

Vertrag - Kaparung - Ungarische Wirtschaft -
Konferenz.

168

Dr. Gustav Graß (Budapest) hält, obgleich er in erster Reihe Industrieinteressen zu vertreten hat, vom Standpunkte Ungarns eine Abschaffung der Getreidezölle für undisputierbar. Die Zölle haben allerdings den Preis der Getreideprodukte gesteigert. Der Preis ist aber im Bodenwert zum Ausdruck gekommen und der erhöhte Bodenwert wurde teils in Darlehen mobilisiert, teils beim Verkauf des Grundbesitzes in Anrechnung gebracht. Eine Abschaffung der Zölle würde ein plötzliches Sinken des Bodenwertes und damit für viele Gutbesitzer eine Katastrophe nach sich ziehen. Es kann also nur eine schrittweise, sehr mäßige Verminderung der Getreidezölle in Frage kommen, und auch diese habe ihre Grenzen, dort, wo die Herabsetzung der Zölle die Möglichkeit einer Einfuhr ausländischen Getreides stark fördern würde. Daß die österreichische und die ungarische Landwirtschaft sich nicht so sehr intensiviert hat wie die deutsche hat andere Gründe als den Getreidezoll. Das Schlagwort vom Konsumentenschutz hält Redner für übertrieben, denn es gibt sehr wenig Reinkonsumenten, der größte Teil der Bevölkerung aller Staaten ist auch an der Produktion interessiert. Es wäre aber auch für die großen Massen ein schlechtes Geschäft, billiges Brot zu erhalten, aber wenig Geld, sich Brot zu kaufen.

Den dritten Punkt der Tagesordnung bildet die Frage des Ausbaues des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes.

Sofrat Professor Dr. DeLwein (Wien) führt aus, daß in den letzten fünfzig Jahren die Kanäle ihre frühere Bedeutung im großen Gütertransport eingebüßt haben. Die neuen modernen Wasserstraßen habe die preussische Regierung begründet. Die neuen Wasserstraßen gestatten den Verkehr von Booten mit 600 bis 1000 Tonnen Ladung. Schon bei 600-Tonnen-Booten wird eine Ersparnis von 40 Prozent der Transportkosten erreicht. Damit ist die moderne Wasserstraße ein gleichberechtigter Faktor im großen Transportgeschäft geworden. Sie muß sich daher auch nach dem gleichen wirtschaftlichen Entwicklungsgesetz ebenso weiterentwickeln wie die Eisenbahn. Die Staaten, die gegen dieses Wirtschaftsgesetz sündigen wollen, werden dann in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurückbleiben und das Schicksal jener Staaten teilen, die sich, auf eine extreme Schutzpolitik stützend, selbst von jedem Wettbewerb am europäischen Markt ausgeschlossen haben. Durch die Wasserstraßen tritt eine Entlastung der Eisenbahnen von wenig lohnenden Massengütern, die Möglichkeit der Schaffung neuer Industrien, eine Verbilligung der Produktionskosten und eine Erweiterung der Absatzgebiete ein. Beide Verkehrsmittel sind in der Zukunft berufen, sich als Mitbewerber auf dem eigenen und Weltmarkt gegenseitig zu unterstützen, nicht aber zu bekämpfen. Redner skizziert sodann die wichtigsten Linien des noch auszubauenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes und

die verschiedenen Kanäle, welche die Nord- und Ostsee mit der Donau und dem Schwarzen Meer zu verbinden berufen sind, und erwähnt unter den zu schaffenden Kanälen unter anderem auch die Kanalisierung der Save und Kulpa mit einem Kanal nach Fiume und den Bau einer Wasserstraße von Semendria durch das Morava- und Bardartal bis nach Saloniki.

Landtagsabgeordneter Held (Regensburg) hält die Donau für die natürliche Basis des gesamten mitteleuropäischen Kanalsystems. Rhein und Donau sind die gegebenen natürlichen Faktoren für die Schaffung der großen Binnenstraße Nordsee-Schwarzes Meer. Bisher war der Donauverkehr nur mangelhaft entwickelt, und zwar wegen der Unsicherheit der staatspolitischen Verhältnisse hinter den Anliegern, wegen des Mangels eines einheitlichen Donauschiffahrtrechtes und wegen der zu hohen Frachtsätze, welche die Konkurrenzfähigkeit der Flußschiffahrt gegenüber der Seebantelinie herabsetzten. Die hohen Frachtsätze sind Folgeerscheinungen der Schifffahrtshindernisse im Fluß. Auch haben sich Berg- und Talstracht nicht ergänzt. Die Voraussetzung für eine bessere Zukunft ist der Ausbau der Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße, und zwar gleichzeitig und einheitlich durch die Anlieger. Er plädiert für einen Donau-Main-Kanal, der auf eine Tragfähigkeit von mindestens 1000 Tonnen gebracht werden muß. Der Kanal soll vom Deutschen Reich und vom Königreich Baiern gebaut werden. Redner warnt vor Illusionen, hält aber auch einen Pessimismus bezüglich der Zukunft der Wasserstraßen für ungerechtfertigt.