwirklicht werden mögen, und betonte, daß die Kanalschiffahrtswege allen deutschen Häfen zugute kommen würden.

Hierauf lehnte die Versammlung den Zusatzantrag zu der von uns bereits veröffentlichten Entscheidung betreffend den Hannover-Elbe-Kanal ab und nahm die Entscheidung in der ursprünglichen Fassung einstimmig an.

Im Anschluß an diese Aussprache wandte sich die Versammlung der zweiten Kongreßfrage zu, die sich mit den

See-Interessen der Mittelmächte

befaßt. Zunächst erhielt der Vertreter Österreichs, Kaiserlicher Rat

Dr. Johann Aupfiker, Direktor des Österreichischen Lloyd, Wien-Triest, das Wort. Der Redner führte etwa folgendes aus:

Österreich-Ungarn und Deutschland, letzteres in weitestem Maße, waren vor dem Kriege in den Weltverkehr verflochten, an dem beide Reiche in steigendem Maße teil hatten. Durch den Krieg ist diese Entwicklung unterbrochen worden, und die große, aber ebenso schwierige Aufgabe wird es sein, die Fäden, dort, wo sie abgerissen sind, wieder anzuknüpfen. Eine dieser Grundlagen muß die Herstellung des status quo ante in bezug auf den freien Verkehr zur See, die Erreichbarkeit der überseeischen Rohstoffe und der unbehinderte Abfluß der Produkte der Zentralmächte in europäischen und außereuropäischen Konsumländern sein. In Deutschland ist durch ein weitestgehendes Gesetz eine erste Grundlage für den Wiederaufbau der Handelsflotte geschaffen worden, und es darf angenommen werden, daß Österreich-Ungarn diesem Beispiele folgen wird. Gegenseitige Hilfeleistung im Schiffraum und ebenso im Schiffbau wird daher geboten sein.

Die gemeinsam zu erhebende Forderung der Wiederherstellung des freien Verkehrs in der Welt muß eine Ergänzung finden in der Pflege jener Faktoren, die diesen freien Verkehr erst zu einem wertvollen Gut gestalten, das heißt eine Produktionspolitik im Innern des Reichs, die die möglichst höchste Produktivität der Industrie anstrebt, daher Schonung der Steuerkraft und Vermeidung jeder einseitigen Belastung der Industrie, insbesondere darf die Konzentration des Kapitals in Aktiengesellschaften, die die Nationalisierung der Wirtschaft vielfach erst ermöglicht, durch negative Privilegien nicht unterbunden werden. Der Produktionspolitiker zur Seite treten muß eine großzügige Exportpolitik. Diese setzt voraus, daß im Deutschen Reich wie in Österreich-Ungarn die beruflichen Kreise des Exportes für die ungeheuren Verluste schadlos gehalten werden, die sie durch den Krieg erlitten, damit sie rashest in den Stand gesetzt werden, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Das setzt weiter voraus, eine Einrichtung des Kommunikationswesens zu Lande, der die Güter den Ausfallstoren zur See rasch und wohlfeil zuführt. Das setzt endlich eine Außenhandels-Politik voraus, die, von den beiden Reichen möglichst gemeinsam geübt, uns die Mehrbegünstigung in allen in Betracht kommenden Staaten gewährleistet.

Weiter wird der Ausgestaltung der Häfen und ihrer Einrichtungen sorgfältigste Aufmerksamkeit zuzuwenden sein. Dies gilt weniger von den Häfen des Deutschen Reiches als von denen unserer beiden Staatsgebiete, da, obwohl in den letzten zwanzig Jahren vieles geleistet wurde, dennoch vieles nachzuholen ist. Mehr als in jedem Wirtschaftszweig ist gerade im Export die Initiative des Industriellen und des Kaufmannes ausschlaggebend, und kann durch nichts ersetzt werden. Dies möge uns insbesondere für die Frage der sogenannten Ubergangswirtschaft im Auge behalten werden, die um so rascher zu normalen Verhältnissen führen wird, je früher die Zentralisierung unter staatlichem Einfluß beseitigt und die freie Initiative wieder in ihr Recht eingesetzt wird.

Nach ihm sprach Dr. Joseph Kovacs, leitender Direktor der „Adria“, fgl. ungar. Seeschiffahrts-Akt.-Ges., Budapest.

Umfang, Vorbedingungen und Einrichtungen und Lebensverhältnisse der deutschen und ungarischen Seeschiffahrt seien, so betont der Redner, grundverschiedener Natur, aber heute gebe es für die Mittelmächte doch ein gemein-

schaftliches Bestreben, ein einheitliches Ziel: unsere Seeschiffahrt zu schützen und zu heben, wieder auf die frühere Höhe zu bringen und uns in der Förderung dieses Zieles gegenseitig zu unterstützen. Gehört auch die ungarische Seeschiffahrt nicht zu den mit Österreich „gemeinsamen“ Angelegenheiten, so besteht auch in dieser Hinsicht ein gewisser Dualismus insofern, als für Fiume nach dem Westen und für Triest nach dem Osten regelmäßige Schiffsverbindungen unter entsprechender gleichmäßiger Bedienung der beiden Häfen durch Staatsverträge gesichert wurden. Der Krieg hat auch unsere Schifffahrt vom Weltverkehr ausgeschlossen und das Tor zur Freiheit werden uns die Friedensverhandlungen erschließen. — Es sei aber eine wirkliche Freiheit, die uns eröffnet werden soll, dies ist das erste gemeinsame Seeinteresse der Mittelmächte! Die freie Seeschiffahrt und der freie Handel werden es sein, die die heute noch feindselig gegenüberstehenden Völker einander wieder nahebringen.

Ich denke, daß in der Anbahnung und Anknüpfung des beginnenden wechselseitigen Güterausstausches die Neutralen eine wichtige und lobnende Rolle zu führen haben werden, man wird sich vorerst ihrer Vermittlung bedienen. Inzwischen aber muß der Staat mit kräftiger Unterstützung das Ertragen der erlittenen Schäden und Verluste erleichtern. Von einem vielleicht noch größeren Wert, als jede wie immer bedeutende materielle Unterstützung wäre es jedoch für die Interessen unserer Seeschiffahrt, wenn die Regierungen die Reedereien keiner überflüssigen bürokratischen Bevormundung unterwerfen und deren freie Bewegung so wenig wie nur möglich einschränken würden. Die Ubergangswirtschaftsgelehrten haben eine allzu große Angst davor, daß die Reedereien mit einer Heißglut der Ausgehungen auf die frei werdende Konjunktur losstürzen. Hiergegen sollen allerlei strenge Maßregeln ergriffen werden, man empfiehlt die Errichtung der sich so rühmlich bewährten Zentralen, spricht von Requirierung, sogar Verstaatlichung der Schiffe und sinn nach allerlei Schutz- und Vorsichtsmaßregeln gegen die drohende Preissteigerung im Schiffahrtsgeschäfte.

Wir glauben bestimmt erklären zu dürfen, daß weder die deutsche, noch die österreichische, noch die ungarische Seeschiffahrt mit Knebelungsmaßregeln und Dammsträuben an ihre patriotischen Pflichten ermahnt zu werden brauchen.

Zu der „Contemporary Review“ empfiehlt Sidney Webb

eine internationale Zentralisierung, die den Veruf hätte, allen exportierbaren Ueberfluß der wichtigsten Bedarfsartikel der ganzen Welt überall her einzusammeln. Es soll als Friedensbedingung festgesetzt werden, daß Export und Import eine Zeitlang, aber zumindest durch ein Jahr nach dem Kriege, unter die Aufsicht eines internationalen Komitees gestellt werden, das die gerechte Aufteilung der Ware zu überwachen hätte. Dieses Komitee wäre sozusagen das erste Organ der zu schaffenden Völkerliga, eine internationale Autorität, die Europa von der drohenden Not retten soll.

Eine weitere wichtige Frage wäre die Rekonstruktion und Vermehrung unserer Handelsflotten.

Deutschland wird gewiß alle Maßnahmen treffen, sich auch für die Friedenskampagne entsprechend zu rüsten, auch Österreich besitzt leistungsfähige Werften, wir Ungarn befinden uns dagegen in einer ziemlich schwierigen Situation. Auch wir haben empfindliche Verluste zu beklagen, es fehlt uns aber leider die genügende eigene Schiffbauindustrie, unsere Verluste ersetzen und Neubauten bestellen zu können. Wir rechnen darauf, in Österreich und Deutschland entgegenkommend behandelt zu werden.

Vor dem Kriege gingen unsere und die deutschen Seeinteressen ziemlich auseinander. Sagen wir es offen, der Seeverkehr der adriatischen Häfen, und besonders unsere sich erst entwickelnde junge Schifffahrt haben den Druck des mächtigen deutschen Seehandels schwer zu fühlen bekommen, heute stehen wir jedoch vor ganz abnormalen Verhältnissen, jetzt heißt es, fest zusammen zu halten, einander zu helfen, und nicht zu konkurrieren! Wir müssen uns im Import der fehlenden Materialien, in der Rekonstruktion unserer Bestände gegenseitig unterstützen, aber auch daran arbeiten, daß der Frieden zur Verböhnung mit den übrigen Völkern führe und der Weltverkehr bald wieder ungehemmt funktioniere.

Nach diesen beifällig aufgenommenen Darlegungen ergriß

Herr Guldermann, Direktor der S. A. S., das Wort. Redner schildert eingangs die Entwicklung der deutschen Seeinteressen vor dem Kriege, die sich proportional der glänzenden Entwicklung der Gesamtwirtschaft vollzog und ihrerseits auf den Schiffbau und zahlreiche andere Gewerbe befruchtend einwirkte. Durch den Einfluß des Krieges ist diese Entwicklung unterbrochen und zum großen Teil zerstört, und für die Zeit nach dem Kriege hat die Schifffahrt mit ganz veränderten Verhältnissen zu rechnen in Folge der großen Verschiebungen im Bestande

schwer, sein Haupt war grau. Der arme, alte König. Er nahm eine junge Frau. So klingt das alte Gedicht „lieb und trüb“ durch die Handlung, die im Schatten der Kulissen erschließt. Aber die beiden Hamburger Schriftsteller, die Verfasser des Filmstückes, Adolf Lohr und Erich Kühn, geben ihrem Schauspieler Reimers mehr göttiges Versprechen als jenem alten König des Liedes, das da erklingt in die Worte: „Sie mühten beide leben, sie hatten sich viel zu lieb.“ Hier liegt der warmherzige, alternde Mann die Hände seiner Braut, die er aus dem Elend gezogen und zu einer großen Künstlerin gemacht, in die Hände seines Beilers, der wie der Page des Liedes, mit blondem Haupt und reichem Sinn das Herz des schönen Mädchens gewonnen, ob sie sich auch in Dankbarkeit ihrem Wohlthäter unverlobt hatte, um sein Alter mit ihrer jugendlichen Schönheit und Lebenskraft zu schmücken. Das Filmstück, dem Ferdinand Freytag seine phantastische und gestaltungsfrohe Regie geliehen, gewinnt für Hamburg dadurch ein besonderes Interesse, daß Hamburger Künstler, Carl Wagner, Alfred Müller, Philine Formin, das Ehepaar Moebius die Hauptrollen mit künstlerischem und menschlichem Erfassen ihres Wesensinhaltes spielen und Hamburg die Umwelt für die Geschehnisse abgibt, ob sie sich nun in einem vornehmen Modenhause, in einer er früher vielfach zu vergleichen gewesen sei. Zum Schluß warnt der Redner nochmals dringend davor, in die Entwicklung unseres Wirtschaftslebens zu tief einzugreifen. Das deutsche Volk und seine Verbündeten haben im Kriege unerhörte Leistungen vollbracht und besitzen die Kraft, auch nach dem Kriege nochmals eine große Leistung im Wiederaufbau ihrer Volkswirtschaft zu vollbringen, wenn man in dem Geiste, der Deutschland groß gemacht hat, jeder tüchtigen Kraft freie Bahn schafft und wenn die bewährten Pioniere und Führer unserer Volkswirtschaft sich wieder an die Spitze und ihre Erfahrung, ihre Kenntnisse und ihre Tatkraft zur Verfügung stellen. Dann dürfte man auch von der Tüchtigkeit Deutschlands und seiner Verbündeten eine neue wirtschaftliche Blüte und damit auch eine Blüte der Meereserwartung.

In der sich an die mit sehr starkem Beifall aufgenommenen Ansprachen anschließende

Aussprache

brachte Dr. Ferdinand Forster als Vertreter der österreichischen politischen Gesellschaft in Wien den Wunsch zum Ausdruck, daß sich der deutsche Kapitalismus an dem Schiffbau Ungarns beteiligen möchte, und hofft, daß sich eine größere Interessengemeinschaft Deutschlands mit den Deutschen in Triest entwickeln und Deutschlands Orientinteresse über Österreich geleitet würden. Justizrat Dr. Kausch, Syndikus der Handelskammer in München, legte besonders Gewicht auf den Ausbau des Verkehrs mit der Türkei und wünschte, daß der Osten der Adria frei von italienischen Einflüssen bleiben müsse. Dr. Prange, der Vertreter des Deutschen Versicherungszusammenbandes in Berlin, lenkte die Aufmerksamkeit der Versammlung auf das Selbstständigwerden des Transportversicherungswesens, auf die Pflege des Schiffsnachrichtendienstes, wobei er den kürzlich in Hamburg gegründeten „Seediens“ lobend hervorhob, und auf die in Hamburg zu bewerkstelligende Gründung eines Vereins für Privatversicherungen. Schließlich sagte Erzellenz Wirkl. Geh. Rat Kausch, Direktor des Verbandes Chemischer Fabriken Mitteldeutschlands, aus Berlin, daß von den Vorrednern Segelnde zusammen und sprach sich über den freien Mut des Unternehmens lobend aus. Die Industrie stehe dem Optimismus bezüglich der Valuta, des Frachtraumes und der Rohstoffbeschaffung mit wenig Verständnis gegenüber. Der Optimismus sitze bei den Behörden. Die Industrie glaube, daß sich alle diese Fragen durch einen anständigen Frieden von selbst lösen würden. Elbogenfreiheit für Handel und Industrie sei die Hauptsache.

Hierauf wurde folgende

Entscheidung

zur Abstimmung vorgelegt:

Im Anschluß an die auf der Tagung am 19. März 1917 in Berlin gefaßten Beschlüsse sprechen sich die Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände Berlin-Wien-Budapest für eine möglichst enge Vereinigung der Mittelmächte auch auf dem Gebiete des Verkehrs, im besonderen der Seeschiffahrt, aus. Zum Zwecke der gegenseitigen Unterstützung beim Wiederaufbau der Volkswirtschaft wird namentlich, und zwar in Uebereinstimmung mit den am 23. und 24. Juni dieses Jahres in Budapest gefaßten Beschlüssen auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Fragen der Ubergangswirtschaft im gegenseitigen Einvernehmen zu lösen und der freien wirtschaftlichen Betätigung möglichst bald die Wege wieder zu eröffnen.

Nachdem die Entscheidung einstimmig angenommen wurde, richtete der Stellv. Kommandierende General v. Falk Worte des Dankes an die Veranlasser und Teilnehmer des Kongresses und Worte des Dankes für die geleistete Arbeit an die Versammlung. Der Stellv. Kommandierende General v. Falk sagte der Redner — ein vielgescholtener Mann. Sein Name steht unter vielen Verordnungen,

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Wirtschaftskongreß.

Hamburg, 17. November.

An der heutigen Tagung, die kurz nach 10 Uhr im Patriotischen Gebäude begann, nahmen wieder fast sämtliche Vertreter der Behörden, der Parlamente und der Handels- und Schiffahrtskreise teil. U. a. waren Senator Srandes, der Stellv. Kommandierende General v. Falk und der österreichisch-ungarische Generalkonsul, Ritter v. Princig-Herwalt erschienen.

Der Leiter des Kongresses, Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Paasche, Erster Vizepräsident des Reichstages, verlas zunächst das nach-

Antworttelegramm Kaiser Wilhelms.

Den Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbänden danke ich bestens für die dargebrachten Subsidiumsgrüße und Wünsche ihnen guten Erfolg für ihre Verhandlungen zur Förderung der gemeinsamen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Interessen an denen ich mit meiner Regierung wärmsten Anteil nehme.

Wilhelm I. R.

Aussprache über den Elbe-Ober-Donau-Kanal

wieder auf.

Zunächst betonte Dr. Gustav Wankly, Sekretär-Stellvertreter der Handels- und Gewerbeammer in Linz a. D., den Wert des Ausbaues der österreichischen Donaustraße. Der Syndikus der Handelskammer in Bremen, Dr. Alpel wies darauf hin, daß seine Vorredner nicht von einem Donau-Weißstanzal gesprochen hatten, und forderte eine partielle Behandlung der Weser-Interessen, zu denen er auch das Projekt Main-Weerra rechnete. Als Vertreter der österreichischen Elbe-Interessen sprach Dr. Löbl (Böhmen) Bedenken gegen die Schifffahrtsabgaben aus. Den Anschluß des benachbarten Ostens an das mitteleuropäische Kanalnetz forderte Stadtrat Dr. Evert (Danzig), indem er darauf hinwies, daß man auf diese Weise die Wasserstraße nach Wien um 350 Kilometer verkürzen könne.

Im Namen der Alpenländer wies Gemeinderat Dr. Fritz Nudensteiner, Linz a. D., auf das Interesse Deutschlands hin, um die Deutschen in Österreich stark zu machen. Als Hauptforderung stellte er daher die wirtschaftliche Unterstützung der Deutschen in Österreich durch den Ausbau der oberen Donau und die Herstellung einer Verbindung der Donau mit dem Rhein

120