

Deutsch-österreichisch-ungarischer Wirtschaftsverband.

Aus München wird telegraphirt: Der Deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsverband setzte heute seine Beratungen fort. Auf der Tagesordnung stand zunächst die Besprechung der Aufgaben der mitteleuropäischen Agrarpolitik nach dem Kriege.

Dr. Anton Eber (Budapest) stellt als vitalste agrarpolitische Aufgabe Ungarns nach dem Friedensschlusse die Forderung hin: man muß trachten, die Produktivität der ungarischen Landwirtschaft zu heben. Diese Produktivität des ungarischen Bodens bleibt mit 70 Prozent hinter jener des deutschen Bodens zurück. Diese Divergenz kann zur Gänze nie ausgeglichen werden, da einem solchen Ausgleich sich derartige Hindernisse in den Weg stellen, die nicht vollständig zu beseitigen sind. Unser Straßennetz von insgesamt 75,000 Kilometern Länge ist gänzlich ungenügend. Es entfallen bei uns auf 100 Quadratkilometer Straßen in der Länge von 29 Km., während in Baiern auf 100 Quadratkilometer Straßen in der Länge von 111.1 Km. entfallen. Durch den Mangel an fahrbaren Straßen ist eine intensivere Bewirtschaftung des Bodens in vielen Landestheilen ganz unmöglich, und diesem Mangel ist umso rascher abzuhelfen, als nach einer sachmännischen Berechnung sich Investitionen, welche Straßenbau bezwecken, in vier Jahren amortisieren. Ebenso wichtig und dringend ist die Regulirung der Flüsse und die Ableitung der Binnenwässer. Die hauptsächlichste und primäre agrarpolitische Aufgabe Ungarns besteht darin, mittels einer einheitlichen Centralorganisation sofort nach dem Kriege an den Ausbau der fehlenden Straßen, an die Regulirung der Flüsse und an die Ableitung der Binnenwässer zu schreiben. Was die Frage einer Bodenreform anbelangt, ist eine solche im radikalen Sinne durchzuführende Reform kaum zu empfehlen. Schließlich beruft sich Referent auf die jüngste Rede des Grafen Albert Apponyi, der den deutschen Einfluß auf die ungarische Wirtschaftskultur wärmstens wünscht. Das ist fast die allgemeine Stimmung der intellektuellen Kreise in Ungarn, die es gerne sehen würden, wenn sich die deutsche vorgeschrittene Landwirtschaft an unserer Agrararbeit beteiligte. Dies würde und könnte natürlich nicht durch die Ansiedlung breiterer Volksmassen, sondern durch Pachtung und Käufe intensiv zu bearbeitender Grundbesitze seitens kapitalstärkiger und fachkundiger Landwirthe erfolgen. Sodann sprach Erzellenz Freiherr v. Cetto.

Dr. Gustav Graß (Budapest) hält, obgleich er in erster Reihe Industrieinteressen zu vertreten hat, vom Standpunkt Ungarns eine Abschaffung der Getreidezölle für undiskutirbar. Die Zölle haben allerdings den Preis der Getreideprodukte gesteigert. Der Preis ist aber im Bodenwerth zum Ausdruck gekommen und der erhöhte Bodenwerth wurde theils in Darlehen mobilisirt, theils beim Verkauf des Grundbesitzes in Anrechnung gebracht. Eine Abschaffung der Zölle würde ein plötzliches Sinken des Bodenwerthes und damit für viele Gutsbesitzer 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.

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

Hofrath 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. 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 Mithelfer auf dem eigenen und Weltmarkt gegenseitig zu unterstützen, nicht aber zu bekämpfen. Redner skizzirt 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.

Landtagsabgeordneter Heinrich Held (Re-

gensburg) hält die Donau für die natürliche Basis des gesammten 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 Unsicherheit der staatspolitischen Verhältnisse unter den Anliegern, wegen des Mangels eines einheitlichen Donauschiffahrtrechtes und wegen der zu hohen Frachtsätze. Die Voraussetzung für eine bessere Zukunft ist der Ausbau der Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße. Er plaidirt 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 jedem Illusionismus, hält aber auch einen Pessimismus bezüglich der Zukunft der Wasserstraßen für ungerechtfertigt.

Aus München wird telegraphirt: Auf die Guldigungs-telegramme, die der deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsverband und der österreichisch-deutsche Wirtschaftsverband gestern an Ihre Majestäten, den Kaiser und König Franz Joseph und den Kaiser Wilhelm sandten, ist von Sr. Majestät König Franz Joseph ein Antworttelegramm eingelangt, welches besagt, daß der Monarch die Guldigungsgrüße der Verbände mit besonderer Freude entgegengenommen hat und dafür herzlichsten Dank ausspricht.

Kaiser Wilhelm dankte in seinem Antworttelegramm für den Guldigungsgruß der Verbände und wünschte ihren Beratungen gedeihlichen Fortgang.