



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Vosberg-Rekow, Max: Der Osten und der Westen des Reichs und der
wirtschaftliche Ausgleich

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

finnten Laien zu dieser und zu etwaigen schärfern Kundgebungen stellen werden. Namentlich wird viel auf die Haltung eines viel angefeindeten Mannes ankommen, dem, wie man auch sonst über ihn denken mag, der Ruhm gebührt, der Vater der sozialen Bewegung innerhalb des gebildeten Bürgertums zu sein. Wir können nicht glauben, daß Stöcker das Werk seines Lebens mit schnöder Fahnenflucht beschließen werde. Es ist kaum zu bezweifeln, daß den gegen die Geistlichen gerichteten Ermahnungen auch Maßregelungen gegen die Beamten, Lehrer und sonst dem Staate erreichbare Personen folgen werden, die man der sozialdemokratischen Gesinnung beschuldigt, weil sie den Arbeitern volle Koalitionsfreiheit, hohe Löhne, kurze Arbeitszeit und gesunde Wohnungen gönnen, weil sie in dem politischen Glaubensbekenntnis kein Hindernis bei Ausübung der staatsbürgerlichen Rechte oder gar einen Überführungs- oder Straf- abmessungsgrund vor Gericht erblicken mögen, weil sie auch in den Deutschen der untern Klassen Deutsche von ihrem Fleisch und Blut erkennen. Erst wenn auch diese „Affiliirten“ der Sozialdemokratie denselben Verfolgungen ausgesetzt sein werden wie die wirklichen Sozialdemokraten, wird sich zeigen, wie tief die soziale Bewegung der gebildeten Klassen geht. Wir halten sie heute schon für zu stark, als daß ihre Widersacher sie zu dämpfen vermöchten.



Der Osten und der Westen des Reichs und der wirtschaftliche Ausgleich

Von Max Vosberg-Refow



er Figaro hat neulich einen seiner Redakteure, Herrn St. Cère, ausgesandt, um die Stimmung der Italiener gegen Frankreich zu erkunden. Der Berichterstatter hat seinen Landsleuten eine Menge bitterer Wahrheiten heimgebracht. So lautet der letzte Satz seines Berichts: Il n'y a pas des sympathies entre les peuples, il n'y a que des intérêts. Die königlich preußische Regierung aber sandte jüngst Herrn Wasserbauinspektor Sympher nach Schlesien; ich glaube, er hätte seinen Reisebericht mit demselben Satze schließen können: Die Schlesier haben keine Sympathien (nämlich für den Rhein=Weßer=Elbekanal), sie haben nur Interessen (nämlich die eignen). Die haben aber nicht nur die Schlesier, sondern die hat jedermann, und der Satz des Herrn St. Cère ist so richtig wie der des Herrn Sympher es wäre: zwischen Ost und West sind Interessengegensätze vorhanden, mit denen der Staatsmann wie der Volkswirt als mit gegebenen Größen rechnen muß.

Es wird jetzt so viel geschmäht über die Roheit der Interessenpolitik, und doch ist das sehr falsch. Aus vielen Steinen baut man ein Haus, aus vielen Interessen bildet sich der Staat. Aber die Steine müssen gegen einander abgepaßt werden, sonst geben sie kein Ganzes; scharfe Kanten und Ecken fallen dabei weg, sie schleifen sich von selber ab. Früher freilich liebte man es, seinen Interessen ein Mäntelchen umzuhängen. Ich ziehe den jetzigen Zustand vor: kehrt eure Interessen heraus und gleicht sie im Staate gegen einander aus, und worüber ihr euch nicht einigen könnt, das wird unerbittlich hinweggefegt von den wirtschaftlichen Gewalten, die auch ohne Zuthun des Einzelnen unablässig arbeiten an dem Ausgleich, an der Herstellung des Gleichgewichts, am sozialen Frieden.

Unstreitig ist die erste dieser Gewalten der Verkehr. Das ist so richtig, daß man sagen kann: Interessengegensätze entstehen, wo kein Verkehr ist. Oberdeutschland blühte empor und zog nach der Levante; Niederdeutschland ward stark und erbaute von der Hanse Gnaden seine Faktoreien im Norden. Keiner wußte vom andern. Oberdeutschland zog nach Italien, nach Bologna, um dort im römischen Geiste seine Bildung zu suchen; Niederdeutschland studierte in Leyden und schuf die Richtung des Humanismus, die den Reformatoren die Wege geebnet hat. Sie wußten wenig von einander, und weil es am befruchtenden Verkehr zwischen ihnen fehlte, so ging ein Riß durch die Nation, ein Riß im wirtschaftlichen, ein Riß im geistigen Leben. Hätte der alte Grundsatz des *liberum commercium*, des freien Verkehrs, nicht bloß in Bullen und Büchern gestanden, wäre er im alten deutschen Reich lebendig geblieben, es hätte nicht zerfallen können. Und erst als im Zollverein die Verkehrseinheit gefunden war, konnte sich das neue Reich zusammenfinden. Als aber noch siebzehn Zoll- und Verkehrsgrenzen zwischen Köln und Posen lagen, sagte mit Recht der geistreiche Abbé de Pradt: „Die Deutschen sind eingesperrt wie Menagerietiere in den Käfigen; sie können einander brüllen hören, aber nicht zu einander gelangen, denn es sind Gitter im Wege.“

Um im Bilde zu bleiben: es wird jetzt wieder gebrüllt. Die Käfige sind größer, die Tiere sind größer, ihr Kampf würde folgenschwerer sein, wenn sie einander in die Haare geraten sollten. Da kommt der Rhein-Weser-Elbe-Kanal und wird als Thür zwischen beiden Käfigen aufgezogen: was Wunder, der schwächere fürchtet sich, er sucht sich zu schützen, die Thür wieder zuzuschlagen, und das Ergebnis ist — Ablehnung des Dortmund-Rheinkanals im preussischen Landtage.

Doch lassen wir das häßliche Bild, und untersuchen wir den zwischen Osten und Westen zu Tage getretenen Gegensatz auf seine Berechtigung. Wo kommt er her? Wie ist er entstanden? Er besteht von Alters her, das wissen wir alle, er ist geschichtlich geworden. Sehen wir zu, wie das gekommen ist.

Wenn man auf die deutschen Stämme zur Zeit der Völkerwanderung hinblickt, auf das Chaos, das damals war, so kann man Deutschland mit einem

Körper vergleichen, der sich, wie die Erde nach der Kant-Laplace'schen Welttheorie, aus einer Gasmasse verdichtet hat. Die einzelnen Bestandteile diffundieren über unbestimmte Grenzen. Der Verkehr zwischen ihnen ist gering. Der Gote ist Gote, was geht ihn der Chatte an? Das Reich Karls des Großen und seiner Nachfolger ist kein Staat, sondern eine Welt Hierarchie mit zwei Köpfen: Kaiser und Papst. Die eigentlichen Staatsaufgaben fallen örtlichen Gewalthabern und Mächten zu. Diese haben aber nur ihr eignes Interesse und schließen sich gegen einander ab. Der Verkehr bleibt in örtliche Fesseln gebannt, und nur wo er diese einmal durchbricht, zeigt sich eine kurze Blüte des Landes. So bleibt es bis in die neue Zeit.

Aber merkwürdigerweise sind alle diese abgeschlossenen Länderteile in einem Punkt einmütig bei der Arbeit: in der Kolonisation des Ostens. Das Deutschtum dringt vor in Osterreich, Ungarn, Siebenbürgen, Mähren und Böhmen; es wirft im Ostseebezirk Slawen und Prutenen zurück, und in die Brandenburger Marken, nach Pommern, Mecklenburg, Schlesien wandern einträchtiglich mit einander Franken, Westfalen, Niedersachsen und Thüringer. Der deutsche Orden erobert Preußen; unter seinen Fahnen fechten fränkische, sächsische, schwäbische Edle. Bauern und Bürger schieben sich nach, in gleicher Mischung aus allen deutschen Gauen. Und die Slawengefahr, Kriegs- und Leibesnot schweißt die Scharen zusammen, daß sie ihre Stämme vergessen und sich fühlen als eine Nation, als Deutsche unter den halben Barbaren. Ein Gegensatz zur Heimat bildet sich hier noch nicht. Kaufleute ziehen von hüten und drüben. Das Reich giebt Hilfe, wenn die Not dringend wird. Man hält die Ostmarken wert. Die hohenzollerschen Franken bilden ein festes Bindeglied. Aber das Reich bekommt bald mit sich selbst zu thun. Der Orden der Deutschritter zerfällt, von der Heimat schnöde im Stich gelassen. Die Östlinge bauen ihren eignen Staat, und allmählich ist die nahe Beziehung im Westen und Süden vergessen. Der Osten macht von sich reden; aber es ist meist die Person einzelner großer Fürsten, die Interesse erweckt. Land und Leute, ihre Art und Sitte, Denkweise und Lebensgewohnheit kennt man nicht. Der Handel des Ostens geht über die See seine eignen Wege. So wird man einander fremd und bleibt einander fremd bis in den Anfang dieses Jahrhunderts. Es fehlt der Verkehr und damit die Gemeinsamkeit der Interessen.

Im Reiche aber ist man unterdes nicht vorwärts-, sondern zurückgekommen. Kriege zerfleischen das Land. Die wirtschaftliche Einheit kann sich nirgends durchringen. Denn die Adern ihres Organismus, die Verkehrswege, werden geschrópft und unterbunden, wo es nur angeht. Um der Landräuber, um der Zölle, Auflagen, Schoß- und Kopfgelder halben weicht der Verkehr von den Landstraßen auf das Wasser, um der Seeräuber, Passagezölle, Durchgangsteuern, Stapelgelder halben flieht er später wieder vom Wasser auf die neue, die freie Eisenbahn. Das Land, auch im Westen, ist wenig entwickelt. Frankreich giebt kein Absatzgebiet, denn ein englischer Schriftsteller jener Zeit sagt von ihm:

„In der Bibel steht, es sei schwer, daß ein Kamel durch ein Nadelöhr gehe; aber leichter noch geht das Kamel durch das Nadelöhr, als eine Nadel über die französische Grenze.“ Die kleinen Staaten kjoniren einander aufs erbärmlichste; oft ist der Rohstoff vom Fabrikat, das Halbfabrikat vom Ganzfabrikat getrennt, die Manufaktur vom Markt, der Produzent vom Konsumenten.

Da kommt Napoleon und die Fremdherrschaft. Er ist es, der zuerst das Land östlich und westlich von der Elbe auch politisch und ausdrücklich scheidet. Der Rheinbund blüht empor, ein großes einheitliches Wirtschaftsgebiet. Der Kaiser duldet keinerlei innere Schranken. Der Verkehr nimmt neuen Anlauf und braucht an Frankreichs Grenzen nicht Halt zu machen. Ein Hauch der Freiheit weht herein aus dem größern Lande, er giebt größern Blick, höhere Gesichtspunkte. Die Kontinental Sperre schützt; rasch wächst Industrie heran, und das Land befindet sich so wohl wie kaum zuvor. Wenn nur die Fremdherrschaft nicht wäre! Aber die Fremdherrschaft fällt, sie fällt, noch ehe der große Kanal von Paris über Maas und Schelde, Rhein, Weser und Elbe bis zum Schwarzen Meer zur Ausführung kommt.

Nun war Osten und Westen ein Wirtschaftsgebiet, wenigstens soweit es preußisch war. Aber das Antlitz des Westens blieb nach Frankreich gerichtet, dessen Grenze sich ihm wieder schloß wie ein verbotenes Paradies. Wohl war die nationale Begeisterung aufgeflammt, aber hinterher: was war hier der Osten? Im Königreich Westfalen hatte man eine überaus einfache Verwaltung gehabt, fern von jedem Bürokratismus. Hatten doch die großen Gründer des Zollvereins, die Maassen, Kühne, Mohr, nach einander in König Jeromes Diensten gestanden; man hatte andern Wind um seine Stirn gefühlt. Die Kontinental Sperre fiel, und die junge Industrie kam in Not. Man schob es auf den Osten. Der aber sah seinerseits schein auf den Westen. Denn er hatte, ausgezogen von kolossaler Kriegskontribution, in höherm Maße die Opfer des Freiheitskampfes getragen als der begüterte Westen. Und doch wandte sich diesem zunächst das Interesse der Regierung zu. Zwar die Verordnung vom 16. Juni 1816 hatte auch für den Osten alle Wasser-, Binnen- und Provinzialzölle beseitigt, und er hatte seit dem Großen Kurfürsten und Friedrich II. ein selbständiges gutes Kanalnetz. Aber sonst war ihm nichts geblieben, „als der nackte thatkräftige Arm und die warme Sorge für den Rest der von Krieg und Hunger verschonten Familienglieder.“

Das gab nicht nur Fremdheit, das gab auch Gegensätze, die scharf genug waren. Der berühmte preußische Tarif von 1818 schuf zwar Osten und Westen endgiltig zu einem einzigen Wirtschaftsganzen. Aber es waren ungleiche Brüder, die man zusammenschloß. Alle Feindschaft, die gegen diesen Tarif erstand, erstand auch gegen seine Geburtsstätte, den preußischen Osten. Der süddeutsche Barde Biedermaier griff in die Saiten seiner württembergischen Leier und sang im Stuttgarter Morgenblatt das schöne Distichon: „Hohenzollern, du Schloß,

dem die preußischen Könige entstammen, welche einen schrecklichen Zoll hat uns dein Sprößling gebracht!" Nassau aber, der patriotische Großstaat, schloß um diese Zeit ein Schutz- und Trutzbündnis mit Frankreich ab contre la fiscalité prussienne. Und solche Stimmungen fanden ihren lebhaften Wiederhall auch im preußischen Westen, und was man dagegen sagte und schrieb, stieß im Osten an. Der östlich-preußische Büreaukrat und der zugeknöpfte westliche Patrizier paßten schlecht zu einander. Um diese Zeit war der Gegensatz zwischen Osten und Westen am stärksten.

Da beginnt spinnengleich die Eisenbahn das Land zu bestreichen. Eine neue Zeit bricht an: Verkehr drängt Verkehr. Der Westen wird aufmerksam; die engherzige Wuppertaler Patriziergesellschaft blickt auf nach Osten, wo sie verdienen kann, sie gründet in Breslau Filialen. Von Aachen, von Düren geht man hinüber und kommt herüber. Freundschaften und Verwandtschaften bleiben nicht aus. Noch heute finden sich dieselben Namen am Rhein und in Schlesien. Der Osten ist noch roh, aber er verspricht doch viel. Es wandert Kapital hin und schlägt die Brücke. Der Westen ist Industrieland, der Osten soll es langsam werden. Es kommt die Vermittlung Stück für Stück: erst 1854 treten Hannover, Oldenburg, der „Steuerverein“ dem Zollverein bei. Da wird noch in den „Bemerkungen über die Zollvereinsresultate für das siebente Semester 1854“ die größere Wohlhabenheit Hannovers ausdrücklich angeführt, insbesondere seine Abneigung gegen Surrogate, namentlich den Rübenzucker. (!)

Es folgt die Schweifung von 1866. Sie war so segensreich, weil sie nicht nur ein örtliches, sondern auch ein wirtschaftliches Mittelglied schuf zwischen Osten und Westen und bei Frankfurt die Brücke nach Süden hin schlug. Hannover war etwas besondres; es war nicht Industrieland, aber auch nicht Agrarstaat. Jedenfalls war es wohlhabend und aufnahmefähig. Da zeigte sich ein neues Absatzgebiet für beide Enden des Reichs.

Noch ist die Scheidung stark, denn die Natur giebt sie. Aber sie giebt auch die Vermittlung. Mitten zwischen der ober-schlesischen und der rheinischen Kohle liegt die sächsische, und zwischen beiden schiebt sich die böhmische Braunkohle ein. Im Königreich Sachsen entwickelt sich rasch eine Großindustrie, die sich allmählich bis in die Lausitz fortpflanzt und den agrarischen Charakter des Ostens verändert. Der Handel schlägt Brücken. Von der Ostsee geht das Getreide nach Mannheim; aus Danzig und Königsberg kommt nicht nur russische, sondern auch deutsche Fracht. Breslau, die alte Handelsstadt, hat freilich die Artikel gewechselt, die es früher als Stapelplatz der slawischen Gaue führte, aber sie handelt doch nach dem Westen. Schlesien, das „reiche Land, die Perle in der Krone Preußens,“ exportirt, und zwar nicht nur Getreide und nicht nur Produkte des ober-schlesischen Hüttenreviers. Neue Gewerbsthätigkeit bricht sich Bahn: die Zuckerindustrie, die chemische Industrie, die Textilindustrie, die Industrie der Erde und der Steine. Und die Hauptsache: es

erstet die Reichshauptstadt nicht nur als ein Handelsplatz, sondern als ein Industrieplatz ersten Ranges — Berlin hat nach der letzten Zählung 4444 Fabriken! —, der seinen Millionengürtel weiterspannt und die Fabrikschlote hinauschiebt in die friedlichen Acker, bis nach Mecklenburg hinein, wo Zuckerfabriken begründet werden. Je mehr die Entwicklung vorwärtsgeht, desto rascher kommt der Ausgleich, er kommt ganz von selber.

Aber gewisse Gegensätze bleiben doch. Zweierlei regiert den Staat: der westliche Industriemagnat und der östliche Landmagnat. Die Regierung steht zwischen beiden. Giebt sie der Industrie, so denkt sie seit langem zuerst an den Westen, und giebt sie der Landwirtschaft, so denkt sie an den Osten. Die Landwirtschaft im Westen, die Industrie im Osten ist nicht selten unzufrieden. Ein Grund hierfür ist freilich nicht immer vorhanden. Aber es herrscht ein gewisser Neid, und bekommt der eine, so erwacht gleich im andern die Furcht, daß bei ihm die knappe Decke zu kurz werden könnte. Und dann: man liebt auch seinen alten Haß, und bietet sich die Gelegenheit, so hegt man gern die langgewohnte und kaltgestellte Empfindung. So steht die Schlacht.

Aber ehe wir untersuchen, welcher der beiden Gegner im Rechte ist, sehen wir erst einmal zu, ob denn der ganze Streit zu Recht besteht, ob man nicht beide Gegner nach Hause schicken sollte. Lebten wir in der Vereinsamung, und gäbe es nichts in der Welt als unser deutsches Vaterland, lebten wir ferner nur als eine Masse wirtschaftender Einzelwesen und bildeten keinen geschlossenen Staatsorganismus, so könnten wir dem Streite der Meinungen wohl mit verschränkten Armen zusehen. Aber wir leben im Staate, sogar in einer besondern Form des Staates, im Nationalstaate. Was ist heute seine Hauptaufgabe? Es ist der Ausgleich der wirtschaftlichen Interessen. Der Staat muß mit ihnen allen rechnen; aber auch sie alle müssen mit dem Staate rechnen, denn dieses Gebilde vereint in sich eine Potenz von Einfluß und Macht, gegen die jede Einzelströmung nichtig erscheint. Aus dieser Machtvollkommenheit aber erwächst dem Staate die Verpflichtung, mit höchster Einsicht und abwägender Gerechtigkeit zu verfahren, allenthalben und überall. Er darf keine Gunst und Ungunst kennen; wie die Justitia, muß er wägen, was recht, d. h. was für alle nützlich ist, aber er soll keine Binde vor den Augen haben, sondern er soll scharf zusehen, damit ihm nichts entgeht. Gesezt den Fall, es wäre irgendwo eine Industrie entstanden, und diese Industrie, die viele Bürger nährte und mehrere schmückte und ihnen Brot und Heimstatt und Lebensinhalt gäbe, würde notleidend; es träte irgend ein Umstand ein, der ihr Dasein gefährdete und mit ihr die, die ihre Träger sind. Sie ruft nach dem Staate, dem starken Helfer. Wird er sie unter allen Umständen hören? Hören gewiß; aber helfen wird er ihr nur, wenn die Hilfe möglich ist ohne den Schaden der andern, die ebenfalls den Staat bilden und aufrecht halten. Denn der Staat ist ein Organismus, wie irgend einer, und er ist ein volkswirtschaftlicher Organismus oder vielmehr der einzige volkswirtschaftliche Organismus, den wir haben. Eine

sogenannte Volkswirtschaft, die nicht zugleich Staatswirtschaft ist, wie sie viele Nationalökonomien lehren, lehne ich ab, weil ich sie für eine Konstruktion halte, die der wirklichen Grundlage entbehrt. Das aber können wir zu unsrer Freude und Genugthuung sagen: wir haben in Deutschland und in seinen Interessenvertretungen eine sehr große Anzahl von Männern, denen diese Auffassung vom Staatsorganismus in Fleisch und Blut übergegangen ist, und die in ihrer Arbeit in Vereinen, Körperschaften und Handelskammern stets die Mäßigung und Klärung für die Forderungen ihrer Kreise finden, die ein gedeihliches Fortbestehen des Ganzen verbürgt. Darum dürfen wir auch hier, wo der alte Widerstreit zu erwachen scheint zwischen so gewaltigen Mächten, wie dem Osten und dem Westen des Reichs, hoffen, daß das Schwert der Feindseligkeit in die Scheide gesteckt werden wird, kaum daß es gezogen ist, zum Wohle des Ganzen; daß kein ersprießliches Werk gehindert werden wird, weil es in erster Linie dem einem und vielleicht erst in zweiter Linie dem andern dient.

Ich sagte oben, wir lebten nicht nur im Nationalstaate, sondern wir lebten auch nicht allein in der Welt. Und in der That: der nationale Markt sei unsre erste Sorge, aber gleich die zweite sei unsre Stellung auf dem Weltmarkt. Und warum bedürfen wir dessen? Weil unser Land arm, unsre Erde nicht überall fruchtbar und der hungrigen Mäuler gar viele sind. Die Bevölkerung wächst, ihr Hunger wächst mit ihr, aber die Produktionskraft des Grund und Bodens ist nicht gleich schnell zu erhöhen. Schon heute können wir nicht mehr hervorbringen, was wir verzehren. Deutschland gehört zu den Getreideeinfuhrländern. Wohl dem Lande, innerhalb dessen Grenzen sich alles findet, was zur Nahrung und Notdurft seiner Bewohner nötig ist! Wohl dem Lande, das wenigstens den Löwenanteil dieses Bedarfs in der Heimat zu decken weiß! Darum soll die Landwirtschaft unser liebstes Pflegekind sein, und wir sollen sie unter allen Umständen so halten, daß sie alles erzeugen kann, was die natürlichen Verhältnisse gestatten. Aber für Deutschland genügt das schon heute nicht, und das Fehlende muß ersetzt werden. Es wird aber ersetzt durch den andern wichtigsten Bestandteil unsrer Wirtschaft, durch die Industrie. Der Fleiß der Hände und Köpfe ist nicht abhängig von der Ertragsfähigkeit des Bodens; er kann schaffen und sich regen, solange die Kraft reicht, diese lebendige Kraft, die sich aus der Bevölkerung heraus in nie verstiegenderm Strome entwickelt. Der Gewerbefleiß, die Industrie tritt in die Lücke; sie geht hinaus in die Welt und tauscht gegen ihre Produkte Werte, die für die Heimat die Nahrung schaffen. Draußen auf dem Weltmarkte ist nicht immer gut sein; eifrig pfeift da der Sturm der Konkurrenz, und wer nicht das Blut voller Lebensfähigkeit in seinen Adern fühlt, wird hinweggeweht aus der Gemeinschaft des Wettbewerbs. Unsre Industriellen, die sich und ihr Kapital hinauswagen in die unsichere Fremde, sie sind die Pioniere nicht nur unsers Fortschritts, sondern auch unsers Wohlstands, die Vorkämpfer für die Erhaltung unsrer Lebensfähigkeit. Sie holen von draußen, was drinnen fehlt. Sollen wir ihnen nicht dankbar sein und

ein übriges für sie thun, wenn es not thut? Die Schifffahrt bahnt die Wege nach außen. Unsere Reederei ist die zweite der Welt. Millionen über Millionen sind in ihr festgelegt. Sie erheischt gleiche Rücksicht, sie, die den deutschen Namen in fremde Länder trägt und zu Ehren bringt. Nach alledem ist also der Fortbestand unsrer Ausfuhr, die Behauptung unsrer Stellung auf dem Weltmarke recht eigentlich eine Lebensfrage. Die Rücksicht auf die Bedürfnisse der Industrie als Exportindustrie stellt deshalb eine staatswirtschaftliche Richtschnur dar, von der eine weise Regierung nicht leicht abweichen wird. Erhaltung der Landwirtschaft daheim, Erhaltung der Exportfähigkeit der Industrie für den Auslandsmarkt — das sind wichtige Schranken, denen gegenüber jeder halt machen soll, der seine persönlichen Interessen in der Öffentlichkeit vertritt, und das sind auch die Gesichtspunkte, unter denen der Interessengegensatz zwischen dem Osten und Westen betrachtet werden muß.

Gehen wir nun zu der Frage über, die diesen alten Gegensatz — wir hoffen nur für einen Augenblick — wieder aufleben läßt: zur Frage des Rhein-Weser-Elbekanals. Die Regierungsvorlage betreffend den Kanal zwischen Dortmund und dem Rhein ist am 18. Mai v. J. im preußischen Landtage mit 186 gegen 116 Stimmen abgelehnt worden. Vielleicht war es nicht richtig, nur eine Teilstrecke der ganzen großen Wasserstraße zur Vorlage zu bringen, eine Teilstrecke, die weit im Westen liegt, und deren wirtschaftlicher Nutzen dem Osten etwas fern steht. Abgelehnt ist die Vorlage offenbar infolge von Verstimmung des Ostens, insbesondere des landwirtschaftlichen Ostens. Mit Bedauern aber haben wir hören müssen — wenn die Berichte darüber auch mehr oder weniger lückenhaft sind —, daß sich neuerdings auch der industrielle Osten gegen die Vorlage wendet. Er tritt als Gegner auf, wenn auch nicht als grundsätzlicher Gegner.

Die Frage der wirtschaftlichen Bedeutung des Rhein-Weser-Elbekanals ist meiner Ansicht nach noch lange nicht genügend studirt. Die Begründung der Vorlage vom vorigen Jahre weist arge Lücken auf. Die Regierung hat eine unglückliche Hand gehabt; sie hat die Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse wiederholt in die Hände von Laien gelegt. Ich sage Laien, denn eine so tief in die wirtschaftlichen Verhältnisse einschneidende Frage kann unmöglich von Technikern genügend geprüft werden, wie es thatsächlich geschehen ist. Ich war einmal in einer Vorstands- oder Ausschußsitzung eines unsrer größten Kanalvereine. Da hörte ich aus dem Munde eines sonst sehr begabten und tüchtigen Regierungstechnikers, der hernach auch mit der Prüfung der wirtschaftlichen Seite der Frage beauftragt war, den Ausspruch, es sei noch sehr zweifelhaft, ob man den Rhein-Weser-Elbekanal bis in den Rhein selbst durchführen werde; hätte doch die holländische Konkurrenz dann freie Einfahrt ins Land, und das sei hoch bedenklich. Nun, den Mann, der das gesagt hat, schätze ich hoch als Autorität seines Faches; ich table ihn auch nicht um dieses Ausspruchs halber, denn er ist eben kein Volkswirt, und im deutschen Reiche

muß man Fachmann sein, um ein Urteil abzugeben. Ich tadle nicht ihn, sondern ich tadle die Regierung, die ihn an diese Stelle gesetzt hat. Wohl haben wir eine Reihe Geschäftsführer in unsern Kanalvereinen, die auch nicht von Haus aus Volkswirte waren; aber sie sind es doch geworden und haben Gutes geleistet. Wer aber bisher dem Fache fremd war und plötzlich einen solchen Auftrag bekommt, der kann nicht gerade der beste Verteidiger einer wirtschaftlichen Position im Kampfe genannt werden. Dessen sind sich auch unsre überaus tüchtigen Techniker bewußt, und die Übernahme derartiger Aufträge zählt nicht gerade zu ihren Freuden. Aber es heißt gehorchen. Außer den Arbeiten der hannoverschen Ausschüsse kenne ich nur eine Arbeit aus Breslau, die tiefer in die Sache eingedrungen ist. Die zahllosen Einzelgutachten von Handelskammern, Magistraten usw. aber sind nicht genügend benutzt und ausgebeutet, sind auch nicht überall mit der genauen Kenntnis der begutachtenden Stellen studirt worden, die die Urteile oder ihren Wert erst ins rechte Licht rückt. Die einzige Entschuldigung, die sich für die Regierung anführen läßt, klingt beinahe absurd, ist aber leider richtig: die Regierung hat eben keine Volkswirte.

Als ich zuerst an die Beurteilung der Sache heranging, dachte ich offen gestanden daran, einen statistischen Nachweis für die Unstatthaftigkeit des erwachten Gegensatzes zu liefern. Ich wollte zeigen, daß sich Vorteile auf beiden Seiten finden, sich aber mit den Nachteilen ausgleichen. Denn daß die Statistik dies ergeben muß, liegt für den objektiven Beurteiler auf der Hand. Ich türmte gewaltige Zahlenreihen auf: erst den Umfang der Ost- und der Westindustrie, die Transportmengen, die Transportwege, die Frachtfäße, die Ein- und Ausfuhr. Dann ging ich daran, den Konsum der Hauptmassenartikel für den Kopf der Bevölkerung festzustellen und ihn zu der Dichtigkeit in den einzelnen Provinzen in Beziehung zu setzen. Ich nahm die Wasserstände der bedeutenden Flüsse und Kanäle auf, ihre Tragfähigkeit usw. Aber je mehr ich Zahlen auf Zahlen häufte, desto mehr wurde mir klar, daß die Aufstellung solcher Exempel, wie fast überall, so auch hier zwecklos, ja sogar falsch und gefährlich sei. Warum? Weil sie bestimmten einzelnen Erwerbszweigen, Fabrikationsgruppen und Interessentengruppen nur neue und schärfere Waffen zum Kampfe liefern würde, und zwar beiden Seiten, dem Osten wie dem Westen. Was wir wollen, ist aber nicht der Kampf, sondern der Friede. Es sollen nicht die einzelnen Sonderinteressen aufgerufen und gegeneinandergestellt werden; es soll nicht darnach addirt und subtrahirt werden, und wo sich die größere Schlussumme ergibt, etwa die Entscheidung hinfallen. Solche schematische Behandlung könnte zu schlimmen Fehlern führen: wer am lautesten schrie und seine Zahlen in die beste Beleuchtung zu setzen wußte, der schöffe den Vogel ab, gleichviel ob mit Recht oder Unrecht. So manches könnte dabei auch übersehen werden. Gewiß, von einer vergleichenden Abwägung der Stimmen, die da laut werden, soll das Ergebnis beeinflusst werden. Aber ausschlaggebend

für die Entscheidung dürfen nur die Gesichtspunkte sein, die ich oben als wahrhaft staatswirtschaftlich bezeichnet habe. Bei einer einfach zahlenmäßigen Gegenüberstellung der Frachtsätze, Transportmengen, Absatzgelegenheiten würde beispielsweise eins ganz unberücksichtigt bleiben: das Interesse der Millionen von Konsumenten, die die Sache erst fühlen, wenn sie schon fertig ist, und die vorher kaum Veranlassung nehmen werden, ihre Stimme zur öffentlichen Erörterung zu erheben.

Da ich nun meine eignen Zahlen nicht reden lassen wollte, habe ich mich um die andern gekümmert, die bisher aufgetaucht sind. Ich kann die Fracht- und die Ruinberechnungen oder Gewinnberechnungen beider Parteien hier nicht vorlegen, denn ich habe nur vertraulich hineinschauen dürfen. Ich kann nur versichern, daß meiner Ansicht nach die Breslauer zu schwarz, die Westlinge zu rosig rechneten. Ich bedaure auch, aussprechen zu müssen, daß die Rechner über ihren Exempeln die allgemeinen Gesichtspunkte fast ganz versäumt haben. Wenn die Schlesier z. B. erklären: „wir erkennen die Wichtigkeit des Kanals an“ oder ähnlich — „aber,“ so zeigt dieses „aber,“ daß die erste Wendung wenig mehr ist als eine höfliche Verbeugung. Wer nicht anerkennen wollte, daß der Kanal für unser Vaterland von größter Bedeutung ist, der machte sich heute bereits zur lustigen Person. Wenn aber eine der ostländischen Körperschaften soweit geht, nackt und bloß zu verkünden, der Kanal sei nur wichtig „für den Güterabsatz der westlich von der Elbe gelegnen Gebiete,“ so erscheint mir das sehr kurzichtig, und wenn sie gar sagt, daß der Mittellandkanal nicht eher ins Leben gerufen werden dürfe, als bis ihrem Bezirke für den Absatz seiner Industrieerzeugnisse eine vollständige und genügende Entschädigung gegeben worden sei, so ist das eine sehr bedauerliche Auffassung. Ich glaube, in Frankreich wäre sie in der einen Gegend des Landes gegen die andre nicht möglich gewesen.

Was ist vor der Konzessionirung der ersten Eisenbahn in Baiern alles geschrieben und geglaubt worden! „Die Eisenbahnen erleichtern*) das Vordringen eines fremden Kriegsheeres (es ist gewiß, daß Napoleon 1812 Rußland erobert hätte, wenn dort Eisenbahnen gewesen wären); die inländische Pferdezucht, an deren Erhaltung doch auch dem Militär viel gelegen sein muß, wird ruinirt. Deutschland hat weder die Kapitalien noch den Verkehr, eine Eisenbahn bauen zu können, in England und Frankreich, ja selbst in Rußland und Osterreich sind ganz andre Verhältnisse. Süddeutschland hat keinen Handel auf weitere Entfernungen und braucht keine solchen Erleichterungen des Verkehrs, es fehlt an Verkehr; der bisher hier vorhandne in Mannheim, Heilbronn, Straßburg, am Main und in Nürnberg wird, weil er hauptsächlich Expeditions- und Transithandel ist, vernichtet werden, die Staatsfinanzen werden ruinirt, denn

*) Siehe die sehr lesenswerte Schrift von G. Böpfel, *Mittelländische Verkehrsprojekte*. Berlin, Siemenroth und Trotschel, 1895.

die Domänengefälle sinken bei dem allgemeinen Sinken der Preise, die Weggeldeinnahmen hören auf, die allgemeine Verarmung wird sich in den Steuern geltend machen; die ausländische Konkurrenz in Fabrikaten wird das Gewerbe ruinieren, das Spinnfuhrwerk wird vernichtet; die Landwirtschaft, die bisher Hafer, Heu und Stroh lieferte, schwer geschädigt; der Untergang aller mit dem Spinnfuhrwerk zusammenhängenden städtischen und ländlichen »Nahrungen« an den bisherigen Landstraßen, also namentlich der Gasthöfe, Schmiede, Wagner, Sattler, Seiler, Gerber und der mit Viktualienverkauf sich beschäftigenden Gewerbe der Metzger, Bäcker, Brauer, Branntweinbrenner, Melker, Müller ist sicher; der Ruin der Flußschiffahrt, namentlich auch des projektirten Main-Donaukanals ist zweifellos; selbst die Schuhmacher und Schneider werden nichts mehr zu thun haben (denn wer wird den nachteiligen Einfluß der Eisenbahnen härter empfinden als diese, die nun, wenn alles fährt und niemand mehr geht, viele Millionen Schuhe, Stiefel, Hosen und Röcke weniger zu machen haben werden); der Untergang einer Menge von Fabriken und Gewerben, die bei der großen Konsumtion von Holz und Kohlen durch die Dampfwagen und dem dadurch bewirkten Steigen der Holzpreise den Betrieb einstellen müssen, ist besiegelt; die Eisenbahn ist ein absolut unzuverlässiges Verkehrsmittel, und ihre allgemeine Einführung kann zu den größten Verkehrsstörungen Anlaß geben. (Wie wenn der Blitz einschlägt und durch Fortleitung des elektrischen Feuers die Eisenbahn zerstört und somit die Kommunikation besonders zu Meßzeiten auf Wochen und Monate unterbrochen würde, wie sollten dann die Güter fortgeschafft werden? Etwa auf Bauerwagen?)“

Was lernen wir aus diesem Zitat: Wir lernen daraus, wie gefährlich es ist, irgendwo und irgendwie die Wirkung volkswirtschaftlicher Maßnahmen als verhängnisvoll hinzustellen. Oberschlesien mit seiner Industrie ist gewiß einer der wichtigsten Plätze des Reichs, aber sicher ist das von dem Rhein-Weßer-Elbekanal berührte, und mehr noch, das von ihm beeinflusste Gebiet viel größer und wichtiger. Aber zu sagen: wenn man mit Kulturverbesserungen vorgeht, dürfe man nicht an einer Stelle des Landes beginnen, denn ehe man beginne, müsse man erst die andern entschädigen — oder der Kulturfortschritt müsse ganz unterbleiben, das ist doch stark. Wie sollte bei gleichen Anschauungen das Programm Freycinets in Frankreich verwirklicht werden? Die Agitation für den Mittellandkanal ist älter als dieses Jahrhundert, ist beinahe älter als die Herren im Osten selbst. Mögen sie doch erst einmal aus sich herausgehen, wie es der Westen gethan hat. Mögen sie erst einmal Agitationsgruppen über ihr ganzes Gebiet bilden, mögen sie soviel Stimmung für diese Fragen machen, daß es kein Gemeinwesen mehr giebt, das sich nicht dafür interessirte. Der Kanalverein in Breslau ist ja sehr rührig und arbeitsam. Aber er möge erst einmal Komitees zusammenbringen, in denen jeder Bürgermeister, Magistrat und Stadtverordneter sitzt, jeder Handelskammerpräsident und größerer Industrieller — denn so ist es

im Westen. Der Kanal ist nicht der Wunsch einer Anzahl Werks- und Zechenbesitzer, sondern er ist der Wunsch fast der gesamten Bevölkerung West- und Mitteldeutschlands und bis weit nach Süddeutschland hinein. Man sehe, wie die Bremer sofort für ihren Anschluß an den Kanal in Thätigkeit getreten sind; man blicke auf die Tausende und Hunderttausende, die für Agitation, Vorträge und Vorarbeiten ausgegeben worden sind, dann wird man nicht daran denken, dem Ergebnisse dieses jahrzehntelangen Ringens einfach in den Arm zu fallen und zu sagen: wir wollen hier in unsrer beschaulichen Ruhe nicht gestört sein, darum darf nichts daraus werden! Es wird doch etwas daraus werden und hoffentlich nicht trotz der Ostprovinzen, sondern mit ihnen. Wenn dort das Bedürfnis nach Verbesserung der Absatzgelegenheit so groß ist, wie neuerdings behauptet wird, gut, so entfalte man eine entsprechende Thätigkeit, man bringe die öffentliche Meinung auf, mobilisire das östliche Absatzgebiet. Man agitire für den Anschluß, für einen direkten Oder-Elbekanal, für die Oderkanalisation. Weder Rom noch der Rhein-Weser-Elbekanal ist an einem Tage gebaut worden, und ehe seine Osthälfte ihre Schleusen an der Elbe öffnen wird, können auch die östlichen Wünsche dem Thor der Erfüllung nahe sein. Es wohnen einflußreiche Magnaten im Osten; sie zu gewinnen, wo das Interesse so klar zu Tage liegt, ist leicht, und der Erfolg wird groß sein. Man sage nicht: Haltet ein mit dem guten Werke, weil es uns nicht gefallen kann, sondern man begrüße das Werk mit der Zustimmung, die ihm gebührt, fördere es nach Kräften, bringe es durch die Schiffahrtshindernisse und Untiefen des preussischen Landtags und sage dann: jetzt ist der erste Schritt gethan auf der Bahn des wirtschaftlichen Aufschlusses, nun wollen wir arbeiten, daß die Ausgestaltung für alle Teile gleich segensreich werde. Wenn der Osten diese Stellung einnimmt, wird ihn der Westen gern verstehen und wird helfen auch für das andre Ende des Reichs mit aller seiner Kraft.

Also: sind gegenüber dem Rhein-Weser-Elbekanal für den Osten „Kompensationen“ nötig und geeignet, ihm die gleichen oder ähnliche Fortschritte zu bringen, wie sie der Westen von dem Bau des Kanals hofft, so fordere man Regierung und Volksvertretung zur Gewährung solcher Kompensationen auf. Aber nicht, indem man die Kanalvorlage ablehnt, sondern indem man ihr zustimmt als der Vorbedingung, auf Grund deren auch dem Gewerbefleiß am eignen Ende des Landes neue Absatzgelegenheiten erschlossen werden sollen.

Der Rhein-Weser-Elbekanal ist kein partikularistisches Unternehmen einzelner Provinzen, er will dem ganzen Lande dienen. Schon Napoleon I. hat einen besondern Plan für diesen Kanal ausarbeiten lassen, und er war sich dabei eines Umstandes sehr wohl bewußt, der lange nicht genug beachtet wird, und auf den auch Böpfl hinweist: der gewaltigen Fernwirkung der Verkehrsmittel. Die Erkenntnis dieses Umstandes hat zur Folge, daß durch ganz Süddeutschland Anhänger des Planes zerstreut sind. Man sagt sich dort nicht etwa: Dadurch, daß sich Norddeutschland ein einheitliches Wasserstraßennetz baut, werden wir an die Seite

gedrängt und benachteiligt, sondern man sagt sich: die Fülle der Verkehrsvermehrung, die der Kanal erzeugt, wird bis zu uns überfluten, der Osten wird sich rasch angliedern, und der Oder-Donaukanal auf der einen, der Donau-Mainkanal auf der andern Seite wird sehr bald auch die Vereinigung des süddeutschen mit dem norddeutschen Kanalnetz erstehen lassen. Denn wie ein Blick auf die Karte lehrt, handelt es sich in der That um die endliche Vereinigung zwei ganzer getrennter Wasserstraßenetze. Was würde man wohl sagen, wenn irgendwo zwei riesige dichte Eisenbahnetze in einem Lande neben einander lägen, und es wollte jemand dagegen aufstehen, beide durch einen Schienenstrang zu verbinden. Man würde ihn für toll halten. Merkwürdig! was bei Eisenbahnen klar auf der Hand liegt, soll bei Wasserstraßen nicht angehen!

Es ist aber noch eine andre Rücksicht beim Bau des Kanals in Betracht zu ziehen. Das ist der Einfluß des Nord-Ostseekanals. Moltke hat gesagt, wir erbauten diesen Kanal für das Ausland, und das ist in gewissem Sinne richtig: der Mittellandkanal soll ausgleichen, was der Kaiser-Wilhelmkanal etwa zu Gunsten der heimischen Wirtschaft verschiebt. Und käme selbst eine größere Menge westlicher Kohle und westlichen Eisens nach Osten als früher — wäre da nicht in erster Linie die englische Kohleneinfuhr in Gefahr, die noch immer, selbst bis nach Berlin (im Betrage von 200 000 Tonnen) besteht? Sollte wirklich dem Osten plötzlich der Absatz verloren gehen? Wo soll denn plötzlich so viel mehr erzeugt werden? Dies könnte doch immer erst allmählich geschehen, und bis dahin dürfte doch für den Osten ein neues Absatzgebiet gefunden sein. Wo das liegen soll? Nun, das wird vor allem da liegen, wo durch das Anschwellen des Verkehrs auch ein rasches Anschwellen der Bevölkerung und damit der Aufnahmefähigkeit, des Verbrauchs ins Leben treten wird. Auch die weiter östlich gelegenen Gegenden werden ihre Bedürfnisse steigern, und Schlesien, das Ausfuhrland, das 20 Millionen Tonnen ausführt und nur etwa 3 Millionen Tonnen einführt, wird mit Freuden das reiche Füllhorn seiner Gaben über diese Gebiete ausschütten. Auch das Ausfallthor nach dem Süden dürfte durch den Oder-Donaukanal zu öffnen sein. Es hat schon mancher Industriezweig im Laufe der Entwicklung sein Absatzgebiet verschieben müssen, ohne daß er dabei zu Grunde ging; und gegen wirtschaftliche Notwendigkeiten sind auch Landesgrenzen keine haltbaren Dämme. Wer will sagen, wie lange noch Rußland handelspolitisch verschlossen bleiben wird?

Endlich noch eins. Es ist der Agitation gegen den Kanal nicht gelungen, aus dem Unternehmen einen Schaden für die Landwirtschaft herzuleiten. Das ist schon viel. Aber ich meine, wenn sich irgend ein Produktionszweig im Lande des Rhein-Weser-Elbekanals freuen sollte, so wäre das die ostelbische Landwirtschaft. Es giebt kein besseres Zeugnis für die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit des Kanals, als die Thatfache, daß er einander ergänzende Produktions- und Konsumtionsgebiete mit einander verbindet. Der Westen braucht Brotfrüchte, Viktualien und Nutzholz: das produzirt der Osten. Der Osten

braucht Maschinen, Werkzeuge, Kohlen, Düngemittel: die erhält er vom Westen. Daß in der Verbindung beider ein Vorteil liegt, das wird keine künstliche Fracht- und Absatzverrechnung verdunkeln können. Ja, wenn man Kanäle baute, die das fremde Getreide hereinbrächten an Stellen, die ihm bisher nicht offen standen! Aber ein Kanal, der einen Wasserweg mitten aus dem Agrargebiet mitten ins Industriegebiet schafft innerhalb einer Umrahmung von Schütz- zöllen, muß beiden Teilen Nutzen bringen. Wodurch soll denn der Landwirtschaft geholfen werden? Etwa durch die sogenannten kleinen Mittel? Wer glaubt das noch heute? Aber es kann ihr geholfen werden, wenn man sie aus ihrer Verkehrsisolierung herausholt, wenn man sie dem Verbrauchsgebiete näherrückt, wenn man ein Zufließen der Bevölkerung, eine Steigerung des Verkehrs an der Grenze ihres Gebiets und bis weit hinein bewirkt, sodaß auch ihre Werte steigen, auch ihre Erzeugnisse bessere und willigere Nachfrage finden. Ich sagte schon: die Vorbereitung der Regierungsvorlage war unter anderm auch nach dieser Richtung mangelhaft und die Beschränkung auf den Westteil der Vorlage ein Mißgriff. Aber dieser Mißgriff läßt sich verbessern, und die Landwirte des Ostens werden wohl zu gewinnen sein. Ich habe irgendwo die Ansicht ausgesprochen hören, durch den Kanal werde Industrie in Mitteldeutschland geschaffen werden, diese werde neue Arbeitskräfte an sich ziehen, und diese würden der östlichen Landwirtschaft verloren gehen. Ich glaube, das Gegenteil von dem wird eintreten. Oder strömen vielleicht die östlichen Landarbeiter nach Oberschlesien? Nein, lasse man das gelobte Land der Industriearbeit nur näher an sich heranrücken, dann werden manchem die Augen aufgehen, wenn er es von nahe sieht, und mancher Sachfengänger wird daheim bleiben, daheim, wohin sich so mancher zurücksehnt, der fortzog, und dem nun Entfernung und Geldbeutel die Rückkehr zur väterlichen Pflugschar versagen. Der Verkehr bringt nicht nur den Ausgleich, er bringt auch den Wohlstand. Bahnen wir ihm die Wege, auf daß bessere Tage kommen.

Daß wir zwei getrennte Kanalnetze und unter den wirtschaftlichen Nachteilen dieser Einrichtung Gegensätze entwickelt haben, die nicht bestehen sollten, das ist nur möglich gewesen durch unsre nationale Zersplitterung. Daß wir jetzt, wo sich die Brücke bietet, zu ihrem Bau wieder nicht einmütig sind, erinnert an den Grundfehler unsers Volkes. Möge der Osten Wünsche und Anschlußpläne vortragen, er wird im Westen offene Ohren und Herzen finden. Aber zunächst helfe er mit an dem großen Werke, das die Brüder des Ostens und Westens einander nähern soll. „Wer prozessirt, verarmt; wer streitet, wird ein karger Schlucker.“ Frankreich ist reich durch das einheitliche Netz seiner Wasserstraßen. Streben wir ihm nach, nicht indem wir uns bekämpfen, sondern indem wir uns ergänzen und ausgleichen in Nord und Süd, in Ost und West.

