



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maltzahn, Kurt von: Das Wasserstraßengesetz in Preußen und der
deutsche Seehandel

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

„Isolierung“ Deutschlands jammern. Wir glauben vorläufig weder an die eine noch an die andre. Die drohende Entwicklung der Dinge in Ostasien, das völlige Versagen der russischen Flotte, die jetzt nach den herbsten Verlusten in Port Arthur wohl hoffnungslos eingeschlossen ist, wie einst während des Krimkriegs in Sebastopol, das energische Vordringen der japanischen Armee in die Mandchurei nach dem Siege am Salu, und die bisher auch zu Lande offenbar unzulängliche russische Führung, die bis jetzt noch nicht den kleinsten Erfolg aufweisen kann, endlich das Anwachsen der fremdenfeindlichen Volkstimmung in China, der die chinesische Regierung trotz allen diplomatischen Einwirkungen vielleicht doch nicht auf die Dauer wird widerstehen können, das sind Ereignisse und Ausichten, die alle europäischen Mächte gebieterisch zwingen können, gegen die wachsende „gelbe Gefahr“ zusammenzustehn, auf die jetzt der Kaiser in Karlsruhe unverkennbar hingewiesen hat, und die sie jedenfalls abhalten müssen, unter sich Händel anzufangen. Wieder einmal zeigt es sich, daß es eine europäische Politik im alten Sinne gar nicht mehr gibt; alle große Politik ist Weltpolitik geworden. *



Das Wasserstraßengesetz in Preußen und der deutsche Seehandel

Von Kurt Freiherrn von Malzahn



ie fünf Gesekentwürfe, über die im preußischen Abgeordneten-
hause jetzt verhandelt wird, betreffen alle die Verhältnisse in den
Stromgebieten des Staates. Mit den Fragen, die ich hier be-
handeln will, stehn jedoch nur die direkt in Verbindung, die
unter der Bezeichnung: „Entwurf eines Gesetzes betreffend die
Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen“ zusammengefaßt sind. Für
diese Bauten: den Schiffahrtskanal vom Rhein nach Hannover, den Groß-
schiffahrtsweg Berlin-Stettin, die Verbesserung der Wasserstraße zwischen
Oder und Weichsel sowie die Kanalisierung der Oder bis Fürstenberg,
werden im ganzen 280275000 Mark gefordert, die zum Teil vom Staat,
zum Teil von den einzelnen Landesteilen aufgebracht werden sollen. Zur
Begründung dieser Forderung sind dem Entwurf ausführliche Denkschriften
beigegeben, die die wirtschaftliche Bedeutung der Bauten beleuchten und zum
Teil örtlichen Rivalitäten — ich möchte sagen provinzipartikularistischen
Bedenken — entgegentreten, zum Teil Interessen gegeneinander abwägen, die
den preußischen Seehafen Stettin einerseits und andererseits die Hansastädte
Hamburg und Lübeck betreffen. Während hier also preußische und nicht-
preußische Verhältnisse berührt und einander gegenübergestellt werden, wird
bei der Begründung für die im Westen der Monarchie geplanten Kanäle schon
mehr von deutscher Flußschiffahrt und deutscher Seeschiffahrt gesprochen
und damit die allgemeine Bedeutung dieser Gesetzesvorlagen mehr in den

Vordergrund gestellt. Ich möchte in nachstehenden Ausführungen versuchen, das Bild in einen noch größern Rahmen zu stellen. Vielleicht wird es mir dadurch gelingen, die Bedeutung dieser Gesetze für die gesamte industrielle und kommerzielle Entwicklung des Reiches und seiner Nachbarländer noch klarer hervortreten zu lassen, als es die den preußischen gesetzgebenden Körperschaften gemachte Vorlage zum Zweck hat. Zum Anhalt hierfür mögen mir zwei in der letzten Zeit erschienene Veröffentlichungen dienen, die, von ganz verschiedenen Seiten ausgehend, die hier in Betracht kommenden Verhältnisse besprechen: „Die nordwesteuropäischen Welthäfen“ von Dr. C. Wiedenfeld und Sombarts Darstellung der deutschen Volkswirtschaft in dem Sammelwerk „Das neunzehnte Jahrhundert in Deutschlands Entwicklung.“

Soweit es möglich ist, eine so umfassende wissenschaftliche Arbeit wie die von Sombart in kurzen Sätzen zusammenzufassen, möchte ich als den wesentlichen Teil ihres Inhalts, soweit er unser Thema betrifft, folgendes ansehen. Die wirtschaftliche Entwicklung von Deutschland wird wesentlich erleichtert durch die günstigen Bedingungen für den Verkehr im Innern, die seine Lage im Herzen Europas, die dem Eisenbahnbau förderliche Bodenbeschaffenheit und die Verteilung und Schiffbarkeit seiner Flüsse schaffen. Dagegen meint er, die geringe Küstenlänge und die ungünstige Entwicklung der Küste mit ihren wenigen Häfen mache Deutschland „zum seegewandten Verkehr denkbar ungeeignet.“ Er behauptet weiter, „daß die einzelnen Volkswirtschaften immer vollkommeneren Mikrokosmen werden, und daß der innere Markt für alle Gewerbe den Weltmarkt immer mehr an Bedeutung überflügelt.“ Unter Umdeutung der Worte „Agrarstaat“ und „Industriestaat“ sagt Sombart, Deutschland sei aus einem Ausfuhrland ein Einfuhrland geworden, d. h. es bezahle fremden Boden, der ihm Nährstoffe liefere für seine Bevölkerung und Rohstoffe für seine Industrie, mit heimischer Arbeit. „Um dem innern Markt seine zunehmende Bedeutung zu sichern, muß der auswärtige Handel an Ausdehnung gewinnen. Deutschlands Handel ist heute, so sehen wir, wesentlich Einfuhrhandel. Die Ausfuhr dient nur als Bezahlung. Der Einfuhrhandel aber verschafft uns erst die Möglichkeit, ein Volk wie das deutsche auf so winzigem Gebiet wie das Deutsche Reich überhaupt zu erhalten.“ Die im eignen Lande geleistete Arbeit sei es also, die Deutschland erhalte, und hieraus wie aus der von ihm behaupteten für den „seegewandten Verkehr denkbar ungeeigneten“ Lage ist denn auch wohl das von Sombart gebrauchte Wort entstanden: „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Lande!“

Vieles von diesen Ausführungen ist ja eben nur eine Umdeutung allgemein anerkannter Ansichten. Was soll aber das — scheinbar doch in bewußtem Gegensatz zu einem andern bekannten Ausspruch — so bestimmt formulierte Wort von der Bedeutung des Landes für die Zukunft der deutschen Volkswirtschaft? Ist denn je behauptet worden, der Schwerpunkt der deutschen Volkswirtschaft solle vom Lande weg auf das Wasser verlegt werden? Daß das Meer als solches, wenn man vom Fischfang und einigen kleinen von der See abhängigen Gewerben absieht, unproduktiv ist, ist zur Genüge bekannt.

„Das Meer ist nur der Weg,“*) aber kann ein Volk diesen Weg entbehren, dessen auswärtiger Handel an Ausdehnung zunehmen muß, um dem innern Markt seine zunehmende Bedeutung sichern zu können? Deutschlands Lage zur See kann doch so hoffnungslos nicht sein, denn sein auswärtiger Handel, von dem für die Ausfuhr zwei Drittel, für die Einfuhr etwa die Hälfte Seehandel ist,**) hat doch unsern innern Markt trotz der Konkurrenz des Auslandes bisher getragen. In welchem Verhältnis das „Einfuhrland“ Deutschland zur See steht, wird eben nicht allein bedingt durch den Handelsverkehr mit überseeischen Ländern noch durch die Beschaffenheit seiner Küste und durch die Art und Weise, wie das Gebiet des Deutschen Reiches in die Ländermasse von Europa eingelagert ist. Mitbestimmend auch für uns ist das allgemeine Verkehrsgesetz, daß der Handel immer den billigern, wenn auch weitern Seeweg wählt, wo die Art der Waren die Konkurrenz des Landweges ausschließt. In der Einfuhr nach Deutschland stehen obenan zwei überseeische Länder, die Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien, dann folgen Rußland, Osterreich-Ungarn und Frankreich, in weiterm Abstände erst Belgien, die Niederlande und Italien. Aber sogar aus dem zu Lande Deutschland benachbarten, durch Eisenbahnen und schiffbare Flüsse so vielfach mit uns verbundenen österreichischen Doppelstaat kommt ein kleiner Teil des Handels zu uns über See von Triest aus, die italienischen Waren wählen, soweit sie die hohen Frachtsätze der Alpenbahnen nicht tragen können, ebenfalls den Umweg um halb Europa, und Rußland und Frankreich schicken einen großen Teil der Einfuhr nicht über die Landgrenzen zu uns, sondern benutzen den Seeweg, der von Norden her in unsre Flußhäfen führt.

Die Motive des Wasserstraßengesetzes sprechen vielfach von der Konkurrenz zwischen Wasserweg und Landweg für den innern Verkehr, ich möchte betonen, daß diese Konkurrenz schon außerhalb unsrer Grenzen beginnt. Auch wenn man feststellen will, in welcher Abhängigkeit die einzelnen Zweige der deutschen Volkswirtschaft und — noch mehr ins Detail gehend — einzelne, an verschiedenen Orten des Reichsgebiets liegende Wirtschaftsbetriebe dieser Zweige der Volkswirtschaft zur See stehen, sollte man nicht fragen: Wo beziehen sie das her, was sie vom Ausland brauchen? sondern: Auf welchem Wege kommt es zu ihnen?

Ich gehe zu meinem zweiten Gewährsmann über. Anders als Sombart, der ein Bild der gesamten deutschen Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert geben will, von dem dessen Verhältnis zur See nur ein Teilgebiet bedeutet, stellt Wiedenfeld den Seeverkehr in den Mittelpunkt seiner Darstellung. Das Volkswirtschaftsleben als Ganzes dient ihm nur zum Hintergrund. Er führt — ich hebe aus der Fülle des Stoffes wieder nur das heraus, was unser Thema betrifft — aus, daß die Seelage eines Hafens, d. h. seine Entfernung nach „Übersee,“ heute nicht mehr von so ausschlaggebender Wichtigkeit sei, auf einige hundert Meilen mehr oder weniger komme es für den modernen

*) Friedrich Naegel, Das Meer als Quelle der Völkergröße.

***) Die Seeinteressen des Deutschen Reiches. Berlin, Mittler & Sohn, 1898.

Verkehr kaum an. Wichtiger sei die Lage eines Hafens zu seinem Hinterland und seine Verbindungen mit diesem. Dies weise, im Gegensatz zu England, wo kein Punkt des Landes weiter als 120 Kilometer vom Meere abliege, unsern Wasserverbindungen die Aufgabe zu, die sie neben den Eisenbahnen für die Güterbewegung im Lande zu erfüllen haben. Mit ihrer Hilfe reiche das Handelsgebiet der Nordseehäfen bis an die Alpen. Erst im Unterelsaß und in der Westschweiz beginnen nach Wiedenfelds Darstellung sich die Mittelmeerhäfen (Genua, Marseille) fühlbar zu machen, wie im südlichen Bayern Triest. Auch um Stettin faßt Hamburg östlich greifend herum, mehr durch seine Wasserverbindungen als durch seine Eisenbahnen. „Aber die Konkurrenz der Wasserwege drückt auf die Eisenbahntarife und hebt so den rollenden Verkehr, indem sie ihn verbilligt.“ Stettin könnte unter geringer Schwächung Hamburgs durch Verbesserung seiner rückwärtigen Verbindungen im Mittel- und Unterodergebiet zu einem lebensfähigen Welthandelsplatz umgestaltet werden. Seine rückwärtige Seelage käme, wie früher ausgeführt worden ist, wenig in Betracht. Der Hinterlandverkehr von Bremen benutzt hauptsächlich die Eisenbahn. Emden schöpft aus dem Dortmund-Ems-Kanal, aber nicht allein. Hamburg und namentlich Bremen schicken Seeleichter hinein und schließen so auch diesen Binnenwasserweg an ihre Seeverkehrsstraßen an. Die holländisch-belgischen Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen bedienen das Flußtal des Rheins, fast ganz Süddeutschland und einen großen Teil der Schweiz. Zu diesen drei Häfen kommt hinzu der direkte Verkehr, der von der See den Rhein hinaufgeht, teils in Seedampfern, teils in Seeleichtern. Er schließt die Rheinplätze für nicht zu große Tiefgänge (weitergehende Rheinregulierung würde Holland im Interesse seiner Häfen nicht dulden) an die Ostsee bis Petersburg, an London und das Mittelmeer durch direkte Dampferlinien an.

Die Ausführungen der beiden Autoren, die ich hier nebeneinander gestellt habe, ergänzen sich und kommen, so verschieden sie scheinen, einander entgegen; sie berühren sich an der Küste. In einer Auffassung aber stimmen beide Verfasser überein: beide betonen die Wichtigkeit des Landes für den Gesamtorganismus des Wirtschaftslebens, wenn auch in verschiedener Weise. Sombart glaubt, daß in Deutschland die Entwicklung der Dinge in dem Sinne weiter gehn werde wie in den letzten sechzig Jahren, d. h. daß die Einfuhr von Rohmaterialien weiter zunehmen müsse, sodaß sie instande wäre, mit den Erzeugnissen der nationalen Arbeit den innern Markt zu versorgen und mit dem Überschuß das zu bezahlen, was der deutsche Grund und Boden allein seinen Bewohnern nicht mehr geben kann. Man wird ihm in diesem Sinne auch zustimmen, wenn er sagt, der Schwerpunkt und die Zukunft unsrer Volkswirtschaft liege bei der nationalen Arbeit, d. h. im Lande. Wiedenfeld geht vom Handel und Verkehr aus und sagt, die immer fortschreitende Erschließung aller Kulturländer für den von der See herkommenden Verkehr durch weit in das Innere hineinreichende, teils nur für Flußschiffe, teils für Seeschiffe*) geeignete Wasserstraßen und durch Eisenbahnen sowie die

*) Die dem Gesetzentwurf beigegebene Denkschrift nennt Ruhrort und Duisburg, die Seeschiffen zugänglich sind, „die bedeutendsten Binnenhäfen Europas“ und gibt für den Flußschiffhafen von Frankfurt a. M. einen Verkehr von mehr als einer Million Tonnen an.

Möglichkeit schneller Nachrichtenübermittlung durch Post und Telegraph schließen die Länder der Welt enger aneinander. Es würden dadurch auch die großen Mittelpunkte von Handel und Verkehr weiter nach dem Binnenlande hin verschoben, die Küste und die Handelsplätze an ihr würden immer mehr nur Durchgangsstation, höchstens Umlade- und Expeditionsort, die Leitung des internationalen Warenaustausches läge im Lande.

Trotzdem werde ich auf keinen zu großen Widerspruch zu rechnen haben, wenn ich dem hinzufüge: Die Hauptstraße des Handelsverkehrs der Welt bleibt doch die See. Sie ist die große durchgehende Hauptlinie, alle Verkehrswege im Lande sind Anschlußlinien, Nebenstraßen, die dazu dienen, das Land in seinen einzelnen Teilen dem Seeverkehr zu erschließen. Wenn Sombart meint, Deutschlands Volkswirtschaft ruhe heute schon auf einer zwei- bis dreimal so großen Bodenfläche, als sie das Deutsche Reich mit seinen Grenzen umspannt, so bleibt nur noch festzustellen, wieviel hiervon nur auf dem Seewege oder besser auf dem Seewege zu erreichen ist, um das Maß der Abhängigkeit Deutschlands von der See als Straße zu ermessen. Dieser Erschließung des Landes für den Seeverkehr fügt aber jede Verbesserung unsrer Wasserstraßen ein neues Glied hinzu, und darin liegt letzten Endes die Bedeutung der Vorlage, die jetzt der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Preußen unterbreitet ist, eine Bedeutung, die nach dem, was ich hier dargelegt habe, nicht nur über örtliche und provinzielle Verhältnisse weit hinausführt, sondern die auch an den Grenzen des preußischen Staates wie des Deutschen Reichs ihr Ende nicht erreicht.

Dies ist der größere Rahmen, in den ich das Bild stellen wollte, aber noch um etwas andres handelt es sich meines Erachtens, wenn man die Verhältnisse richtig übersehen will, und das ist der Wert des Gesetzes vom militärischen Standpunkt aus. Seine Begründung bringt einiges über die Wichtigkeit der Wasserwege für die Landesverteidigung, spricht auch davon, was die Ems- und die Weserhäfen an Zufuhr für die kriegsführenden Heere leisten könnten, „solange die Kriegsmarine unsern Seehandel zu schützen vermag,“ sie bedarf aber nach der Seite der Seerüstung des Deutschen Reichs wohl noch der Ergänzung, einer Ergänzung, die ja allerdings nicht vor das Forum der preußischen Gesetzgebung gehört.

Unsre Wasserstraßen dienen nicht nur dem Güteraustausch zwischen den einzelnen Teilen der Monarchie, der Verkehr auf ihnen ist auch, wie vorher besprochen worden ist, eine Fortsetzung des Seehandels, der allen Zweigen unsers Wirtschaftslebens heute unentbehrlich ist. Es gibt kaum ein Erzeugnis der Industrie, worin nicht überseeische Rohstoffe verarbeitet sind, entweder weil sie, wie die Baumwolle, nur in überseeischen Ländern vorkommen, oder weil sie das Inland nicht in genügender Menge hervorbringt. Ich nenne neben Eisenerzen an Landeserzeugnissen Wolle, Flachs, Holz, Häute. Der zunehmenden Bevölkerung entspricht die Einfuhr an Lebensmitteln aller Art, und wie die Landwirtschaft vieler mit Auslandsmitteln hergestellten Industrieartikel nicht für ihren Betrieb entbehren kann, so könnte sie auch den Teil der Nahrungs-

mittel, den sie heute liefert, nicht hergeben ohne Hilfe von außen. Sie bezieht künstlichen Dünger, Futtermittel usw. vom Ausland, und sie könnte den Boden für den Anbau von Nahrungsmitteln nicht ganz ausnutzen, wenn die Industrie nicht den größten Teil der oben genannten Landesprodukte, die sie verarbeitet, von außen einführt. Von dem Handelsverkehr, der diese Einfuhrmengen bewegt, ist ja aber die Hälfte Seehandel. Dient nun jede Verbesserung im Innenverkehr zum Teil dazu, das Land der See zu erschließen, so hat sie auch die Folge, das Land in allen seinen Wirtschaftsbetrieben und bis in die entlegensten Teile hin abhängig zu machen vom Seehandel und — von der militärischen Beherrschung der See im Kriege. Man kann diese Abhängigkeit vom überseeischen Ausland bedauern; aber wollte man ihr Fortschreiten dadurch aufhalten, daß man dem Verkehr die Straßen verschloße oder versagte, deren er bedarf, so würden wir nur selbst den Nachteil davon haben. Die Aufwendungen für militärischen Schutz sind aber nur die Versicherung gegen Kriegsgefahr, die dem Anwachsen des Volkswohlstandes entsprechen, und kommen, wie die Verhältnisse nun einmal liegen, allen Zweigen des Wirtschaftslebens zugute. Auch ihretwegen wird man den Bau neuer Verkehrswege nicht unterlassen dürfen, ebensowenig wie ein Hauseigentümer eine gewinnbringende Vergrößerung seiner Baulichkeiten unterlassen wird, weil dadurch eine Erhöhung der Versicherung gegen Feuergefahr notwendig wird.

Dies ist die allgemeine militärische Folgerung, die ich ziehe, sie bedeutet einen Nachteil des Gesetzes, wenn man so will. Aber das Gesetz kann für unsern überseeischen Verkehr im Kriege auch Vorteile bringen. Wie man von ihm eine Dezentralisierung der Industrie erwartet, weil die erhöhte Verkehrsmöglichkeit, die es schafft, dieser größere Freiheit gibt in der Auswahl ihrer Niederlassungen, so bringt es uns auch eine Dezentralisierung des Seehandels, weil es ihm nach Westen und nach Osten hin neue Zufuhrwege vom Lande aus und neue Landstellen von der See her eröffnet. Die jetzige Zentralisierung unsers überseeischen Handels in Hamburg und Bremen schafft Gefahren für den Fall des Kriegs, denn mit konzentrierter Kraft kann der Feind an einer Stelle uns die Auslandstür schließen. Das Gesetz ist dazu angetan, hierin Wandel zu schaffen. Nebenbei möchte ich bemerken, daß der Verkehr auf der Elbe von Hamburg an abwärts Dimensionen anzunehmen beginnt, die bei weiterer Steigerung Gefahren für die Sicherheit der Schifffahrt bringen können, und andre Abhilfe als Ableitung auf andre Häfen ist da kaum möglich.

Aber weiter. Jede Erschwerung unsers Handels über See im Kriege wird neben einer Nordwärtschiebung der Einflußgrenze der Mittelmeerhäfen eine vermehrte Warenbewegung über unsre Landgrenzen zur Folge haben. Der Nord-Südhandel auf unsern Flüssen im Frieden, der von der See herkommt und ihr zustrebt, kann sich unter dem Druck des Kriegs zu einem Ost-Westhandel umgestalten, wenn wir ihm durch Querverbindungen die Wege öffnen. Solcher Handel kann uns den freien Zutritt zur See nicht ersetzen, er ist nur ein Notbehelf, aber er kann uns vielleicht über die Handelskrise weghelfen, die uns die Erschwerung des Seeverkehrs durch den Feind bringt. Die

jetzige Gesetzesvorlage bietet zu solcher Hilfe die Hand, wenn sie auch gerade hierfür das nicht ersetzen kann, was der Mittellandkanal in Aussicht gestellt hatte.



Kindersparkasse

Von Anna Uedinc



obald auf einen augenblicklichen Notstand der arbeitenden Bevölkerung die Rede kommt, kann man sich darauf verlassen, daß von irgend einer Seite die Bemerkung fällt: Was ist da zu machen? Die Leute haben eben kein Sparen gelernt! Diese Redensart scheint uns aber wenig angebracht; denn woher sollen die Leute sparen gelernt haben, wenn niemand da war, der es sie lehrte? Der ehrenwerte Arbeiter ist mit dem Bewußtsein groß geworden, mit dem Bewußtsein in die Ehe getreten, daß der Mann für den Unterhalt der Familie aufzukommen habe. Diese Pflicht sucht er nach Möglichkeit zu erfüllen. Bei knappem Verdienst gibt es vielleicht gefalznes, schmales, trocknes Brot und sonst Butter und gar Aufschnitt dazu. Gewiß, es wäre sehr brav und sehr vernünftig von ihm, wenn er in den fetten Jahren vorsorglich an die vielleicht wiederkehrenden magern Zeiten dächte, aber — er ist eben keine Hamsternatur. Lehr- und Moralpredigt wird ihn auch nur selten dazu machen; und tönt das Mahnwort gar zu aufdringlich oder von dort her, wo man an den vollen Tafeln des Lebens sitzt, so mag die Erwiderung störrisch genug lauten: Unsererins kann keine Kapitalien sammeln! oder: Eine Mark macht den Kohl nicht fett!

Die Ansicht, daß der wirtschaftliche oder der Sparsinn von Jugend auf geweckt und gefördert werden müsse, stößt nirgends mehr auf Widerspruch. Man hat, um diesen Zweck zu erreichen, bekanntlich an manchen Orten Schulsparkassen ins Leben gerufen und auf deren Einfluß große Erwartungen gesetzt. Gegen die Schulsparkassen aber machen sich gerade aus dem Kreise der Lehrer manche Bedenken geltend. Die Lehrer seien am Schluß der Schulstunden zu angestrengt und zu übermüdet, als daß sie mit der nötigen Frische und Freude eines Amtes walten könnten, bei dem sie mit dem freien Willen des kleinen Volkes rechnen müßten. Die Kinder kommen, solange der Reiz der Neuheit vorhält. Sie wollen Anregung und Veränderung haben, die ihnen natürlich in andern Räumen, durch ferner stehende Personen mit andern Umgangsformen weit mehr und nachhaltiger gegeben wird als in der allbekannten Schulstube durch den Lehrer oder die Lehrerin, deren Wort ihnen immer im Ohr tönt.

Es kann ja sein, daß die Urteile in dieser Beziehung voneinander abweichen. Immerhin aber glauben wir, daß eine jetzt seit beinahe neun Jahren bestehende Kindersparkasse schon deshalb, weil sie sich wesentlich von den vor genannten unterscheidet, eine Besprechung rechtfertigen dürfte.

Es war im Jahre 1895, als der verdiente und allverehrte Diözesanpräses