



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

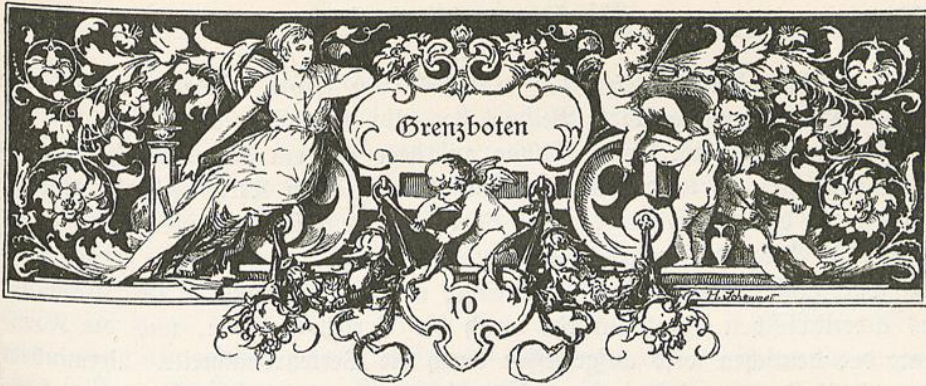
**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Schiele, G. W.: Über Thünens isolierten Staat mit einer Anwendung auf die  
Wirklichkeit : (Schluß)

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



## Über Thürinens isolierten Staat mit einer Anwendung auf die Wirklichkeit

(Schluß)

**D**enken wir uns zwei Güter. Das eine soll bei Chicago dicht an der Wasserstraße liegen, das andre hinter Breslau. Auf beiden sollen die Unkosten so hoch sein, daß die Landrente bei einem Wert des Getreides auf dem Gute von 100 Mark für die Tonne eben verschwindet. Wenn dann der Preis in Mannheim abzüglich des Zolls auf 127 Mark steht, so kann das Getreide von diesem Gute noch, wenn auch mit einem verschwindend geringen Vorteil, nach Mannheim gebracht werden. Denn die Transportkosten von Chicago dahin betragen (im Jahre 1896) 26 Mark 45 Pfennige. Wir nehmen an, daß das andre Gut 500 Kilometer preußischer Eisenbahnen zu benutzen hätte (Kosten: 23 Mark 70 Pfennige) und vorher 8 Kilometer Landweg (1 Kilometer für die Tonne zu 50 Pfennigen). Es hätte dann für seinen Transport 27 Mark 70 Pfennige zu zahlen. (Ulrich, Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig, 1898.) Müßte dieses Gut sein Korn nach Mannheim bringen, so würde seine Landrente negativ, es kostete Zuschuß. Es ist eben billiger, die Ware von den amerikanischen Seen an die Küste, über das Meer und den Rhein hinauf zu bringen, also etwa 8000 Kilometer weit, als 500 und einige Kilometer in Deutschland. Man wird einwenden, daß das Gut seine Ernte ja eben nicht nach Mannheim zu bringen brauche, sondern nur nach Breslau. Wohl, aber der Breslauer Markt steht auch nicht unabhängig vom Weltmarkt da, sondern weil er ein Markt mit Überschuf an Ware ist, so steht sein Preis immer unter dem Weltmarktpreis, und zwar gerade soviel, als es kostet, seinen Überschuf an Ware dem Weltmarkt zuzuführen. Das ist nicht nur mit Breslau so, sondern auch mit Königsberg und Berlin. Diese Städte haben mit ihrem Preis in den Jahren von 1892 bis 1898 (Heubach, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 89, 1900) um 15 bis 35 Mark (Königsberg) und 12 bis 28 Mark (Berlin) für die Tonne hinter dem Preis von Mannheim zurückgestanden, also ungefähr soviel als es kosten würde, ihren Überschuf nach diesem mitteleuropäischen „Seehafen“ zu bringen. Dieser Preisunterschied besteht nur durch die hohen inner-

deutschen Versendungskosten, und er würde sich sofort mindern, wenn diese fielen. Das oben angeführte Beispiel hat also volle Beweiskraft.

Tragen wir diese beiden Güter auf dem Schema des Wirtschaftsstaats Mannheim ein, so wird das amerikanische auf einen Kreis gebracht werden müssen, der dem Mittelpunkt näher liegt, das deutsche auf einen entferntern. Wenn die Güter den gleichen Ertrag in Korn gerechnet haben, so hat doch das amerikanische die höhere Landrente, in Geld gerechnet. Die Geldrente des amerikanischen Guts entsteht durch die Verkehrsvorteile, und die Kornrente des deutschen wird aufgeessen durch die Verkehrsnachteile. Vermindert man die Versendungskosten, so entsteht Rente, wo es vorher keine gab, erhöht man sie, so verschwindet Rente, wo es vorher welche gab. Vergrößert man den Kostenabstand auf zwei schon bestehenden Wegen, so wirkt das auf dem einen als Verbilligung, auf dem andern als Verteuerung. Die an den ersten angeschlossenen Güter gewinnen Rente, die an den letzten angeschlossenen verlieren Rente. In den Jahrzehnten von 1875 bis 1895 sind die Versendungskosten von Chicago nach Liverpool um ungefähr 80 Mark für die Tonne gesunken. (Ulrich, Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig, 1898. Soetbeer, Kosten der Beförderung von Getreide usw. Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, 1896.) Das bedeutet eine enorme Rentenerhöhung für die amerikanischen Güter und eine eben solche Rentenvermindrung für die deutschen Güter, eine Verminderung, die durch den Zoll von 35 Mark nur zur Hälfte ausgeglichen ist.

Es ist noch besonders zu beachten, daß nicht nur von einer relativen Rentenvermindrung hier die Rede ist, etwa in dem Sinne, daß die im Verkehr entferntern Güter gegenüber den durch die Verkehrsänderung näher gerückten Gütern nur darum benachteiligt seien, weil sie an der Rentenvermehrung nicht teil haben. Vielmehr entsteht eine absolute Rentenvermindrung der in ihren Verkehrsverhältnissen nicht mit verbesserten Güter, nämlich bei sonst gleichbleibenden Marktverhältnissen. Indem sich die wirklichen Grenzen auf der einen Seite durch die Verkehrsverbesserung ausdehnen, schränken sie sich bei gleichbleibendem Bedarf auf der andern Seite ein und scheiden die äußersten Güter aus, die bisher von dieser Seite noch an der Marktversorgung teil hatten. Der Marktpreis wird niedriger, weil die Anfuhr der letzten zur Versorgung noch nötigen Mengen billiger geworden ist. Aber alle Warenmengen, deren Anfuhr nicht billiger geworden ist, bringen ihren Verkäufern durch den geringen Preis weniger Rente ein.

Keiner hat schöner als List dargestellt, in wie hohem Maße Transporterleichterungen, z. B. Eisenbahnbauten, renteschaffend wirken. In Amerika hat keine Eisenbahngesellschaft gebaut, ohne sich Landkonzessionen zu sichern. Es war allgemein bekannt, daß sich der größte Gewinn eines Eisenbahnunternehmens nicht in den Stationskassen zeigt, sondern in der Wertvermehrung des umliegenden Landes, das mit einemmal Rente trägt, wo es früher die Arbeit nicht gelohnt hat. Transportkosten fressen Rente, und indem sie vermindert werden, bleibt Rente übrig.

Angeichts dieser Thatfachen ist man verblüfft, zu sehen, daß Deutschland

die höchsten Eisenbahngetreidetarife zu haben scheint, die es gibt. Man vermutet zunächst, daß die Fiskalität der preußischen Eisenbahnverwaltung, die für den preußischen Staat hohe Summen herauswirtschaftet, schuld ist, wenn man in Preußen im Gegensatz zur ganzen Welt die Transportkosten hochhält. Aber in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik berichtet Bernaginski über die Tarifpolitik in Posen und giebt dabei folgende Notiz: „Recht bedeutend war das finanzielle Interesse des Staats an der Beibehaltung der niedrigen Staffeltarife (1891 bis 1894). Diese hatten Mehreinnahmen von 5 Millionen Mark und einen Reingewinn von 2 Millionen Mark gegeben.“ Trotzdem mußten diese billigen Tarife auf den Wunsch der Agrarier fallen. Peter Weryho, der ebenda über die russischen Tarife spricht, sagt von diesen: „Trotzdem die bisherigen Getreidetarife fortwährend erniedrigt wurden und nunmehr als die niedrigsten in Europa (ausgenommen kurze Entfernungen in Rumänien) gelten, hat sich doch immer ein Überschuß aus den Einnahmen des Güterverkehrs gegenüber den theoretisch berechneten Selbstkosten ergeben.“ Ebenso billig könnten auch die deutschen Bahnen fahren. Sie haben mehrfach gezeigt, daß sie bereit wären, das fiskalische Interesse ist es nicht, was sie zurückhält, sondern nur der Einspruch der Agrarier, die von niedrigen Tarifen einen vermehrten Einbruch des ausländischen Getreides fürchten. Nichts, finde ich, überrascht mehr bei der Lektüre des zitierten Bandes der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, als diese dogmenfeste Überzeugung in allen landwirtschaftlichen Kreisen, daß ihr Interesse hohe Tarife verlange. Nur wo es sich um den Auslandsmarkt handelt, beim Export nach der Schweiz oder über die nordischen Häfen, fühlen sie sich als Verkäufer einer Ware, die billige Verkehrswege verlangt. Bei den viel umfangreichern Verkäufen auf dem Inlandsmarkt lassen sie immer die Ansicht durchschauen, daß ihre Ware von hohen Tarifen Vorteil haben müßte. Kann man diese Anschauungsweise mit Hilfe des schematischen Wirtschaftsstaates erklären und rechtfertigen?

Das überseeische Getreide kann auf den deutschen Strömen und Kanälen fast alle großen Verbrauchsorte Deutschlands erreichen, z. B. das Rheinland, die Provinz und das Königreich Sachsen, Berlin usw., ohne die Eisenbahn zu benutzen. Um diesen Zustand darzustellen, können wir an dem Bilde des isolierten Staats eine Änderung vornehmen. Wir müssen uns denken, daß die eine Hälfte des Staats, sagen wir die westliche, von einem Kanal durchschnitten wird, der das Meer direkt mit der Hauptstadt verbindet. Wenn wir dann noch annehmen, daß die überseeische Getreidemenge gegenüber dem Verbrauch der Hauptstadt als unerschöpflich zu gelten hat — eine Voraussetzung, die mit der Wirklichkeit gewiß nicht genau übereinstimmt —, und daß der Preis, zu dem das überseeische Getreide in solcher Menge angeboten wird, gegeben ist, so folgt, daß dieser Preis in der Hauptstadt als der Höchstpreis gilt, und daß das inländische Getreide nur insofern am Absatz Anteil haben kann, als es sich nicht teurer stellt. Ist es teurer, so wird das ausländische Getreide allein den Verbrauch befriedigen. In diesem Falle ist das inländische Getreide darauf angewiesen, auf den kleinern Konsumplätzen des Landes unterzukommen.

So ein schematisches Bild kann natürlich nicht genau der Wirklichkeit entsprechen. Schon darum nicht, weil die Getreidearten ihrer verschiedenen Qualität wegen miteinander gemischt werden, kommt einheimisches Getreide in die Hauptstädte und ausländisches auf das Land. Im allgemeinen aber wird wohl die Vermutung nicht fehl gehn, daß in Städten wie Berlin, Magdeburg, Dresden, Halle, Leipzig, Hamburg, Bremen, Stettin, Köln, Mannheim, Frankfurt das inländische Getreide neben dem überseeischen verschwindet. Diese Städte denken wir uns in der Hauptstadt des isolierten Staats zusammengefaßt. Wir haben aber eben eine Annahme gemacht, die in das bisherige Bild dieses Staats nicht paßt, nämlich daß es neben der Hauptstadt noch kleinere Verbrauchsorte im Lande giebt.

Wir nehmen an, daß diese kleinern Verbrauchsorte nicht durch irgendwelche Zollgrenzen und Einfuhrverbote, sondern nur durch die Entfernung von der Hauptstadt getrennt sind. In diesem Falle können die Preise, die in ihnen gelten, nur um die Transportkosten von denen in der Hauptstadt abweichen. Denn wären ihre Preise höher, so würden sie durch Zufuhr von der Hauptstadt gedrückt werden, und wären sie niedriger, so würden sie durch Abfuhr der Ware nach der Hauptstadt erhöht werden. Sie erhalten ihre Preise von der Hauptstadt. Das lehrt auch die tägliche Erfahrung. Denn wenn Kaufmann und Landwirt in der kleinen Stadt ein Geschäft machen wollen, so sehen sie in den Kurszettel nach dem Preise an der Börse. Und wenn es diesen Kurszettel nicht gäbe, und die Börse, die den Preis in der Hauptstadt verkündet, nicht gäbe, so könnte doch die kleine Stadt nicht ihren eignen Preis für sich haben. Das liegt in den Voraussetzungen, erstens daß sie durch ein brauchbares Transportmittel mit der Hauptstadt verbunden ist, und zweitens, daß ihr Verbrauch gegen den der Großstadt verschwindend klein ist und darum den Preis nicht beeinflusst. Immerhin giebt es Bedingungen, worunter der Preis dieser Orte um etwas höher stehn kann als in der Hauptstadt. Nehmen wir an, der Preis in der Hauptstadt stünde auf 150 Mark. Der kleinere Verbrauchsort wäre von der Hauptstadt um 100 Kilometer entfernt. Diese kosteten für eine Tonne 6 Mark, so könnte der Preis in dem kleinern Ort immerhin auf 156 Mark steigen, ohne daß Zufuhr von der Hauptstadt erfolgte. Es muß nur der Verbrauch dieses Ortes alle Ware aufnehmen, die vom Lande zu diesem Preise gebracht werden kann. Und umgekehrt kann der Preis auf 144 Mark sinken, ehe die Abfuhr der Ware nach der Hauptstadt beginnt. Es kommt also darauf an, ob die kleinere Stadt einen so großen Verbrauch hat, daß sie die Waren, die ihr innerhalb dieser Preisgrenzen dargeboten werden, selbst verbrauchen kann. In diesem Falle wollen wir sie eine mittlere Stadt nennen. Unter einer kleinen Stadt verstehen wir dann eine, die das Getreide, das ihr vom Lande her zugefahren wird, zum Preise von 144 Mark nicht mehr alles aufnehmen kann. Für diese kleinen Städte gilt dann daselbe, was Thünen von den Gütern im isolierten Staat behauptet, daß ihr Preis gleich dem der Hauptstadt sei, vermindert um die Versendungskosten. Er ist also um so höher, je niedriger diese Kosten sind, und um so niedriger, je höher diese sind. Er wäre gleich dem Preise in der Hauptstadt, wenn der

Transport gar nichts kostete. Nehmen wir an, daß das deutsche Getreide im Durchschnitt von den Gütern zu den Orten seines Verbrauchs, den kleinen und mittlern Städten, eine Reise von 100 Kilometern auf der Eisenbahn zu machen hätte, so müßte der durchschnittliche Preis des Kornes auf dem Gute um 6 Mark unter dem in den kleinen Städten stehn, denn so viel kosten 100 Kilometer Eisenbahnfahrt. Der Preis in den kleinen Städten stünde wieder um eine ähnliche Summe unter dem in der Großstadt. Würden die Kosten der Eisenbahnfahrt erniedrigt, so müßte der Preis auf den Gütern und in den kleinen Städten steigen, würden sie erhöht, so müßte er sinken. Es wäre allerdings zu erwägen, ob nicht, nachdem die Fahrt von der am Wasserverkehr liegenden Großstadt zur Kleinstadt verbilligt worden wäre, nunmehr auch das überseeische Getreide vordringen würde. Das wäre denkbar nur für die Mittelstädte. Die kleinen Städte haben ja Überfluß an Ware und geben an den großen Markt ab. Ihr Preis muß immer unter dem allgemeinen Marktpreis stehn und verbietet dadurch dem vom Markte kommenden Korn den Wettbewerb. Für die mittlern Städte, die wir oben beschrieben haben, würde sich ohne Zweifel der erreichbare Höchstpreis statt auf 156 Mark nunmehr z. B. auf 153 stellen. Hier also könnte das vom Hafen kommende Korn mit größerem Vorteil eindringen, was unten näher erörtert werden wird. Im ganzen aber kann sich unmöglich der Absatz des einheimischen Getreides nach dieser Transportverbilligung einschränken, sondern im Gegenteil nur gewinnen. Nehmen wir an, daß durchschnittlich das deutsche Getreide hundert Kilometer weit zu fahren hat, um an seinen Verbrauchsort zu kommen. Dann kostete es, wenn es auf dem Gute für 145 Mark hergestellt wird, in der Stadt nur 148 Mark statt wie vorher 151, oder wenn es den Preis von 150 in der Großstadt erhält, so brächte es auf dem Gute jetzt 147 statt sonst nur 144 Mark.

Es ist wahr, die Verbilligung des Wassertransports zur See und auf den deutschen Strömen hat dem deutschen Getreide nur geschadet und dem amerikanischen genügt, denn dieser Weg liegt zwischen den amerikanischen Gütern und ihrem Verbrauchsort. Die Verbilligung auf den deutschen Eisenbahnen muß dem deutschen Getreide nützen und dem amerikanischen schaden. Denn dieser Weg liegt zwischen den deutschen Gütern und ihrem Verbrauchsort. Indem ihr Weg billiger wird, wird ihre Ware konkurrenzfähiger auf dem Markte und zugleich ihr Landbau lohnender.

Nur wenn es viele deutsche Mittelstädte gäbe, worin das Getreide den Höchstpreis von 156 Mark unter unsern Voraussetzungen erreichte, weil ihr Verbrauch groß wäre, und sie mit den Wasserwegen nur durch einen Schienenweg von hundert Kilometern verbunden wären, würde es auch Güter geben, die bei einer Transporterleichterung verlören, nämlich solche, die weniger als hundert Kilometer Eisenbahn von diesen Mittelstädten entfernt wären. Indem der Preis auf 153 Mark in der Mittelstadt sank, würden sie mehr verlieren als gewinnen.

Es ist nun die Eigenschaft der westlichen Gegenden unsers Reichs, daß ihre Preise nach Abzug des Zolls über dem Weltmarktpreise stehn, während im Osten die Preise mit der gleichen Regelmäßigkeit unter dem Weltmarkt-

preise stehn. „In den östlichen Provinzen Preußens, welche mehr Getreide produzieren, als sie bei ihrer geringen Bevölkerung brauchen, die also auf den Export angewiesen sind, sind die Preise entschieden gedrückt als im Westen, welches einen erheblichen Zuschuß bedarf und damit auch besonders auf das Ausland angewiesen ist. Der Preisunterschied zwischen Rheinland und Westfalen, dem südlichen Baden einerseits, Amsterdam und London andererseits geht weit über die Höhe des Zolls hinaus, während er im Osten im großen und ganzen hinter ihm zurückbleibt. Erst die Beseitigung des Identitätsnachweises hat hierin eine gewisse Ausglei chung herbeigeführt. Die Möglichkeit des Exports ließ im Osten eine Verbesserung des Preises eintreten, und was dasselbe heißt, den Zoll intensiver zur Geltung kommen.“ (Conrad, Die Stellung der landwirtschaftlichen Zölle in den 1903 zu schließenden Handelsverträgen. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 1901.)

Man stelle sich vor, in welcher Verlegenheit ohne diese Exportprämie die Getreide produzierenden Gegenden wären. Sie müßten entweder exportieren, um auf dem Weltmarkt zu verkaufen, und verlören dabei alle Vorteile des Schutzzolls, oder sie müßten im Inlande verkaufen und sähen einen großen Teil des Werts ihrer Ware in Form von Transportkosten verloren gehn. Die Verbrauchsorte liegen weit, und die Verkehrsmittel dahin sind teuer. 500 Kilometer preußischer Eisenbahn kosten auf die Tonne 23 Mark 70 Pfennige. Nach dem Rhein aber beträgt die Entfernung von Königsberg etwa 1000 Kilometer, nach Berlin etwa 500 Kilometer. Die Staffeltarife konnten ihnen helfen. Sie behielten sie aber nicht. Indem sie jetzt nach Aufhebung des Identitätsnachweises auf Zollgutscheine, die sie nach dem Westen des Reichs senden, sich beim Export den Zollbetrag auszahlen lassen können, sind sie auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig geworden und haben doch auch an dem Schutze teil, den das Deutsche Reich durch den Grenzzoll seiner einheimischen Landwirtschaft geben will. Zur Erhöhung dieser Vorteile giebt es auch noch Ausnahmetarife für den Export über die Seehäfen und nach Böhmen über die Landesgrenze. Es ist charakteristisch, daß diese Verkehrs erleichterungen nur für den Export gelten. Der Aufsatz über Posen (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 89, Bernaginski) weist nach, daß 78 Prozent aller Versendungen aus der Provinz nach Schlesien, Brandenburg und Sachsen gehn, und nur ein Teil des Restes ins Ausland. Dieser Umstand beweist, daß trotz der künstlichen Vorteile der Weltmarkt mit seinen niedrigen Preisen den nicht trösten kann, der sich durch teure Verkehrswege von den nahe liegenden deutschen Verbrauchsorten mit ihren höhern Preisen ausgeschlossen sieht. Alle Orte mit Getreideüberschüssen, nämlich alle Orte, deren Preise nach Abzug des Zollwerts unter dem Weltmarktpreis stehn, würden durch Verbilligung des Binnenverkehrs gewinnen.

Es giebt aber auch Gegenden in Deutschland, deren Preise noch nach Abzug des Zolls über dem Weltmarktpreise stehn. Als Beispiele nenne ich Lindau und München. Lindau steht durchschnittlich 25 Mark höher und München auf gleicher Höhe wie Mannheim. Es ist klar, wo die Landwirte sitzen müssen, die an der Erniedrigung der deutschen Bahntarife kein Interesse

haben können, nämlich überall in der Umgebung von Städten, die höhere Preise haben als die Rheinhäfen, in denen das ausländische Getreide liegt, und nur da, wo sie den Städten näher wohnen, als diese vom Hafen liegen, also z. B. näher an Lindau, als Lindau von Mannheim liegt. Wohnten sie weiter, so würden sie ja mehr gewinnen, als das ausländische Getreide. In München verlangt schon das Konkurrenzinteresse aller Landwirte, daß die Preise, soweit das durch Verkehrsverbesserungen erreichbar ist, möglichst niedrig stehn, niedriger als der Hafenpreis ist. Dadurch ist der Platz gegen das Eindringen der fremden Ware am besten geschützt. Wieviel deutsche Getreidebauern mag es wohl nun geben, die für hohe Eisenbahntarife interessiert sind, nämlich bei denen diese beiden Voraussetzungen zutreffen, daß sie nach einem Ort liefern, dessen Preis über dem Hafenpreis liegt, und der zugleich ihnen näher liegt, als dem Einfuhrhafen? Gerade in der Umgebung solcher Orte mit hohen Preisen pflegt es überhaupt nicht viele Landwirte zu geben, deren Wirtschaft auf Kornverkauf eingerichtet ist. Produkte, deren Versandkosten noch teurer sind als Korn, erzielen dort gewöhnlich noch höhere Preise. Die meisten Lieferanten wohnen überhaupt nicht dicht bei einem großen Verbrauchsort, aus einfach geometrischen Gründen, denn die Zahl der Umwohner nimmt im Quadrat des Radius zu. Die „Meisten“ müssen immer die entferntern sein. Es wäre wichtig, die Frage zu beantworten: Wie weit fährt denn durchschnittlich das deutsche Getreide bis zu seinem Verbrauchsort, nicht bloß zum Getreidehändler oder zur Mühle, sondern bis zu dem Ort, wo es wirklich verzehret wird. Fährt es überhaupt nicht Eisenbahn, so braucht es auch keine billigen Tarife, aber die Statistik der Eisenbahnen beweist, daß es in großen Mengen auf der Bahn fährt, nicht bloß im Norden, sondern auch im Süden.\*) Fährt es nur 100 Kilometer durchschnittlich, so macht das schon 5 Mark auf einen Preis von 150 Mark. Man hört oft sagen, die niedrigen Preise wären nicht das schlimmste, aber unser Korn finde überhaupt keinen Markt mehr. Es ist das verständlich, wenn man überlegt, daß um den großen geschlossenen Quantitäten gegenüberzutreten, in denen das überseeische Korn in solchen Städten wie Berlin oder Frankfurt am Main erscheint, das einheimische Korn sich auch zu großen Quantitäten sammeln müßte. Das ist aber nur aus einem großen Umkreis möglich, und je größer die Menge sein soll, um so kostspieliger. Dieses Zusammenscharren wird bei den Getreidehändlern nicht beliebt sein, und so mögen die Landwirte mit Recht zu dem Gefühl kommen, daß man sie auf den großen Märkten nicht will, sie sehen nur nicht den vernünftigen Grund, der in der Teuerkeit des Binnenverkehrs liegt.

Die Verkehrsverhältnisse des Getreides werden dadurch so unübersichtlich, daß es, nachdem es sich in Mehl verwandelt hat, noch einmal auf Reisen geht. Nun entstehen die leistungsfähigsten Mühlen immer da, wo sich große Getreide-

\*) Küstermann in Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Jahr 1898: Grenzverkehr an Getreide in Bayern 496 000, an Mehl 142 000 Tonnen; Lokalverkehr an Getreide 517 000, an Mehl 151 000 Tonnen. — Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs. Jahr 1896: Binnenverkehr an Getreide (Weizen, Spelz, Roggen, Hafer, Gerste, Hülsenfrüchte) 7 Millionen Tonnen; Grenzverkehr 1,27 Millionen Tonnen.

mengen auf Umschlagsplätzen ansammeln, so besonders in allen Hafenplätzen, wo das ausländische Korn anlangt. Als aus den östlichen Provinzen verbesserte Exporttarife nach den Ostseehäfen eingeführt wurden, entstanden in diesen Häfen große Mühlen, die den Mühlen des Binnenlands erstens das Korn wegkauften und zweitens mit ihrem Mehl Konkurrenz machten. (Bernaginski, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 89.) Wenn sich das deutsche Korn wegen hoher Binnentarife überhaupt nicht mehr in größeren Mengen sammelte, sondern nur in kleineren Mengen und auf kurze Entfernungen reiste, so würde es überhaupt keine großen Mühlen mehr speisen können und auch darum in der Konkurrenz mit dem ausländischen zurückbleiben.

„Die Versuche der Verbilligung des Fernverands von Getreide und Mehl, welche von den preussischen Eisenbahnen ausgingen, stießen jedoch stets auf den Widerstand der süd- und westdeutschen Interessenten, so z. B., daß die Staffeltarife von 1891 schon nach drei Jahren zurückgenommen werden mußten trotz der finanziell glänzenden Resultate.“ (Loß, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 89.) Die Staffeltarife brauchen nun auch nicht gerade das richtigste gewesen zu sein. Richtiger wären vielleicht ganz billige Tarife auf die Entfernung von 1 bis 400 Kilometer, damit das deutsche Korn die Verbrauchsorte Oberschlesien, Sachsen, Provinz Sachsen, Westfalen, Rheinland und Schweiz leicht erreichen und sich überall zu größeren Quantitäten sammeln könnte. Dem steht nur die Angst entgegen, daß auch das ausländische Korn und Mehl Vorteil davon haben könnten. Sogar die polenschen Landwirte haben lieber höhere Tarife, damit die Russen nur keine Vorteile haben. Aber fast die ganze Einfuhr kommt über Wasser. Nur die billigen Wasserwege machen es, daß überhaupt gefährliche Konkurrenz entsteht. Sobald das ausländische Korn aufs Land muß, sind die Waffen gut und gleich. Ohne unsere hohen Bahntarife wären die Preise in den Großstädten Deutschlands vielleicht nicht so hoch. Die hohen Preise sind es aber gerade, die das ausländische Korn zum Wettbewerb anlocken. Wenn die Schiffsfrachten noch billiger würden, so könnte dieser Frachtgewinn das ausländische Korn befähigen, auch auf den teuern deutschen Bahnen noch vorzudringen. Würden statt dessen in Deutschland die Bahntarife erniedrigt, so sanken dadurch die Preise in Breslau, Berlin, Magdeburg, Frankfurt und München, und diese niedrigeren Preise würden allein eine Menge ausländischer Ware von unsern Märkten ausschließen. Das beste Mittel, das deutsche Korn konkurrenzfähig zu machen, ist, daß man es billiger macht als das ausländische. Ein solches Mittel wären billige Tarife.

Die Landwirte, die mitten in den Verbrauchsgegenden wohnen, brauchen, soweit sie überhaupt Kornbauern sind, keine großen Verluste zu fürchten. Sie treffen ja die schärfste Konkurrenz, die ihnen die billigste Verkehrsstraße, der Rhein, bringt, schon vor der Thür. Gegen die Mengen, die hier angefahren werden, und die trotzdem die Preise nicht bis auf den Weltmarktpreis in diesen verbrauchstarken Gegenden drücken können, würde auch vermehrtes deutsches Angebot keinen großen Preisdruck fertig bekommen. Der Erfolg bestünde vielleicht nur in einem geringen Sinken des Preises, aber in einem

vermehrten Anteil der deutschen Ware am Umsatz, und in einem Steigen der Preise in den rein landwirtschaftlichen Gegenden und auf den entfernten Gütern selbst, der Preise also, die in keinem Kurszettel notiert werden und doch die entscheidenden sind.

„Die heutigen Getreidezölle kombiniert mit Eisenbahnfrachten von 462 Mark pro Waggon auf 1000 Kilometer würden für die stark industriellen Getreide-defizitgebiete des Westens schon längst unerträglich gewesen sein, wenn nicht der Rheinstrom die Zufuhr mit geringen Frachtpfesen ermöglicht hätte.“ (Vog, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 89.) Und — möchte ich hinzufügen — die Zölle wären vielleicht auch gar nicht nötig gewesen, wenn der Rhein und die Elbe und die mit ihnen zusammenhängenden Wasserwege mit ihren niedrigen Frachtpfesen nicht wären, die die ausländische Ware zu fast allen Großstädten Deutschlands tragen. Wenn es wahr ist, daß fast die ganze Getreideeinfuhr Deutschlands zu Wasser ankommt, so kann der Zoll für die Praxis einem Rhein- und Elbetroi verglichen werden und könnte vielleicht auf allen andern Grenzen ohne viel Schaden entbehrt werden.\*) Die Wirkung dieses Zolls erschöpft sich zum guten Teil darin, daß er nur die Nachteile dieses Zolls auszugleichen hat, die die deutsche Ware auf ihren teuern Verkehrswegen erleidet, und die Vorteile zu beschneiden hat, die die ausländische Ware auf der billigen Wasserstraße gewinnt. Je höher die Bahntarife, um so höher muß der Zoll sein — zum Ausgleich; und je niedriger die Tarife, um so mehr erreicht ein Zoll von gegebener Höhe zum wirklichen Nutzen. Hinter solchem Zollbann sollte man sich doch auf einem möglichst niedrigen Preisniveau einrichten, damit man den Markt für sich behält, wenigstens sollte man die Binnenpreise in den Verbrauchsgegenden und damit auch die Preise der Hafenteile nicht durch Erschwerung des Binnenverkehrs erhöhen. Wenn das deutsche Korn oder Mehl jetzt innerhalb der Reichsgrenzen auf Reisen geht, so muß es hohe Kosten zahlen: wem zuliebe eigentlich? Der Fiskus zuckt die Achseln und sagt: Mir liegt nichts an dem Gelde; der Konsument und der Händler flucht auf die hohen Preise, das ausländische Korn lacht und sagt: Mich gehts nichts an; ich habe an Bremen, Hamburg, Lübeck, Berlin, Magdeburg, Halle, Düsseldorf, Duisburg, Köln, Frankfurt und Mannheim genug. Wer hat denn nun eigentlich Vorteil davon? Nur deutsches Korn, das überhaupt nicht reist, weil es in den Bedarfsgegenden selbst wächst. Oder auch das ausländische Korn, das auf den deutschen Bahnwegen nicht viel zu reisen braucht, und das die hohen Preise, die es in den Hafenstädten findet, der deutschen Tarifpolitik verdankt.

\* \* \*

Das Thema dieser Untersuchung war darzustellen, welchen Einfluß die Verkehrsmittel auf Produktion und Verbrauch des Getreides haben. Die Geldrente der deutschen Landwirtschaft entsteht durch Verkauf einer Ware, der

\*) Von Österreich-Ungarn kommt in größern Mengen nur noch Gerste. Im Jahre 1896 betrug die Gesamteinfuhr an Weizen, Roggen, Hafer und Gerste 4,2 Millionen Tonnen, die Einfuhr zur Bahn 0,75 Millionen Tonnen. Statistisches Jahrbuch.

Bodenfrucht. Damit eine Ware gut verkauft werden kann, braucht sie einen aufnahmefähigen, sichern und nahen Markt. Zum guten Markt gehört dreierlei: erstens zahlreiche Käufer, zweitens ein Platz, wo unter der Kenntnissnahme aller die Käufe abgeschlossen werden — das ist eine Börse; und drittens bequeme und vor allem billige Verkehrswege zum Markt. Sonst geht der auf dem Markt zu gewinnende Vorteil schon auf dem Wege zum Markt verloren. Man glaubt gewiß vielfach, das deutsche Korn brauche keine Verkehrsvorteile, weil es sozusagen auf dem Markte selbst, nämlich in Deutschland wächst. Sollte das nicht ein Irrtum sein? Denn nach Mark und Pfennig berechnet wächst das deutsche Korn zum größten Teil nicht näher an den großen Verbrauchsorten Mitteleuropas, als manches amerikanische und südrussische. Das Weltmeer macht keine Entfernung, sondern Annäherung. Deutsche Eisenbahnwege aber nähern nicht, sondern entfernen. In ein Verhältnis zu andern Verkehrswegen gesetzt verteuern sie das deutsche Korn, während es doch gerade nötig ist, es zu verbilligen, damit es zukünftig auch ohne die Krücken des Zollschutzes den Markt halten kann. Daß die Bahnen so hohe Tarife ansetzen, geschieht nicht, weil sie um ihres Geschäfts willen so müssen, sondern weil die allzu radikale Verkehrsfeindschaft der Agrarier es so verlangt hat, die zuweilen des Glaubens zu sein scheinen, daß des Handels Nachteil ihr Vorteil sein müsse, als ob sie nicht selbst etwas zu verhandeln hätten, die Allerweltsware Brotkorn.

Ich bin überzeugt, daß es Leute giebt, die in diesen Fragen gründlicher Bescheid wissen müssen als ich. Vielleicht veranlaßt sie dieser Aufsatz, ihre bessere Sachkenntnis vor den Lesern der Grenzboten auszubreiten.

G. W. Schiele



## Catholica

Don Joseph Mayer

### 2. Das Staatssekretariat



ie diplomatischen Angelegenheiten des heiligen Stuhls werden geschäftsmäßig erledigt im dritten Stockwerk des apostolischen Palastes des Vatikans, wenn man die Stockwerke vom Damasushof aus rechnet. Teils in dem Nord-, teils in dem Südflügel liegen die Arbeitsräume; jedoch ist, was man mit dem Worte „Staatssekretariat“ als amtliche Stelle bezeichnet, lediglich in dem Nordbau, an der Galleria delle carte geografiche, unmittelbar über den Loggie di Raffaello untergebracht. Dort wohnt auch der Unterstaatssekretär oder, wie er im Kurialstile heißt, Substitut und Sekretär der Chiffre. Im Südbau wohnt der Kardinalstaatssekretär, an dessen Wohnung einige der Bureaus anstoßen.

Für den Geschäftsbetrieb ist im allgemeinen das folgende auf Grund ur-