# Die wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und seinen Verbündeten

## Zweiter Teil

Herausgegeben von

Heinrich Herkner

Duncker & Humblot *reprints*

DOI: https://doi.org/10.3790/978-3-428-57477-8 | Generated on 2025-12-18 14:01:203
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Schriften

des

# Vereins für Sozialpolitik.

155. Band.

## Die wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und seinen Verbündeten.

Herausgegeben von Dr. Heinrich Herkner.

Zweiter Teil.

Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1916.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Die wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und seinen Verbündeten.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins für Sozialpolitik

von

**Dr. Heinrich Herkner,**

Geh. Regierungsrat und Professor der Staatswissenschaften
an der Universität zu Berlin.

## Zweiter Teil.

Mit Beiträgen von F. Eulenburg, R. Kobatsch, W. Schiff, A. Winnig, R. Wissel, A. v. d. Leyen, K. Wiedenfeld und D. Rottmann.

Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1916.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Alle Rechte vorbehalten.

Altenburg, S.-A.
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhaltsübersicht.

Seite

1. **Die Stellung der deutschen Industrie zum wirtschaftlichen Zweibund.** Von Dr. Franz Eulenburg, a. o. Prof. der Staatswissenschaften an der Universität in Leipzig . . . . . 1

I. Die prinzipielle Frage . . . . . 3—15
1. Politik und Wirtschaft . . . . . 3
2. Die Formen der Annäherung . . . . . 7

II. Der österreichisch-ungarische Markt bisher . . . . . 16—70
1. Der Außenhandel zwischen dem Zweibund . . . . . 16
2. Österreich-Ungarns Einfuhr nach Deutschland . . . . . 19
3. Deutsche Ausfuhr nach Österreich-Ungarn . . . . . 22
4. Buch-, Kunst- und graphische Gewerbe . . . . . 26
5. Mineralische Rohstoffe und Mineralöle . . . . . 28
6. Lederindustrie . . . . . 32
7. Maschinenindustrie . . . . . 35
8. Metallverarbeitung . . . . . 42
9. Holz- und Schnitzstoffe . . . . . 45
10. Textilindustrie . . . . . 48
11. Keramische Industrie . . . . . 55
12. Chemische Industrie . . . . . 58
13. Elektrotechnik . . . . . 60
14. Papierindustrie . . . . . 61
15. Eisenindustrie . . . . . 63
16. Nahrungsmittelgewerbe . . . . . 66
17. Zusammenfassung . . . . . 69

III. Über die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten . . . . . 71—121
1. Die drei Bedingungen wirtschaftlicher Entwicklung . . . . 71
2. Deutsche Verdrängung fremder Konkurrenz . . . . . 77
3. Eindringen ö.-u. Produkte in Deutschland . . . . . 84
4. Wirkung auf die ö.-u. Industrie . . . . . 88
5. Geographische Arbeitsteilung . . . . . 94
6. Günstige Folgen der Konkurrenz . . . . . 97
7. Handel mit den Balkanländern . . . . . 98
8. Kartellierung der Industrie . . . . . 100
9. Erstarkung der ö.-u. Volkswirtschaft . . . . . 102
10. Vorläufige Ergebnisse . . . . . 109

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite

Anhang I: Beispiele für Produktionskosten in Deutschland und Österreich 122
„ II: Deutschlands Außenhandel nach Hauptabteilungen und Ländern 1912/13 . . . . . 124
„ III: Deutschlands industrielle Ausfuhr nach Gewerbegruppen 1907/08 und 1912/13 . . . . . 126
„ IV: Österreich-Ungarns Außenhandel nach Gewerbegruppen 1912/13 . . . . . 127

2. **Stellungnahme der Industrie und der Gewerbe Österreichs zur wirtschaftlichen Annäherung der beiden Zentralmächte.** Von Prof. Dr. Rudolf Kobatsch, Generalsekretär des Niederösterr. Gewerbevereins in Wien . . . . . 129

I. Allgemeine Gesichtspunkte . . . . . 131

Einwände gegen den wirtschaftlichen Zusammenschluß; Hinweis auf die Gestaltung der deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsbilanz; verschiedene wirtschaftliche Entwicklung; Unterschiede auf kredit- und währungspolitischem Gebiete; Verschiedenheit der Rechtsordnungen; Einwendungen mit Hilfe handels- und produktionsstatistischer Daten.

II. Stellungnahme der einzelnen Produktionszweige zur Wirtschaftsgemeinschaft . . . . . 136

a) Glasindustrie und Keramik; b) Baumwollindustrie (Spinnerei und Weberei); c) Leinenindustrie; d) Wollenindustrie; e) Seidenindustrie; f) Wäschewarenerzeugung; g) Bekleidungsgewerbe, Schuherzeugung; h) Kunstgewerbe; i) Zuckerindustrie, Spiritusindustrie und Bierbrauerei; k) Chemische Industrien; l) Eisenindustrie; m) Maschinenindustrie.

III. Stellungnahme der Arbeiterschaft . . . . . 143

Anhang . . . . . 145

Äußerungen industrieller und gewerblicher Körperschaften Österreichs über die wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich (Mitteleuropäische Wirtschaftsvereine, Handels- und Gewerbekammern in Brünn, Reichenberg und Wien; Bund der Industriellen Österreichs und seiner Sektionen in Wien, Aussig, Teplitz; Industrieller Klub; Versammlung der gewerblichen Genossenschaften und Fachvereinigungen im Niederösterreichischen Gewerbevereine; Reichshandwerkerrat; Reichsverband der Gewerbevereine; Verband österreichischer Metallwarenproduzenten; Verband österreichischer Hutindustrieller; Verein der Baumeister Österreichs).

3. **Der Arbeiterschutz im Deutschen Reiche und in der österr.-ungarischen Monarchie.** Von Dr. Walter Schiff, K. K. Ministerialrat und a. o. Prof. a. d. Universität in Wien . . . . . 169

I. Das sachliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften . . 174

*II. Das persönliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften . 176*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite

III. Personenschutz für Kinder unter 14 Jahren und für Jugendliche unter 16 Jahren . . . . . 178
1. Gesetzliche Arbeitsverbote für Kinder und Jugendliche (Mindestalter) . . . . . 178
2. Ausnahmen vom Mindestalter, Ausschluß der Kinder und Jugendlichen von ungeeigneten, ungesunden, gefährlichen Arbeiten durch die Verwaltung . . . . . 180
3. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Kinder 183
4. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Jugendliche 184
5. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Kinder und Jugendliche . . . . . 187
6. Gesetzliche Vorschriften über Arbeitspausen für Kinder und Jugendliche . . . . . 188
7. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—6) für Kinder und Jugendliche durch die Verwaltung . . . . . 190

IV. Personenschutz für Frauen ohne Unterschied des Alters. . . . 196
1. Dauernde Arbeitsverbote für Frauen . . . . . 196
2. Arbeitsverbote für Wöchnerinnen . . . . . 197
3. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Frauen 197
4. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Frauen . . . . . 198
5. Gesetzliche Vorschriften über Arbeitspausen für Frauen . 200
6. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—5) für Frauen durch die Verwaltung . 202

V. Personenschutz für Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter . . . . . 206
1. Zulassung zur Arbeit . . . . . 206
2. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit . . . . . 207
3. Arbeitspausen. . . . . 208
4. Gesetzliche Arbeitszeitvorschriften für den Handel. . . . 209
5. Ausdehnung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung . . . 210
6. Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung 212

VI. Sonn- und Feiertagsruhe . . . . . 217
1. Grundsätzliche Vorschriften . . . . . 217
2. Gesetzliche Ausnahmen . . . . . 218
3. Einschränkung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung 219
4. Ausdehnung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung . 222

VII. Arbeitsordnungen . . . . . 223
VIII. Betriebsschutz. . . . . 223
1. Gesetzliche Vorschriften . . . . . 223
2. Ergänzung der allgemeinen Vorschriften durch die Verwaltung 226

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite

IX. Lohnzahlungsvorschriften . . . . . 229
X. Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutzes . . . . . 230
XI. Zusammenfassung und Ergebnisse . . . . . 233

4. **Die Annäherung der Zentralmächte und die Arbeiter.** Von August Winnig, Stellv. Vorsitzender des deutschen Bauarbeiterverbandes, Hamburg . . . . . 247

I. Geschichtlicher Überblick . . . . . 249—252
1. Das Donauland als deutsche Kolonie in der Geschichte 249
2. Das Ringen um die staatliche Einheit der Nation. . 250
3. Österreichs deutsche Aufgabe; die Stellung der Donaumonarchie zum Deutschen Reiche und in der Weltpolitik 251

II. Beziehungen zwischen den Arbeitern Deutschlands und Österreich-Ungarns . . . . . 252—260
1. Geistige Beeinflussung der österreichisch-ungarischen Arbeiter durch die deutsche Arbeiterbewegung; das deutsche Gewerkschaftssystem als Vorbild; Ausstrahlungen nach den Balkanländern . . . . . 252
2. Österreichisch-ungarische Arbeiter in Deutschland, ihre Stärke in verschiedenen Berufsabteilungen und Gebieten 256
3. Organisatorische Beziehungen als Folge der Arbeiterwanderungen . . . . . 258
4. Deutsche Arbeiter in den Donauländern . . . . . 259

III. Die Annäherung beider Reiche als Ergebnis des Krieges . 260—265
1. Die Annäherung als politische Notwendigkeit und als Ausdruck gemeinsamer Verantwortlichkeit . . . . . 260
2. Fort mit den Aufenthaltsbeschränkungen . . . . . 261
3. Die Annäherung auf dem Gebiet der Sozialversicherung 262
4. Wirtschaftspolitische Annäherung . . . . . 263

5. **Ein Beitrag zur Frage der Annäherung des sozialen Versicherungsrechts Österreichs an das Deutschlands.** Von Rudolf Wissell, Arbeitersekretär, Berlin . . . . . 267

Einleitung . . . . . 269
Allgemeine Übersicht über die österreichische Sozialversicherung . . . . 270
Die Bestrebungen zur Invaliden- und Altersversicherung der kleinen Selbständigen in Österreich . . . . . 271
Der erste Entwurf der österreichischen Regierung vom 3. November 1908 272
Die Gründe für die Nichtaufnahme der Invalidenversicherung der Selbständigen . . . . . 276
Die neuen Entwürfe 1909 und 1911 . . . . . 279
Unmöglichkeit einer Selbständigenversicherung als Reichseinrichtung . 280
Auf welchen Wegen kann man einer Selbständigenversicherung näher kommen? . . . . . 281
Das Ausgedinge in Österreich . . . . . 285
Kann nicht eine Unfallversicherung der Selbständigen in der Landwirtschaft nach deutschem Muster geschaffen werden? . . . . . 287

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite
Diese Versicherung in Deutschland . . . . . 288
Die Invaliden- und Altersversicherung in Ungarn . . . . . 292
Kursorische Übersicht über die verschiedenen Zweige der Versicherung in Deutschland und Österreich . . . . . 293
Schluß . . . . . 295

6. **Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn. Ihre Entwicklung und ihre Fortbildung bei engeren Handelsbeziehungen.** Von Dr. Alfred von der Leyen, Wirkl. Geh. Rat, o. Honorar-Professor an der Universität Berlin . . 297

I. Einleitung: Die Handels- und die Tarifpolitik des Deutschen Reiches und der österr.-ungar. Monarchie . . . . . 299
II. Geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn . . . . . 304
1. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen . . . . . 304
III. 2. Das deutsche Handelsgesetzbuch, die Reichsverfassung und das (Berner) Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr . . . . . 316
IV. 3. Die Staatsverträge und die Handelsverträge . . . . . 324
V. 4. Die Tarife . . . . . 331
VI. Bisherige Ergebnisse und weitere Fortbildung . . . . . 341
1. Allgemeines . . . . . 341
VII. 2. Personen- usw. Verkehr . . . . . 344
VIII. 3. Güterverkehr und Gütertarife . . . . . 347
IX. Die Wasserstraßen. Die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse 356
X. Verbesserungen des Wasserstraßenverkehrs. Donau, Elbe, Kanäle 360

7. **Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten.** Von Dr. Kurt Wiedenfeld, o. Prof. der Staatswissenschaften a. d. Universität Halle a. S. . . . . 373

I. Deutschlands Interessen an der Türkei . . . . . 375
II. Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen . . . . . 376
1. Die deutschen Siedlungen . . . . . 376
2. Die deutsch-türkische Seeschiffahrt . . . . . 377
3. Der deutsch-türkische Güteraustausch . . . . . 381
4. Die deutschen Kapitalanlagen . . . . . 387
III. Das Wirtschaftsleben der Türkei . . . . . 403
1. Der Ackerbau . . . . . 404
2. Die Viehzucht und Waldwirtschaft . . . . . 408
3. Die Gewerbe . . . . . 410
4. Verkehr und Handel . . . . . 413
IV. Die Entwicklungsmöglichkeiten . . . . . 423
1. Landwirtschaft und Bevölkerungsfrage . . . . . 424
2. Die gewerblichen Betriebe . . . . . 436
3. Die Verkehrsanstalten . . . . . 440
V. Deutschlands Aufgabe . . . . . 446

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite

8. **Denkschrift der bulgarischen Regierung über den Anschluß Bulgariens an die Mittelmächte und die Türkei** . . . . . 451
   1. Was ist der Krieg? . . . . . 453
   2. Betrachtungen über unsere bisherige Neutralität . . . . . 454
   3. Mit wem muß Bulgarien halten? . . . . . 458
   4. Warum Bulgarien die Neutralität preisgeben muß . . . . . 469
   5. Schlußfolgerung . . . . . 476

9. **Zur Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen Mitteleuropa und Rumänien.** Von Dr. Rottmann, Bukarest . . . . . 479
   Kapitel I. Die den Zentralmächten aus dem Anschluß Rumäniens erwachsenen Vorteile . . . . . 481
   II. Die Donaufrage . . . . . 490

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Die Stellung der deutschen Industrie zum wirtschaftlichen Zweibund.

Von

**Franz Eulenburg** (Leipzig).

---



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

I. Die prinzipielle Frage . . . . . 3–15
1. Politik und Wirtschaft . . . . . 3
2. Die Formen der Annäherung . . . . . 7

II. Der österr.-ung. Markt bisher . . . . . 16–70
1. Der Außenhandel zwischen dem Zweibund . . . . . 16
2. Österreich-Ungarns Einfuhr nach Deutschland . . . . . 19
3. Deutsche Ausfuhr nach Österreich-Ungarn . . . . . 22
4. Buch-, Kunst- und graphische Gewerbe . . . . . 26
5. Mineralische Rohstoffe und Mineralöle . . . . . 28
6. Lederindustrie . . . . . 32
7. Maschinenindustrie . . . . . 35
8. Metallverarbeitung . . . . . 42
9. Holz- und Schnitzstoffe . . . . . 45
10. Textilindustrie . . . . . 48
11. Chemische Industrie . . . . . 55
12. Keramische Industrie . . . . . 58
13. Elektrotechnik . . . . . 60
14. Papierindustrie . . . . . 61
15. Eisenindustrie . . . . . 63
16. Nahrungsmittelgewerbe . . . . . 66
17. Zusammenfassung . . . . . 69

III. Die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten . . . . . 71—121
1. Die drei Bedingungen wirtschaftlicher Entwicklung . . . . . 71
2. Deutsche Verdrängung fremder Konkurrenz . . . . . 77
3. Eindringen ö.-u. Produkte in Deutschland . . . . . 84
4. Wirkung auf die ö.-u. Industrie . . . . . 88
5. Geographische Arbeitsteilung . . . . . 94
6. Günstige Folgen der Konkurrenz . . . . . 97
7. Handel mit den Balkanländern . . . . . 98
8. Kartellierung der Industrie . . . . . 100
9. Erstarkung der ö.-u. Volkswirtschaft . . . . . 102
10. Vorläufige Ergebnisse . . . . . 109

Anhang I: Beispiele für Produktionskosten in Deutschland und Österreich . . 122
„ II: Deutschlands industrielle Einfuhr und Ausfuhr nach Gewerbegruppen 1907/08 und 1912/13 . . . . . 124
„ III: Deutschlands Außenhandel nach Hauptabteilungen und Ländern 1912/13 . . . . . 126
„ IV: Österreich-Ungarns Außenhandel nach Gewerbegruppen 1912/13 127

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# I. Die prinzipielle Frage.

1. Ein anderes ist von vornherein die Aufgabe des Politikers, ein anderes die Aufgabe des Vertreters der Wissenschaft. Jener stellt sich ein Ziel und sucht es mit den Mitteln der Überredung plausibel zu machen und zu empfehlen. Der Appell an den Willen wird seine Hauptstärke ausmachen. Ihn gilt es zu beeinflussen und nach bestimmter Richtung zu lenken. Dieser hingegen muß die Fälle der Möglichkeiten durchgehen, das Für und Wider abwägen, ohne sicher zu sein, das politisch vielleicht wünschenswerte Ziel auch als erreichbar aufzeigen zu können. Er hat es nur mit dem Verstande zu tun, ohne dem Gefühl und der Stimmung, ohne auch dem Willen zur Tat in seinen Erwägungen Raum geben zu können. Gerade in der besonnenen Kritik muß sein Verdienst liegen. Für die Praxis vermag andererseits nur eine solche Erörterung wirklich fruchtbar zu werden, die, ganz unbeeinflußt von der hohen Politik, den Dingen voraussetzungslos zu Leibe geht. Sonst verfehlt sie ihren Zweck. Für uns ist das Thema gegeben. Das Resultat selbst aber steht keineswegs von vornherein fest, sondern muß erst aus der Untersuchung gewonnen werden.

Gewiß, der Gedanke eines mitteleuropäischen Wirtschaftsblockes von Hamburg bis Konstantinopel hat etwas Faszinierendes an sich. Seit den Tagen des Freiherrn von Bruck hat er immer wieder die Geister beschäftigt [1]. Die Vorteile liegen auf der Hand. Sie scheinen die allerbedeutungsvollsten, seitdem zuerst Adam Smith jenen Zusammenhang zwischen Größe des Marktes, Durchführung der Arbeitsteilung und Erhöhung der Produktivität ein für alle Male aufgedeckt hatte. Man hat im Hinblick auf die Vereinigten Staaten das Problem

[1] Eine Darstellung der neueren Bestrebungen bei E. Francke, Zollpolitische Einigungsbestrebungen in Mitteleuropa während des letzten Jahrzehntes (Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1900). — L. Bosc: Zollallianzen und Zollunionen, deutsch von S. Schilder 1907, S. 237—311. — Hermann Losch, Der mitteleuropäische Wirtschaftsblock und das Schicksal Belgiens. 1914. — F. von Liszt, Ein mitteleuropäischer Staatenverband 1914.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

so formuliert[2]: „je größer der Raum, je größer die Bevölkerung, desto leichter eine Vervielfältigung der Produktion und der Abgrenzungsmöglichkeit". Auch der weit bescheidenere Plan eines wirtschaftlichen Zweibundes muß gerade in unseren Tagen fast von selbst mit besonderer Lebhaftigkeit entstehen. Nichts liegt näher als der Gedanke, aus dem militärisch-politischen Zusammengehen der beiden Zentralmächte auch eine dauernde wirtschaftliche Interessengemeinschaft zu gestalten. Der Gedanke hat den begeisterten Widerhall bei Politikern wie bei Gelehrten beider Länder, bei den Vertretern von Landwirtschaft, Industrie und Handel gefunden[3]. Er sei schon darum für die Zentralmächte eine Notwendigkeit, so hat man gesagt, weil künftig auch die übrigen Mächte sich wirtschaftlich-politisch zusammenschließen würden. Uns bleibe dann gar nichts anderes übrig als ein Gleiches zu tun. Das Argument klingt verlockend genug. Ein 120-Millionenreich, das zum guten Teile sich selbst genügt, kann in den künftigen Handelsbeziehungen ein viel entscheidenderes Wort mitsprechen, als wenn beide Länder getrennt auftreten. Diese Erwägungen scheinen für sich selbst zu sprechen; man wird sie aufs eingehendste prüfen müssen und kann sich ihrer Tragweite nicht entziehen. Es handelt sich eigentlich nur noch um das Wie. Vom deutschen Standpunkt ist dabei die Stellung der Industrie das zentrale Problem, um das es sich bei der Frage der wirtschaftlichen Annäherung eigentlich dreht. Darum ist eine prinzipielle Vorbemerkung am Platze.

In der Mehrzahl der bisherigen Äußerungen über die künftige

---

[2] Philippovich: Ein Wirtschafts- und Zollverband zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn 1914. S. 51.

[3] Außer den eben genannten Schriften noch Stengel, Zur Frage der wirtschaftlichen Einigung von Deutschland und Österreich-Ungarn 1914. (S. 32.): „Es ist klar, daß ein so umfangreiches, sich bis zu einem gewissen Grade selbst genügendes Gebiet eben wegen dieser beiden Eigenschaften im internationalen Verkehr, namentlich beim Abschluß etwaiger Handelsverträge, ein entscheidendes Gewicht in die Wagschale legen kann. Namentlich wird ein Wirtschaftsgebiet von solchem Umfange einen fühlbaren Einfluß auf benachbarte Staaten ausüben." — Julius Wolf, Ein deutsch-österreichisch-ungarischer Zollverband. 1915. Auch Klein, Kulturgemeinschaft nach dem Kriege 1915. S. 87 ff. — Als einziger Gegner Karl Diehl, Zur Frage eines Zollbündnisses zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. 1915; dazu die Kritik von Philippovich, Weltwirtschaftliches Archiv, Band V, S. 469 ff. — Während der Korrekturen erschien das Buch von Friedrich Naumann, Mitteleuropa 1915, das die Frage am tiefsten und eingehendsten behandelt. Eine Auseinandersetzung findet sich in meiner Literaturmiscelle: Weltwirtschaftliches Archiv Bd. VII, Heft 1 (1910).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gestaltung der Beziehungen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn spielt das rein politische Argument die Hauptrolle — nicht eben zum Vorteil der Sache[4]. Gewiß sind politische Mittel oft zu wirtschaftlichen Zwecken benutzt worden, ebenso wie politische Zwecke durch wirtschaftliche Mittel erreicht werden können. Trotzdem ist für die Erkenntnis Politik und Wirtschaft zunächst scharf zu trennen. Denn auf der anderen Seite ist nicht zu vergessen, daß gerade eine zu enge Verbindung wirtschaftlicher Momente zu politisch sehr unerwünschten und unliebsamen Folgen führen kann. Zunächst steht es ja keineswegs fest, ob denn bei den mannigfachen Völkern der ö.-u. Monarchie überhaupt jener Wille auch wirklich vorhanden ist, für den es nur den Weg zu finden gilt: ob bisher nicht zu ausschließlich allein die deutschen Stimmen laut geworden sind, die ja nur einen Teil der politischen Interessen des Donaustaates vertreten. Deutsche und Magyaren, bei denen der politische Wille von vornherein vorhanden sein kann, machen doch nur zwei Fünftel der dortigen Bevölkerung aus. Aber lassen wir das ganz auf sich beruhen, so ist es doch in höchstem Grade unwahrscheinlich, daß die politische Konstellation von 1915 überhaupt nach dem Kriege lange Bestand haben wird. Dazu ist das Bündnis der Ententemächte zu unnatürlich, sind die Ziele jedes der Staaten zu verschiedenartig, sind auch wirtschaftlich die positiven Interessen des Vierverbandes ganz entgegengesetzte. Einstweilen ist ja nichts gemeinsam als die Abneigung gegen Deutschland, was sie zusammenhält. Mit einer Änderung der politischen Konstellation haben wir also zu rechnen. Der wirtschaftliche Zweibund müßte aber auch dann seine Geltung behalten, wenn die politischen Verhältnisse sich ändern. Um so notwendiger erscheint die rein wirtschaftliche Untersuchung der Frage losgelöst von jedem politischen Sentiment.

Dabei kann die Frage einer mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht Gegenstand einer Untersuchung werden, da die Voraus-

[4] Auch Julius Wolf, der den Gedanken des mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins seit langem vertreten hat, meint S. 3: „Es gilt, den Schwung dieser Zeit auf die Mühlen des beiderseitigen wohlverstandenen Interesses zu leiten." — Losch a. a. O. S. 16: „Man kann gar nicht stark genug betonen, daß es die Festigung der äußeren wie inneren Solidarität ist, welche für alle künftigen politischen Abmachungen zwischen zwei Großstaaten maßgebend sein muß." Die meisten Aufsätze in den Zeitungen gehen von denselben politischen Erwägungen aus; eine Ausnahme macht die Artikelreihe der Frankfurter Zeitung („Ein Wirtschaftsbündnis der Zentralmächte?) vom 1. bis 16. Mai 1915.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

setzungen dafür einstweilen gänzlich fehlen[5]. Die Selbständigkeit der historisch gewordenen Staaten ist dazu doch zu groß, die Interessengegensätze unter ihnen zu stark, um solchen Erwägungen ernsthaft Raum geben zu können, wenn man realpolitisch denkt. Auch die Hereinziehung des dritten Bundesgenossen, der Türkei, über dessen künftiges Schicksal noch nichts feststeht, muß unterbleiben. Ebenso stehen die Balkanstaaten einstweilen ganz außerhalb der Erörterung. Deutschland hatte durch die mitteleuropäischen Staaten, außer Frankreich und Italien, bisher schon ein Viertel seiner Einfuhr und zwei Fünftel der Ausfuhr. Mit den beiden Ländern kommt auf diese Staaten zusammen etwa ein Drittel der Einfuhr, bezüglich schon über die Hälfte der Ausfuhr[6]. Dieses Übergewicht wird auch ohne alle zollpolitische Annäherung allein durch die geographische Lage Deutschlands bedingt: es wird in der Hauptsache jedenfalls auch ferner so bleiben. Gewiß werden die zukünftigen wirtschaftlichen Beziehungen der Völker eine große Reihe von Veränderungen auf dem Gebiete der Weltwirtschaft hervorrufen. Eine Ablenkung mancher Handelsbeziehungen wird eintreten. Die Verschuldung der Staaten wird eine ganz neue Steuer- und Zollpolitik nötig machen. Neue finanzielle Abhängigkeiten der einzelnen Länder untereinander sind geschaffen worden, die neue Verbindungen verlangen. Die Stellung der Vereinigten Staaten wird jedenfalls eine Veränderung und zwar eine wesentliche Stärkung auf dem Weltmarkte erfahren. All das zugegeben, so ist doch festzuhalten, daß sehr viele grundlegende Verbindungen und Verflechtungen der Länder untereinander in alter Weise bestehen bleiben müssen. Dazu gehört der Bezug von Rohstoffen und Lebensmitteln, die immer den Hauptteil des Welthandels ausmachen. Dazu gehört auch eine bestimmte Arbeitsteilung im Austausch von Fabrikaten der Kulturnationen, die untereinander noch stets die besten Abnehmer gewesen sind. Es gibt eben eine eigene Logik der wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Der allergrößte Teil des heutigen Welthandels beruht gar nicht auf Willkür, nicht auf

---

[5] Die Bestrebungen sind gut dargestellt in den genannten Schriften von L. Bosc und E. Francke.

[6] Es sind folgende Länder: Österreich-Ungarn, Türkei, Griechenland, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Holland, Belgien, Schweiz, Norwegen, Schweden, Dänemark. Die Einfuhr aus diesen Ländern nach Deutschland im Jahre 1912/13 betrug: 23,6 v. H., die Ausfuhr dahin 39,8 v. H.; mit Frankreich und Italien waren die entsprechenden Zahlen 31,7 bez. 52 v. H.!

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

künstlichen Abmachungen, nicht auf Liebe und Abneigung, sondern auf jenen wirtschaftlichen Notwendigkeiten, die nicht zu umgehen sind. Die Weltwirtschaft aber ist durchaus noch nicht abgeschlossen, sondern in steter Ausdehnung begriffen.

Deutschland wird darum die weltwirtschaftlichen Beziehungen nach allen Richtungen weiterpflegen und sogar noch ausdehnen müssen. Eine Einkapselung ist nun einmal ganz unmöglich, da aller Handel auf Gegenseitigkeit beruht. Es gilt vielmehr, durch ein neues System von Handelsverträgen künftige Entwicklungsmöglichkeiten im Auge zu behalten. Der Gedanke der wirtschaftlichen „Annäherung" überhaupt scheint mir ganz auf der Linie dieser künftigen Entwicklung zu liegen: die Geschichte bewegt sich in gewissen Rhythmen von Freiheit und Bindung. Darum muß es als ganz unzweckmäßig erscheinen, eine Wirtschaftspolitik für ein halbes Jahrhundert von vornherein festlegen zu wollen. Die Feinde von gestern unter unseren Gegnern können die Freunde von morgen sein und umgekehrt. Wenn man die handels- und wirtschaftlichen Wandlungen der letzten 50 Jahre überschaut, dann wird man doppelt vorsichtig sein, ehe man eine dauernde Bindung zwischen zwei selbständigen Ländern erstrebt, die nur allzu leicht für beide Teile eine unerträgliche Fessel werden kann. Hier muß alles politische und gefühlsmäßige Sentiment ausscheiden. Es handelt sich in Wirtschaftsdingen vielmehr um reine Zweckmäßigkeitsfragen. Erst wenn der wirtschaftliche Zweibund in sich Bestand hat, kann seine Durchführung empfohlen werden. Aus alledem rechtfertigt sich die völlige Trennung der wirtschaftlichen Betrachtung von der politischen, rechtfertigt sich eine gänzlich realistische Behandlung des Gegenstandes. Nur unter der Voraussetzung der Freiheit in künftigen weltwirtschaftlichen Beziehungen soll das zentrale Thema erörtert werden: welche Stellung die deutsche Industrie zu einer künftigen wirtschaftlichen Annäherung zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einnehmen kann. Dabei gehen unsere Erwägungen von der selbstverständlichen Annahme aus, daß in Wirtschaftsdingen sich die Menschen auch künftig vorzugsweise von wirtschaftlichen Erwägungen leiten lassen. Sonst scheint mir eine ernsthafte Diskussion nicht gut möglich zu sein.

2. Dabei werden die Formen, unter denen diese Annäherung des Zweibundes sich durchzusetzen vermöchte, ganz verschieden sein. Wir dürfen im ganzen wohl fünf Formen unterscheiden:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

a) völlige Zollunion mit Freihandel im Innern,
b) Zollbund mit Zwischenzollinie im Innern und gemeinsamer Außenzollgrenze,
c) Tarifvertrag mit gegenseitiger Vorzugsbehandlung,
d) Tarifvertrag mit Reziprozität,
e) erweiterter Tarifvertrag mit allgemeiner Meistbegünstigung.

Von diesen fünf Möglichkeiten scheidet die erste, die völlige Zollunion, zurzeit überhaupt aus. Sie muß an ganz unüberwindlichen Schwierigkeiten scheitern, die oft genug hervorgehoben sind[7]. Um einige zu nennen: die Verteilung der Zolleinnahmen, die Einrichtung eines Zollparlamentes, die verschiedenen Währungsverhältnisse, die Abweichungen der Rechtsprechung in Handelssachen, endlich die ganz verschiedenen Schutzbedürfnisse der Industrien beider Länder. Was bei der Verbindung zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg, die als Vorbild dienen kann, wohl durchführbar ist, ist es nicht auch zwischen den beiden Großmächten. Der Außenhandelswert auf den Kopf der Bevölkerung beträgt in Deutschland über 300 Mk., in Ö.-U. nur 100: der Stand der beiden Volkswirtschaften ist eben ein gänzlich verschiedener. Wirtschaftlich erscheint dieser Gedanke auch darum undurchführbar, weil die österreichische und noch mehr die ungarische Industrie der deutschen Konkurrenz in keiner Weise gewachsen wäre. Die Vorteile der Zollunion und der Grund, warum man immer wieder auf sie zurückkommt, liegen in etwas Doppeltem: einmal in der politischen Geschlossenheit des Gebietes nach außen — erst dadurch wird dem Auslande gegenüber die völlige Gemeinsamkeit des Absatzmarktes repräsentiert; sodann in dem Umstande, daß durch die Zollunion die Frage der Meistbegünstigung am einfachsten eine Lösung zu finden scheint. Man meint wenigstens, daß auf die Zollunion die Meistbegünstigungsklausel überhaupt keine Anwendung finden könne, sondern sie nur für eigentliche Handelsverträge gilt. Ob diese Auffassung zutrifft, kann durchaus strittig sein, ist aber immerhin möglich. Übrigens würde auch die Zollunion kaum für die Ewigkeit geschlossen werden können, sondern nur auf eine bestimmte, allerdings längere Dauer, um eventuell beiden Teilen die Freiheit der Vertragsmöglichkeit wiederzugeben.

---

[7] So bei Diehl, a. a. O. S. 37 ff.; auch bei Apt, Der Krieg und die Weltmachtstellung Deutschlands 1915. S. 43 ff. — Über die staatsrechtliche Seite in optimistischem Sinne auch bez. der Stellung Ungarns Stengel, S. 34 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Nahe diesem ersten Plan steht der Gedanke des Zollbundes, bei dem die Länder getrennt marschierten und nur ein gemeinsamer Außentarif vorhanden wäre. Dadurch würde auch der Abschluß von Handelsverträgen mit dem Ausland gemeinsam stattfinden. Der Zollbund würde mit dem ganzen Gewicht des einheitlichen 120-Millionenreiches sich Geltung verschaffen. Im Innern aber könnten dabei die verschiedenen Interessen durchaus gewahrt werden. Vor allem vermöchte durch die Zwischenzollinie, die natürlich niedrigere Sätze als der Außentarif haben müßte, die nationale Industrie hinreichend geschützt zu werden. Es würde auch die völlige Selbständigkeit der beiden Staaten nach außen gewahrt bleiben. Es kommt nur auf die formale Gleichheit und Höhe des gemeinsamen Außentarifes an. Jedes Land dürfte außerdem beim Eintritt in sein Gebiet spezielle Zuschläge für sich erheben, die das andere Land nicht berührten. Nur muß der Außentarif prinzipiell höhere Sätze vorsehen, als im Verkehr der beiden Länder untereinander bestehen, wenigstens soweit es sich um fremde Konkurrenzwaren dabei handelt. Man denkt dann an eine allmähliche Herabsetzung der Zwischenzollinie in einem Zeitraum von etwa 50 bis 60 Jahren[8]. Wir wollen dabei als selbstverständlich unterstellen, was es keineswegs ist, daß es unter allen Umständen erwünscht wäre, das andere Land auf Kosten des Auslandes zu bevorzugen.

Dieser Plan bietet gegenüber der Zollunion vor allem auch für die Industrie Ö.-Us. große Vorteile. Ebenso würden vielleicht die beiderseitigen Verwaltungsschwierigkeiten dabei geringer werden. Aber auch so bleiben einige wichtige Fragen offen. Einmal ob nur eine Zwischenzollinie zwischen Deutschland und den Doppelstaaten bestünde, oder ob zwischen Österreich und Ungarn nicht ebenfalls eine innere Zwischenzollinie erfolgen sollte. Es ist wahrscheinlich, daß die ungarischen Industriellen nur unter der Bedingung einer besonderen

[8] Das ist vor allem der Gedanke von Julius Wolf in seinem Referate auf dem Mitteleuropäischen Wirtschaftsverein (19. Juni, 23. und 24. Juli 1915). Der Beschluß des Vereins besagte: „Der mitteleuropäische Wirtschaftsverein in Deutschland hält es für geboten, die Schaffung eines weiten, einheitlichen Wirtschaftsgebietes zu betreiben, sei es mit gemeinsamer Zollgrenze, und einer den Bedürfnissen beider Volkswirtschaften angepaßten Zwischenzollinie, deren Abbau in der Frist einiger Jahrzehnte zu erfolgen hätte, oder durch gegenseitige zollpolitische Vorzugsbehandlung, vor allem auch in Gestalt einer Vermehrung der zollfrei eingeführten Waren mit dem Ausblick auf späteren Ausbau dieser Freiliste."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zwischenzollinie auf den Wirtschaftsbund eingehen möchten[9]; sie fürchten nun einmal die Bedrohung der eigenen Industrie durch die österreichische. Dadurch würde aber das Problem noch komplizierter werden. Denn vermutlich müßten die Zwischenzollinien zwischen Deutschland und Österreich, zwischen Österreich und Ungarn, zwischen Ungarn und Deutschland je nach dem Stande der industriellen Entwicklung verschieden sein! Sodann bereitet die Frage über die Höhe des Außentarifes und über die Höhe der Zwischenzollinie wesentliche Schwierigkeiten. Entweder denkt man an eine Bindung der Zwischenzölle und eine verschieden abgestufte Erhöhung der Außenzölle. Oder man denkt an eine einheitliche Regelung aller Zollpositionen des Außentarifes mit einer verschieden abgestuften Erniedrigung der Binnenzölle. Für die deutsche Industrie würde aber eine Erhöhung der Zölle im Außentarif, die wohl von Ö.-U. öfters gefordert werden würde, sehr bedenklich sein. Andererseits ist überhaupt ein gemeinsamer Außentarif gerade in den wichtigsten Positionen nur schwer vorstellbar, da die Schutzbedürftigkeit der deutschen und der ö.-u. Industrie gänzlich verschieden ist. Man würde also doch wiederum eine Abstufung der deutschen Zuschläge einerseits und der ö.-u. andererseits zu dem gemeinsamen Außentarif vornehmen müssen. Der weitere Gedanke ist dabei vorhanden, innerhalb des Zollbundes die inneren Sätze allmählich weiter zu ermäßigen — also etwa alle fünf bis sechs Jahre, bis in etwa 50 bis 60 Jahren die Zollunion mit einem einheitlichen Außentarif von selbst entstünde. In der Zwischenzeit würde sich dann die ö.-u. Industrie der soviel stärkeren deutschen Konkurrenz angepaßt haben.

Mir scheint dieser letzte ganze Plan nicht völlig bis zu Ende gedacht zu sein. Denn man vergißt, daß, wenn der Außentarif in diesem ganzen Zeitraum nicht derselbe bliebe, dann auch jene gradweise Ermäßigung der Binnenzölle seinen Sinn verliert; oft genug würde der Außentarif in dieser Zeit geändert oder erhöht werden. Man vergißt ferner, daß es unmöglich erscheint, eine Industrie auf 50 Jahre nach demselben Zollschema „erziehen" zu wollen, wenn die Produktionsbedingungen doch nun einmal nicht gleichbleiben. Hauptsächlich aber geht durch den Zollbund mit abgestuftem Außentarif und ein oder zwei oder gar drei verschieden abgestuften Zwischenzollinien ein großer Teil der

[9] Ed. Palyi, Deutschland und Ungarn 1915, S. 25 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorzüge wieder verloren, den man gerade von der Zollunion erwartet. Man hat dann eben nicht mehr ein einheitliches Wirtschaftsgebiet vor sich, das nach außen sehr imponierend auftreten könnte. Denn das Ausland würde gerade auf die Zollzuschläge der beiden Staaten ein Hauptgewicht legen; der Vorzug des großen Marktes und des geschlossenen Wirtschaftsgebietes würde dadurch wieder verloren gehen. Es sind dann eben in Wirklichkeit zwei Zollgebiete. Andererseits aber glaubt man doch, daß der Erfolg dieses Zollbundes für beide Länder ein günstiger sein würde, weil dadurch die Frage der allgemeinen Meistbegünstigung, von der man loskommen will, erledigt würde. Denn auch hier meint man, würde auf einen solchen Zollbund die Meistbegünstigung keine Anwendung finden. Mit welchem Recht, muß einstweilen dahingestellt bleiben.

Einfacher als der Zollbund ist die Methode der reinen Vorzugsbehandlung. Man würde im übrigen überhaupt wieder neue Tarifverträge abschließen. Auch zwischen Deutschland und Ö.-U. würde zunächst ein solcher neuer Tarifvertrag auf Zeit zustande kommen — im Unterschiede zum Zollbund, der, wenn nicht auf die Dauer, so doch jedenfalls über eine weit längere Zeitstrecke abzuschließen wäre. Die Präferentialbehandlung ist ja kaum eine prinzipielle Neuerung[10]. Sie besteht schon zwischen den englischen Kolonien und dem Mutterlande, sowie zwischen einigen südamerikanischen Staaten. Ebenso wollten Kanada und die Vereinigten Staaten einen solchen Präferentialvertrag schließen, der nur von Kanada nicht bestätigt worden ist. Die Schwierigkeit der Meistbegünstigung glaubt man auf andere Weise umgehen zu können. Im Prinzipe würde man die Meistbegünstigung beibehalten, weil sie doch auf der anderen Seite die Gewähr dafür bietet, daß man im Auslande nicht schlechter behandelt wird als ein dritter Staat. Aber man glaubt eine Formel einführen zu können, die dahin geht[10a]: Meistbegünstigung nur unter dem Vorbehalt zu gewähren, daß daraus ein Anspruch auf Gleichstellung mit Ö.-U. bzw. Deutschland nicht gefolgert werden darf. Anders formuliert: „von der zukünftigen Meistbegünstigung sollen die Bevorzugungen ausgenommen werden, die Deutschland und Habsburg einander gewähren.“ Es wäre

[10] Die zahlreichen Ausführungen bei Bosc: Zollallianzen und Zollunionen.

[10a] Die Formulierung bei J. Jastrow, Die mitteleuropäische Zollannäherung und die Meistbegünstigung 1915. S. 15 ff., S. 21. Dazu A. von Waltershausen, Der Artikel Elf des Frankfurter Friedens 1915, S. 36 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

immerhin möglich, daß das Ausland darauf einginge, wenn die Formel in den Friedensvertrag Aufnahme finden könnte. Hier würde aber eine Schwierigkeit sich vor allem daraus ergeben, daß auch andere, und besonders neutrale Staaten an der Bevorzugung teilzunehmen das stärkste Interesse haben. Es sei an die Schweiz, an Holland, an die Vereinigten Staaten gedacht. Es müßte dann prinzipiell drei Tarife geben: den Minimaltarif, der nur zwischen dem wirtschaftlichen Zweibund zur Geltung käme, der Maximaltarif, der allgemein angewendet würde, und der Generaltarif, der in der Mitte zwischen beiden stünde und den Meistbegünstigungsländern zugute käme. Aber dieses komplizierte System würde voraussichtlich wieder einen Teil der Vorzugsbehandlung der beiden Länder illusorisch machen und auf große Schwierigkeiten im Auslande stoßen. Ob diese Fragen sich entscheiden ließen, entzieht sich vorläufig unserer Beurteilung.

Dann bliebe eine weitere Abschwächung des Zollbündnisses übrig, indem man auf den Gedanken der Reziprozität zurückgriffe — ein System, das in den Vereinigten Staaten bekanntlich dauernd befolgt wird. Man würde damit die allgemeine Meistbegünstigung, die man sonst nur zugunsten Deutschlands und Ö.-Us. aufheben will, weiter einschränken. Man könnte die Bevorzugung, die diese beiden Länder sich gegenseitig gewähren, auch auf andere ausdehnen, wenn seitens dieser dritten Staaten besondere Zugeständnisse eingeräumt werden. Auch dann würde Ö.-U. und Deutschland einander noch näher verbunden bleiben, indem sie eben sich prinzipiell den Minimaltarif einräumten, an dem teilzunehmen anderen Ländern nur unter besonderen Zugeständnissen möglich wäre. Es bliebe also ein näheres Wirtschaftsverhältnis zwischen beiden Staaten, ohne doch dritten Staaten dadurch die Möglichkeit der Teilnahme zu rauben. Freilich hängt auch hier alles von dem künftigen Verhalten fremder Staaten ab. Es ist immer mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen, daß, wie bei uns die Waffenbrüderschaft zu einer näheren Bevorzugung geführt hat, dasselbe auch zwischen anderen Ländern geschieht: so zwischen Frankreich und Großbritannien, zwischen Rußland und England oder zwischen Frankreich und Italien. Man wird das Moment der bloßen Nachbarschaft, das Ö.-U. und Deutschland verbündet, dagegen nicht geltend machen können, um eine Bevorzugung in irgendwelcher Form bei anderen Ländern zu hindern. Die Länder des lateinischen Münzbundes hätten ja außerdem schon die Währung gemeinsam.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Dann bleibt als letzte Möglichkeit der wirtschaftlichen Annäherung die alte Methode des Tarifvertrages mit unbedingter Meistbegünstigung übrig, die schon bisher besteht. Für sie spricht zunächst vom deutschen Standpunkt der Umstand, daß Ö.-U. für Deutschland nur ein Markt neben sehr vielen anderen sein kann, und daß von vornherein nicht eine Verschlechterung mit anderen bisherigen Absatz- und Bezugsgebieten in Aussicht genommen werden darf. Gegen sie spricht der Umstand, daß eine Neuorientierung der Handelspolitik ohne dies eintreten wird und eine Stärkung der deutschen wie vor allem der ö.-u. volkswirtschaftlichen Position notwendig ist. Trotzdem könnten auch in einem solchen Tarifvertrag wesentliche Änderungen gegenüber dem bisherigen Zustande vorgenommen werden; wir wollen sie nur andeuten, da über deren Durchführung an anderer Stelle des Werkes ausführlich gehandelt wird. Wir können wohl von einem „erweiterten Tarifvertrag" sprechen. In ihm müßten außer dem Zolltarif und dem Niederlassungsverkehr noch folgende Punkte vereinbart werden:

1. Anpassung in der Tarifierung der einzelnen Positionen: dadurch würde die Verständigung der Zollbeamten zwischen den beiden Ländern wesentlich erleichtert und die Unklarheiten der Zolltarife beseitigt werden;
2. gleichmäßige Behandlung der Tarifpolitik und Gleichstellung der Güterklassifikation mit Vermeidung der Frachtdisparitäten, der Sondertarife von Privatbahnen und der Richtungstarife. Gerade das Tarifmoment wird für den Güterverkehr zweier Länder von ausschlaggebender Bedeutung, es ist bisher keineswegs im Sinne der Förderung des beiderseitigen Austausches gehandhabt worden;
3. Ausgleichung der Gültigkeitsdauer des Patent-, Muster- und Markenschutzes, so daß nicht unter anderem deutsche Muster in drei Jahren ihren Schutz im Donaustaate verlieren können;
4. Schaffung von neutralen Zollinstanzen aus Vertretern beider Länder, die nicht mehr einseitig das fiskalische Interesse lediglich eines der beiden Staaten wahrnehmen;
5. schnellere Entscheidungen in Verzollungsbestimmungen und Rücksichtnahme der Rechtsprechung auf die Interessen des anderen Landes bei Handelsstreitigkeiten;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

6. Sicherung der Zahlungsbedingungen bei Lieferungen des Nachbarlandes;
7. Wesentliche Erleichterung des Veredelungsverkehrs und des freien Zollverschlusses, sowie des Durchgangsverkehrs nach dem Balkan: im Sinne einer Erleichterung des Güteraustausches.

Es kommt hierbei zunächst auf die Verständigung über die Formalitäten, nicht so sehr auf den realen Inhalt der einzelnen Punkte an; dieser müßte vielmehr besonderen Bestimmungen unterliegen. Die Liste dürfte wohl noch erweitert werden, obwohl die Hauptpunkte damit getroffen sein werden. Der Tarifvertrag selbst müßte in der Hauptsache, nämlich in der Normierung der einzelnen Zollsätze, natürlich ebenfalls eine prinzipielle Änderung erfahren: die Freiliste der Wareneinfuhr könnte erhöht, gewisse andere Zölle zweckmäßiger erhoben werden. Im ganzen müßte im Handelsvertrag das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse in stärkerer Weise zur Geltung kommen. Meistbegünstigung wäre allgemein und unbedingt zu gewähren. Nicht ebenso aber die übrigen Sonderabmachungen des Vertrages.

Für eine von diesen fünf Möglichkeiten wird man sich prinzipiell bei künftigen Handelsbeziehungen entscheiden müssen. Ihre Ausführung würde Sache der Verwaltungspraxis und Verwaltungspolitik sein, die ebenfalls in besonderen Vereinbarungen festzusetzen wäre. Mit Ausnahme der völligen Zollunion, die von vornherein wohl ausscheidet, läßt sich a priori vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus nichts über Wert oder Unwert des einzelnen Systems sagen. Aber alle bedeuten gegenüber dem bisherigen Zustande eine stärkere wirtschaftliche Annäherung. Zur Entscheidung über die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit kommt es vielmehr auf die wirkliche bisherige Stellung der deutschen Industrie auf dem ö.-u. Markt an, sowie auf die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich künftig ergeben werden. Diese haben wir nunmehr kritisch-realistisch zu betrachten*. Politik ist nun einmal die

* Die Grundlagen für die folgenden Untersuchungen bilden in erster Linie die beiderseitigen Handelsstatistiken und die Zolltarife. Ergänzend hinzu tritt eine größere Reihe von Zeitungs- und Zeitschriftenaufsätzen. Sehr wesentliche Dienste geleistet haben die etwa 300 Antworten, die mir auf eine Umfrage bei Fabrikanten und Interessenverbänden zuteil geworden sind. Die Ausführungen, die zum Teil außerordentlich lehrreich waren, sind von mir gewissenhaft berücksichtigt und in Erwägung gezogen worden. In den Verhandlungen von Wirtschaftsvereinen, soweit sie mir zur Einsichts-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kunst des Voraussehens und Voraussagens. Sie vermögen wir aber nur durch ein Versenken in die inneren Beziehungen der Länder zu erfassen. Bei der Kompliziertheit der Fragen und dem Mangel an eigentlichen Vorarbeiten kann es sich nur um eine vorläufige Stellungnahme handeln.

---

nahme vorlagen, sind die Fragen bisher nur gestreift worden. Eingehende Untersuchungen werden öfters für die Zukunft in Aussicht genommen. Es wird wohl zweifellos eine eingehende Enquete vorangehen müssen, bevor die neuen Handelsverträge abgeschlossen werden. Wenn der Umfang dieses Beitrages den gesteckten Rahmen weit überschreitet, so lag das daran, daß Vorarbeiten auf diesem Gebiete fast ganz fehlen und darum die Sache von Grund aus aufgebaut werden mußte. — Eine Ergänzung findet diese Abhandlung in meiner Literaturmiscelle: Weltwirtschaftliches Archiv Bd. VII, Heft 1 (1916), wo auch die politischen Gesichtspunkte berührt werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## II. Der österreichisch-ungarische Markt bisher.

1. Um ein Bild der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten zu gewinnen, wird man zunächst die Stellung der deutschen Industrie auf dem ö.-u. Markte in Betracht zu ziehen haben. Gewiß ist es richtig, daß das künftige Wirtschaftsleben nicht die restlose Fortsetzung der vorangegangenen Periode sein kann. Denn zuviele Verbindungen sind zerrissen, zuviele Beziehungen gestört, zuviele Änderungen inzwischen bei den Neutralen eingetreten, um ohne weiteres die alten Verhältnisse in derselben Form und demselben Umfange wieder aufnehmen zu können. Trotzdem wird man methodologisch nur so vorgehen dürfen, daß man die Stellung der deutschen Industrie zur ö.-u. Volkswirtschaft vor dem Kriege sich vergegenwärtigt. Sie ist in wesentlichen Verhältnissen und Bedingungen verankert, die zum größten Teile auch nach dem Kriege weiterbestehen werden. Es stecken Notwendigkeiten darin, die wir nicht fortdenken können. Nur auf diese Weise erhalten wir feste Anhaltspunkte zur Beurteilung der künftigen Gestaltung, können wir die Ursachen der Hemmungen und Förderungen herausfinden. Natürlich kommt zur Beurteilung dieser Lage auch umgekehrt der Absatz der ö.-u. Industrie in Deutschland in Betracht sowie die Konkurrenz, die dadurch der deutschen Industrie erwächst. Aber die Erörterungen über den deutschen Absatz in der Doppelmonarchie werden doch die Hauptsache bleiben müssen.

Im letzten Menschenalter, seit 1880, hat sich die gesamte Einfuhr aus Ö.-U. nach Deutschland etwas mehr als verdoppelt, die deutsche Ausfuhr dahin hat sich im selben Zeitraum aber fast vervierfacht! Es betrug die Einfuhr aus Ö.-U. im Jahre 1880 bereits 401, im Jahre 1913 erst 828 Mill. Mk., das ist 100:206. Unsere Ausfuhr dahin in denselben Jahren war 294 bezüglich 1105, das ist 100:376. In den Handelsbeziehungen beider Länder hat sich also Deutschland als das bei weitem stärkere erwiesen. Ja es ist in dieser Beziehung ein vollständiger Wechsel eingetreten. Bis vor wenigen Jahren (1908) war die Handelsbilanz Ö.-Us. mit Deutschland immer aktiv, da dau-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ernd mehr Waren zu uns geschickt, als von uns bezogen wurden. Von da an hat sich das Verhalten aber umgekehrt: die deutsche Ausfuhr überwiegt jetzt und die Handelsbilanz Ö.-Us. zu Deutschland ist passiv geworden[11]. Die Einfuhr aus der Donaumonarchie hat seit dem Beginn dieses Jahrhunderts nur noch unwesentlich zugenommen. Sie weist zwar geringe Schwankungen, aber keine ausgesprochen steigende Tendenz mehr auf. Dagegen zeigt die deutsche Ausfuhr eine stetig aufsteigende Linie, die bisher eine Unterbrechung nicht erfahren hat. Bis zu dem neuen Jahrhundert wuchs die ö.-u. Einfuhr nach Deutschland schneller als die deutsche Ausfuhr dahin. Seitdem ist das Tempo der letzteren etwa siebenmal so rasch gewesen[12].

Dabei bedeutet das Jahr der neuen Handelsverträge 1907 insofern noch einen besonderen Abschnitt, als seitdem diese Tendenz sich noch schärfer ausgebildet hat. Mit anderen Worten: die Passivität zu Ö.-Us. Ungunsten ist noch im Steigen begriffen[13]. Dafür

---

11

| | Deutsche | | | Deutsche | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. | | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
| | in Millionen Mark | | | in Millionen Mark | |
| 1900 | 724 | 511 | 1907 | 812 | 717 |
| 1901 | 693 | 492 | 1908 | 752 | 737 |
| 1902 | 720 | 533 | 1909 | 754 | 764 |
| 1903 | 755 | 531 | 1910 | 759 | 822 |
| 1904 | 732 | 584 | 1911 | 739 | 918 |
| 1905 | 773 | 595 | 1912 | 830 | 1035 |
| 1906 | 810 | 644 | 1913 | 828 | 1105 |

12

| | Zunahme der Einfuhr aus Ö.-U. | Zunahme der Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| 1880/1900 . . | 75,5 | 65,3 |
| 1900/1913 . . | 17,5 | 127,3 |

Wir legen hier stets die deutsche Handelsstatistik zugrunde. Wenn sie sich von der Ö.-Us. unterscheidet, so aus dem Grunde, weil in dem einen Falle Transport- und Versicherungskosten hinzugerechnet werden, im anderen Falle nicht.

13

| | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| 1907 . . . . . | 100 | 100 |
| 1909 . . . . . | 93 | 107 |
| 1910 . . . . . | 93 | 115 |
| 1911 . . . . . | 91 | 128 |
| 1912 . . . . . | 102 | 140 |
| 1913 . . . . . | 102 | 154 |

Mit Recht bemerkt übrigens in anderem Zusammenhang Waltershausen: (S. 15), daß den Schlüssen aus der Handelsbilanz auf den Nutzen der jeweiligen Handelspolitik immer nur ein beschränkter Wert zukomme, wenn die ökonomische Entwicklung beider Länder verschieden stark ist.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ein paar Zahlen. Es betrug die prozentuale Zunahme des Außenhandels:

| | Prozentuale Zunahme der Einfuhr aus Ö.-U. | | Prozentuale Zunahme der Ausfuhr nach Ö.-U. | |
|---|---|---|---|---|
| | insgesamt | pro Jahr | insgesamt | pro Jahr |
| 1900—1907. . . | 15,5 | 2,2 | 72,3 | 10,3 |
| 1907—1913. . . | 1,6 | 0,3 | 54,0 | 9,0 |

Die ö.-u. Einfuhr nach Deutschland stagniert also fast gänzlich. Die deutsche Ausfuhr dagegen hat zwar in den letzten Jahren gegen die ersten des neuen Jahrhunderts absolut eine kleine Verlangsamung erfahren, ist aber im Verhältnis noch größer geworden. Seit dem Inkrafttreten des neuen Handelsvertrages hat Ö.-U. nur gerade seine Einfuhr zu uns aufrechterhalten können, nachdem sie anfangs sogar zurückgegangen war; Deutschland dagegen hat seitdem seine Ausfuhr in die Nachbarmonarchie mehr als verdoppelt. Es kann durchaus zweifelhaft sein, wieweit der neue Handelsvertrag selbst dafür verantwortlich zu machen ist, wieweit andere Momente mitsprechen, die sich der nachträglichen Beurteilung entziehen. Nur dies wird man sagen können: Seit den letzten Zollveränderungen hat Ö.-U. seine Einfuhr nach Deutschland nicht mehr zu steigern vermocht, während Deutschlands Ausfuhr sich fast in gleichstarkem Maße fortentwickelt hat wie in den letzten Jahren zuvor. In den Handelsbeziehungen beider Länder haben die jüngsten Zollpositionen wenigstens für Deutschland keinen schädlichen Einfluß ausgeübt. Alle Urteile seitens der Interessenten, die das Gegenteil bezeugen, fußen nur auf unzulänglichen Erfahrungen des eigenen Geschäftes. Sie berücksichtigen nicht die Gesamtentwicklung, die durchaus für Deutschland günstig, für Ö.-U. ungünstig war. Es ist eben ohne weiteres zuzugeben, daß der ö.-u. Markt eine steigende Kaufkraft und eine wachsende Nachfrage nach deutschen Produkten entfaltet hat.

Vergleichen wir die deutschen Handelsbeziehungen mit denen anderer Länder, so finden wir, daß Ö.-Us. Einfuhr zu uns sich für den Donaustaat tatsächlich nicht günstig gestaltet hat. Die Bezüge aus fast allen anderen Ländern nach Deutschland sind mehr gewachsen als die aus Ö.-U.[14]. Die Steigerung der gesamten deutschen Einfuhr 1907/13

[14] Wenn das Jahr 1907 das erste seit dem Inkrafttreten der neuen Handelsverträge = 100 gesetzt wird, so betrug 1912 die Einfuhr nach Deutschland aus:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist von 100 auf 123 gestiegen, die aus Ö.-U. nur auf 102. Rußland, Frankreich, Italien, die skandinavischen Reiche, wie die Pyrenäenländer haben seit dem Inkrafttreten der letzten Handelsverträge wesentlich mehr zu uns einführen können. Andererseits ist aber die deutsche Ausfuhr nach Ö.-U. noch etwas über den Durchschnitt unserer Gesamtausfuhr gestiegen (Gesamtdurchschnitt 100:131, nach Ö.-U. 100:144). Unter den europäischen Staaten ist nur der Export nach Frankreich, Rußland, Bulgarien und Rumänien noch stärker gewachsen[15]. Es haben sich also die Handelsbeziehungen zum Donaustaate für den deutschen Außenhandel seit den letzten Jahren weit günstiger gestaltet als zu den meisten anderen Ländern. Deutschland wird mit dem Ergebnis weit zufriedener sein können als Ö.-U. Und es wird begreiflich, daß seitens dortiger Industriellen sich der Wunsch nach einer Änderung der Zollsätze in einem künftigen Handelsvertrag lebhaft fühlbar gemacht hat.

•

2. Woran liegt das? Offenbar sind die Ursachen auf beiden Seiten zu suchen: Ö.-U. hat weniger Waren zu uns auszuführen als ehedem und umgekehrt ist die Nachfrage nach deutschen Produkten dort sehr gestiegen. Ö.-Us. Einfuhr nach Deutschland bestand vor dem Kriege zum großen Teile aus Nahrungsmitteln. Inzwischen ist aber das Land selbst in stärkerem Maße ein Industriestaat geworden[16]. Es hat unter den gegenwärtigen Produktionsverhältnissen nicht mehr landwirtschaftliche Überschüsse genug, die es ausführen könnte. Seine Überschußbevölkerung hilft Handel und Gewerbe füllen, während die länd-

---

Frankreich 122, Rußland 136, Vereinigten Staaten 120, Schweden 124, Großbritannien 86, Rumänien 92, Österreich-Ungarn 102, Europa 117, Amerika 125, Gesamteinfuhr 122.

[15] Wenn das Jahr 1907 wiederum = 100 gesetzt wird, so betrug 1912 die deutsche Ausfuhr nach: Frankreich 153!, Rußland 155, Vereinigte Staaten 107, Italien 132, Rumänien 192, Großbritannien 109, Österreich-Ungarn 144. — Europa 134, Amerika 121, Gesamtausfuhr 131.

[16] Die Einfuhr aus Österreich-Ungarn nach Deutschland betrug 1912/13: Nahrungs- und Genußmittel 257,8 Mill. Mk., Rohstoffe 318,4 Mill. Mk., Fabrikate 253,8, zusammen 830 Mill. Mk. — Es entfielen von je 100 der erwerbstätigen Bevölkerung in Österreich ohne Ungarn:

| | 1910 | 1890 |
|---|---|---|
| Landwirtschaft | 53,1 | 62,4 |
| Gewerbe und Industrie | 22,6 | 20,0 |
| Handel und Verkehr | 9,8 | 7,4 |
| Beamte und freie Berufe | 14,4 | 10,1 |

Die Tendenz ist unverkennbar, wenn auch Handel und Industrie zusammen nur ein Drittel der ö.-u. Bevölkerung ausmachen.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

liche Bevölkerung annähernd konstant bleibt. Ungarn, das noch in stärkerem Maße ein Agrarland ist, schickt seine agrarischen Erzeugnisse deswegen in der Hauptsache nach Österreich selbst. In schlechten Jahren muß Getreide bereits in die Doppelmonarchie eingeführt werden[17]. Aber auch in normalen Jahren hat der Viehexport und die Gersteausfuhr wesentlich gegen früher nachgelassen, da diese Produkte zum größten Teile im eigenen Lande Verwendung finden. Ö.-U. hat sich in seiner Gesamtheit aus einem überwiegend agrarischen Ausfuhrland mehr und mehr in ein Land agrarischer Selbstgenügsamkeit entwickelt und steht im Begriff, zum Teil ein agrarisches Einfuhrland zu werden. Nur Eier und Vieh sowie Hopfen, Gerste und Malz werden noch in beträchtlicher Menge zu uns ausgeführt[18]. Es dürften also weniger die landwirtschaftlichen Zölle gewesen sein, die eine stärkere Einfuhr Ö.-Us. nach Deutschland verhindert haben als vielmehr die ganze Art der Einfuhr, die einer Zunahme aus inneren Verhältnissen des Landes abgünstig ist. Es wird aus der wirtschaftlichen Entwicklung selbst erklärlich, warum dieser Hauptposten der ö.-u. Einfuhr in den letzten Jahren keine Zunahme mehr zeigen konnte.

Für die Einfuhr österreichischer Industrieprodukte andererseits ist der deutsche Markt nur beschränkt aufnahmefähig. Es handelt sich um gewisse Waren, in denen Österreich eine natürliche Überlegenheit hat — in feineren Leder- und Glaswaren, Möbel, gewisse Nahrungsmittel (Bier), Textilprodukte (Leinengarn). Wir beziehen in der Hauptsache jedoch mehr Roh- und Hilfsstoffe von dort, als eigentliche Fabrikate[19]. Aber auch in solchen Roh- und Hilfsstoffen für die Industrie hat das Land nur beschränkte Ausfuhrmöglichkeit. Vornehmlich Holz, Häute und Felle, Braunkohlen, Petroleum und einige Chemikalien kom-

[17] Der Gesamtposten VI „Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Mahlprodukte, Reis" hatte in den Jahren 1909/13 einen Einfuhrüberschuß um den vollen Betrag der Ausfuhr: Einfuhr 43,8 Mill. mz, Ausfuhr 21,6. Die Wertziffern für diese fünf Jahre zusammen waren 749,6 Mill. K in der Einfuhr, 590,5 Mill. K in der Ausfuhr. — Die Ausfuhr von Weizen betrug 1906/13 nur 269 000 Mill. mz, die Einfuhr aus Deutschland 661 000; vgl. Philippovich, a. a. O. S. 66 f.; auch R. Schüller in Ztschr. für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. 1912 S. 10 ff.

[18] In den Jahren 1909/13 entfiel von der ö.-u. Gesamtausfuhr im Betrage von 2,529 Mill. K auf Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft im Durchschnitt nur 245 Mill. — Es betrug die deutsche Einfuhr aus Ö.-U. in Millionen Mark: Eier 76,5, Rindvieh 31,6, Malzgerste und Malz 34,3, Hopfen 7,5, Äpfel 7,5, Ölkuchen 7,1 Mill. Mk.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

men dafür in Betracht[20]. Ö.-U. gewinnt eben die Welthandelsartikel, nach denen Deutschland eine so starke Nachfrage hat, entweder gar nicht oder doch nur in beschränktem Umfange. So ist eine Steigerungsfähigkeit auch hierin nur in geringem Maße möglich. Endlich mögen die ungünstigen Transportverhältnisse einer erweiterten Ausfuhr jener Artikel abgünstig sein. Freilich werden auch durch die deutsche Zollbehandlung manche eigentliche Fabrikate aus Ö.-U. nicht eingeführt werden, für die wohl an sich ein Absatz bei uns zu erwarten wäre. Es wird darauf zurückzukommen sein.

In der Hauptsache liegt es also wiederum in der ganzen Art dieser Einfuhr, daß der Absatz der Waren sich in Deutschland nicht mehr gehoben hat. Allerdings ist nun der Anteil des Vereinigten Königreichs an der deutschen Fabrikateneinfuhr nicht so unbedeutend, als man zunächst annimmt. Er macht immerhin über ein Elftel (9,4 Prozent) der gesamten deutschen Einfuhr aus. Aber er war bisher ebensowenig steigerungsfähig wie der der Landwirtschaftsprodukte: die ö.-u. Industrieeinfuhr nach Deutschland hat seit dem Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages nur um neun Prozent zugenommen. In der Nahrungsmittel-, der Papier-, der Maschinenindustrie ist die Einfuhr sogar geringer geworden. Dagegen hat sie in der Holzindustrie (Möbel), im Textilgewerbe (Leinen- und Baumwollgarn) und endlich im Eisengewerbe zum Teil sogar erheblich zugenommen. Im ganzen aber ist eben ein wesentlicher Fortschritt auch hierin nicht zu bemerken. Dabei gibt es natürlich immer einige Industriezweige in Deutschland, die eventuell auch die österreichische Konkurrenz unangenehm empfindet. Wir werden diese Verhältnisse später zu erörtern haben. Aber im ganzen macht die Ein-

---

[19] Es betrug nach der deutschen Statistik in Mill. Mk. (vgl. Anhang III):

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Nahrungsmittel | 240 = 28,9 % | 41 = 3,8 % |
| Rohstoffe | 318 = 38,4 % | 316 = 29,5 % |
| Halbfertige Waren | 93 = 11,2 % | 176 = 16,4 % |
| Fabrikate | 178 = 21,4 % | 536 = 50,3 % |
| | 829 = 100 % | 1069 = 100 % |

Die Unstimmigkeit in den Schlußsummen mit denen im Anhang III rührt daher, daß hier einige Rohstoffe vornehmlich der Forstwirtschaft nicht zur industriellen Ein- bzw. Ausfuhr gerechnet sind, was bei der Aufteilung des Außenhandels in die 3 bzw. 4 Hauptabteilungen geschehen ist.

[20] Von der Einfuhr an Rohstoffen aus Ö.-U. seien genannt: Braun- und Steinkohlen 79,3, Holz zusammen 76,8, Häute und Felle 40,7, Erd- und Schmieröl 7,6 Mill. Mk.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fuhr ö.-u. Industrieprodukte nach Deutschland nur wenig über zwei Fünftel (43,3 %) der Ausfuhr deutscher Industrieprodukte nach Ö.-U. aus. Zu Beginn der neuen Handelsverträge war das Verhältnis noch wesentlich besser (60 %). Auch hier beobachten wir also allenthalben ein deutliches Verschieben zugunsten Deutschlands. Der deutsche Markt hat sich für die österreichische Industrie relativ weniger aufnahmefähig erwiesen als noch vor einem Jahrzehnt. Dabei haben die deutschen Einfuhrzölle nur eine geringfügige Erhöhung erfahren und sind meist wesentlich niedriger als die des Nachbarstaates. Ö.-U. hat eben weder auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Erzeugnisse noch auf dem der industriellen Rohstoffe oder gar der Fabrikate entsprechende Mehrwerte zu geben vermocht, für die der deutsche Markt aufnahmefähig war. Es wird erklärlich, daß Ö.-Us. Einfuhr erst an vierter Stelle steht und relativ zurückgegangen ist [21].

3. Umgekehrt ist es mit der deutschen Ausfuhr nach Ö.-U. Sie setzt sich zu zwei Drittel aus Industrieprodukten zusammen. Die Nahrungs- und Genußmittel der Landwirtschaft spielen dabei gar keine Rolle; dagegen machen die Rohstoffe der Industrie noch fast drei Zehntel unserer Ausfuhr aus. Die Werte sind im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 536 Mill. Mk. für Fabrikate, 318 für Rohstoffe und 176 für halbfertige Waren gewesen. Das Schwergewicht liegt also für Deutschland in seiner gewerblichen Ausfuhr. Und diese Entwicklung hat rascher zugenommen als der deutsch-österreichische Export überhaupt [22].

[21] Im deutschen Außenhandel ist folgendes die Reihenfolge der Länder in Prozenten (vgl. Anhang III):

| Einfuhr | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|---|
| Vereinigte Staaten | 16,7 | 14,8 | 13,3 | 13,8 | 14,8 |
| Rußland | 12,3 | 16,0 | 15,5 | 16,8 | 14,3 |
| Großbritannien | 9,1 | 8,5 | 8,6 | 8,3 | 7,9 |
| Österreich-Ungarn | 9,8 | 8,9 | 8,5 | 7,6 | 7,8 |
| Frankreich | 5,5 | 5,7 | 5,7 | 5,4 | 5,2 |
| **Ausfuhr** | | | | | |
| Großbritannien | 15,8 | 15,4 | 14,7 | 14,0 | 13,0 |
| Österreich-Ungarn | 11,5 | 11,0 | 11,0 | 11,3 | 11,6 |
| Vereinigte Staaten | 7,9 | 9,2 | 8,5 | 7,9 | 7,8 |
| Frankreich | 6,9 | 6,9 | 7,3 | 7,4 | 7,7 |
| Rußland | 7,0 | 6,7 | 7,3 | 7,7 | 7,6 |

[22] Vgl. die Angaben der absoluten Werte Anm. 11, der relativen Anm. 15.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das Interesse weiter Kreise der deutschen Volkswirtschaft an dem ö.-u. Markte ist daher durchaus begreiflich. Denn das Land steht eben mit seiner Aufnahme von 1070 Mill. Mk. im Durchschnitt der beiden letzten Jahre unter den deutschen Ausfuhrländern an zweiter Stelle, gleich hinter Großbritannien, dessen Einfuhr aus Deutschland um 136 Mill. Mk., das ist um 21 %, größer war. Diese Stelle im deutschen Außenhandel hat Ö.-U. bereits seit einem Menschenalter inne. Nach dem Kriege mag auch darin eine Änderung eintreten und Ö.-U. an die Spitze unserer Ausfuhrländer treten. Diese künftigen Beziehungen spielen offenbar in den wirtschaftlichen Zielen eine bedeutende Rolle — auch wenn man die rein politische Stimmung, die ja aus ganz anderen Quellen entstammt, davon in Abzug bringt.

Von der gesamten deutschen Ausfuhr ging nach Ö.-U. an Fabrikaten 8,5 v. H., an Rohstoffen und halbfertigen Waren 23, an Nahrungs- und Genußmitteln 4,4. Von ersteren also ein Zwölftel, von deutschen Rohstoffen etwa ein Viertel. Im Grunde läßt sich freilich die Scheidung in diese drei Kategorien keineswegs so scharf durchführen, wie man dem Worte nach vermuten sollte. Die Grenzen zwischen Rohstoff und Halbfabrikat, zwischen diesem und Ganzfabrikat, zwischen diesem wiederum und Nahrungs- und Genußmitteln, sind öfters durchaus schwankend. Dabei werden auch die Rohstoffe der Industrie, die wir ausführen, zum größten Teile in gewerblichen Betrieben gewonnen oder doch wenigstens dort verarbeitet und aufbereitet. Sie gehören demnach mit unter die Ausfuhr der „deutschen Industrie im weiteren Sinne", der wir sie zurechnen müssen. Tun wir das, so hat seit dem Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages unsere Industrieausfuhr nach Ö.-U. um fast die Hälfte zugenommen: von 598 Mill. Mk. auf 909 Mill., das ist um 47,6 v. H. Sie ist der Zunahme der sonstigen deutschen Gesamtausfuhr an Industrieerzeugnissen noch etwas vorangeeilt (46,4 v. H.). Sie zeigt also die umgekehrte Entwicklung wie Ö.-U. Auch hier war gerade das letzte halbe Jahrzehnt besonders günstig für die deutsche Ausfuhr. Freilich ist festzuhalten, daß von den ausgeführten deutschen Waren mindestens ein Drittel in Ö.-U. überhaupt Zollfreiheit genießt [23]. Für sie ist also das Zollbündnis von vornherein ohne näheres Interesse. Der ö.-u. Markt hängt dann von ganz anderen Faktoren ab.

[23] Es ergibt sich das aus einer Betrachtung der deutschen Einfuhrwerte in der ö.-u. Handelsstatistik. Schon die Mehrzahl der Rohstoffe, auf die allein 29 v. H. der deutschen Ausfuhr entfällt, werden zollfrei eingeführt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Anteil der einzelnen Gewerbe an der deutschen Ausfuhr ist nun ein gänzlich verschiedener. Neben solchen Gewerben, bei denen der Absatz dahin eine erhebliche Rolle spielte, stehen andere, bei denen er verschwindend ist. Nur so kann man aber versuchen, ungefähr die künftige Entwicklung zu beurteilen, wenn man die bisherige Stellung der einzelnen deutschen Industrien auf dem ö.-u. Markt kennt. Es sind die zentralen Probleme der künftigen wirtschaftspolitischen Annäherung überhaupt.

Es handelt sich einmal um den absoluten Betrag der ausgeführten Waren und sodann um den relativen Anteil Ö.-Us. an der Gesamtausfuhr des betreffenden Industriezweiges. Wir wollen diesen Anteil den speziellen Ausfuhrkoeffizienten nennen. Diese beiden Werte können natürlich sehr erheblich voneinander abweichen. Eine sonst absolut große Ausfuhr in die Donaumonarchie kann im Verhältnis zur Gesamtausfuhr dieses Gewerbes recht unbedeutend sein: dann wird der ö.-u. Markt für diese Industrie eine relativ geringe Wichtigkeit und entsprechend einen kleinen Ausfuhrkoeffizienten besitzen. Umgekehrt kann eine kleine absolute Ausfuhrmenge dort einen Hauptabsatz finden: dann ist für dieses Gewerbe das Land relativ wichtig, der Ausfuhrkoeffizient also hoch. Für die Stellung der Industrie im allgemeinen kommt es offenbar auf beides an. Die Größe der Ausfuhr in ein Land überhaupt bringt den absoluten Wert in bezug auf die Handelsbilanz zur Geltung; der Ausfuhrkoeffizient repräsentiert die relative Bedeutung des Landes für die einzelnen Industrien im Verhältnis zu anderen Ländern. Das Maß des Interesses der einzelnen Gewerbe richtet sich offenbar nach diesen Ausfuhrkoeffizienten. Wir ordnen darum im folgenden die einzelnen Industrien nach der relativen Wichtigkeit des ö.-u. Marktes für ihre Ausfuhr.

Die deutsche Industrie setzte für rund 11 v. H. ihrer Waren dorthin ab. Der Markt ist demnach wirklich von großer absoluter wie relativer Bedeutung. Es handelt sich im Durchschnitt der letzten Jahre um industrielle Ausfuhrwerte im Betrage von rund 900 Mill. Mk. Es liegt im Interesse der deutschen Volkswirtschaft, diese Ausfuhr zu behalten und zu entwickeln. Der Anteil Ö.-Us. an der deutschen Gesamtausfuhr zeigt dabei geringe Schwankungen und hält sich im Durchschnitt auf ungefähr derselben Höhe. Wie bereits bemerkt, kommt das Land für unsere Ausfuhr an zweiter Stelle hinter Groß-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

britannien, aber noch vor den Vereinigten Staaten und vor Rußland [24]. Nur hat sich der Abstand insofern verringert, als Großbritanniens Anteil dauernd im Abnehmen begriffen ist: von 20 v. H. in 1901/2 auf 14 v. H. in 1912/13. Von jenem durchschnittlichen Anteile von 11 v. H. weichen aber die einzelnen Industriezweige sehr erheblich nach oben oder unten ab. Es stellt sich, geordnet nach den Ausfuhrkoeffizienten, die Reihenfolge der Industriegruppen für 1912/13 bzw. 1907/8 folgendermaßen [25]:

| | 1912—1913 | | 1907—1908 |
|---|---|---|---|
| | Mill. Mark | relativer Anteil | relativer Anteil |
| I. Bücher und Kunstwerke | 18,6 | 35,3 | 33,1 |
| Mineralische Rohstoffe | 193,0 | 23,4 | 28,4 |
| Holz- und Schnitzstoffe | 23,9 | 13,8 | 9,2 |
| Lederindustrie | 83,7 | 12,7 | 14,7 |
| Metallverarbeitung | 66,2 | 12,6 | 13,6 |
| Maschinen | 100,2 | 12,4 | 15,4 |
| Edelmetalle | 8,6 | 12,3 | 9,3 |
| II. Textilindustrie | 147,2 | 9,7 | 9,0 |
| Keramische Industrie | 23,5 | 8,6 | 7,2 |
| Chemische Industrie | 75,3 | 8,4 | 7,9 |
| Elektrotechnik | 21,5 | 8,1 | 6,2 |
| Papierindustrie | 18,6 | 7,3 | 5,9 |
| Eisenindustrie | 75,3 | 6,0 | 4,3 |
| Nahrungsmittelgewerbe | 26,2 | 4,1 | 4,3 |

Die Reihenfolge ist also beide Male fast dieselbe geblieben — ein Zeichen, daß der Absatz wesentlich durch innere Momente bedingt wird, die sich trotz der Änderung der Zollsätze konstant erhalten haben. Nur insofern ist eine Änderung zu bemerken, als die höheren Ausfuhrkoeffizienten etwas abgenommen, die niedrigen sich etwas erhöht haben. Mit anderen Worten: die vordem relativ stärker beteiligten Industrien sind relativ etwas zurückgetreten, die vordem relativ schwächer beteiligten haben ihren Anteil etwas gehoben. Aber auch diese Unterschiede bewegen sich in gemäßigten Grenzen und sind eigent-

[24] Vgl. die relativen Anteile der Länder (Anm. 21).

[25] Die Bezeichnungen schließen sich der deutschen Handelsstatistik an. Die Warengruppen 13 bis 15 der Stein-, Ton- und Glaswaren sind zusammengefaßt, ebenso die Gruppen 8 bis 10 der Flecht-, Holz- und Schnitzwaren. Für die Einzelheiten vgl. Anhang II b.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lich nur bei den mineralischen Rohstoffen und bei der Maschinenindustrie bedeutender, deren Anteile gesunken sind. Wir haben es also im ganzen mit typischen Größen zu tun. Die Ausfuhrkoeffizienten bringen die relative Wichtigkeit des ö.-u. Marktes für die deutsche Industrie zu einem markanten Ausdruck. Allerdings entspricht das Bild, das wir erhalten, kaum den Vorstellungen, die man sich im allgemeinen von unseren Handelsbeziehungen mit dem Donaustaate gemacht hat. Auch wird den Beteiligten selbst die Bedeutung des ö.-u. Marktes nicht immer ganz zum Bewußtsein gekommen sein, selbst wenn ungefähr ein Gefühl dafür vorhanden war. Gehen wir die einzelnen Industrien daraufhin durch, welche fördernden und hemmenden Momente hier von Einfluß gewesen sind.

Es kommen in der Hauptsache folgende vier Gesichtspunkte in Betracht: Stand der deutschen Industrie, Entwicklung der ö.-u. Gewerbe, Aufnahmebedarf des Landes und die Zollgesetzgebung. Wir werden sie im einzelnen zu berücksichtigen haben. Wir unterscheiden dabei zwei Reihen von Industrien: zur ersten gehören die, bei denen der ö.-u. Markt über, zur zweiten diejenigen, bei denen er unter dem durchschnittlichen Anteile steht.

4. Weit voran steht der Anteil in der Gruppe Buchhandel, graphisches Gewerbe und Kunst. Ein volles Drittel der deutschen Ausfuhr geht nach Ö.-U., von der Buchliteratur allein sogar zwei Fünftel. Hier besteht, soweit das deutsche Österreich in Betracht kommt, ein vollständiger Austausch der beiden Gebiete. Eine nicht geringe Anzahl österreichischer Dichter und Schriftsteller läßt ihre Werke bei deutschen Verlegern erscheinen. Die Menge der österreichischen Verleger selbst ist nur gering. Die Tradition der Leipziger Messe wirkt dann weiter mit, um die österreichischen Autoren direkt nach Deutschland zu führen (Rosegger, Schnitzler, Bartsch, Wassermann erscheinen zum Beispiel in Deutschland). Sie sehen Deutschland als ihr geistiges Vaterland an, mit dem sie nähere Berührung haben als mit den fremdsprachlichen Völkerschaften der Monarchie. Aber auch ohne dies wird ein Teil des österreichischen Lesebedürfnisses vom deutschen Büchermarkt bestritten; der dortige Verlag ist nicht vielseitig genug und kann von vornherein nur auf einen kleinen Leserkreis rechnen. Es besteht denn auch umgekehrt eine nicht ganz unerhebliche Ausfuhr österreichischer Literatur nach Deutschland, weil der geistige Austausch ein gegenseitiger

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist[26]. Stärker noch ist sogar die österreichische Einfuhr von Gemälden und Kunstwerken nach Deutschland, die die deutsche Ausfuhr um mehr als das Doppelte übertrifft. Bei den Werken der Malerei ist eben Deutschland mit seiner sehr viel größeren Kaufkraft ein weit besserer Markt als Österreich für deutsche Werke. Ein Zoll auf literarische und künstlerische Werke besteht nicht, nur die Einbände (dazu Prospekte und Mappenwerke) unterliegen in beiden Ländern einer Verzollung. Die einzige Bevorzugung ist eine verwaltungsmäßige; sie besteht in den Maßnahmen der Schulverwaltung, die allein Bücher ö.-u. Herkunft in den Schulen zuläßt. Es bezieht sich das auch auf Lehrmittel im allgemeinen, wie Globen, Wandkarten, Anschauungsbilder und ähnlichen, die übrigens bisher einer Verzollung unterlagen.

Für die Gruppe Literatur und Kunst bleibt schon seit langer Zeit Österreich der natürliche Absatzmarkt. Die Verbreitung der deutschen Sprache in Ungarn, die auch in den Schulen obligatorisch ist, wirkt nach derselben Richtung. Allerdings ist die Entwicklung der Ausfuhr dieser ganzen Gruppe in den letzten Jahren hinter dem allgemeinen Aufschwung des Exportes wesentlich zurückgeblieben; offenbar ist die Steigerung gerade dieser Nachfrage an ein gewisses Maximum gebunden. Da die Zölle ohne Einfluß darauf sind, so wird für die Produkte der geistig-künstlerischen Kultur eine wirtschaftliche Annäherung zwischen Deutschland und Österreich kaum von größerem Einfluß sein können, wenn wir von vorübergehenden Verhältnissen absehen. Denn wir dürfen nicht vergessen, daß diese Nachfrage in erster Linie von der Verbreitung der nationalen Sprache abhängt. Bekanntlich aber nimmt das Deutschtum in Ö.-U. nicht in dem Maße der anderen Nationalitäten zu[27]. Dabei ist das Lesebedürfnis der Deutschen jedenfalls größer als das der sonstigen dortigen Völkerschaften.

Anders steht es auf dem Gebiete der graphischen Gewerbe, wo nicht die Sprache ausschlaggebend ist. Hier erscheint jedoch ein größerer Austausch darum kaum sehr wahrscheinlich, weil sie in beiden Ländern auf einer hohen Stufe der Entwicklung stehen. Dazu kommen dann die Transportkosten, die die Absatzmöglichkeiten in das Nachbarland wesentlich erschweren. Dahin wirken auch gewisse Geschmacks-

[26] Die Einfuhr an Werken der Literatur aus Österreich betrug 7,6 Mill. Mk., die Ausfuhr dahin 25,8 — an Gemälden 3,7 Mill. Mk. gegen 8,9 aus Ö.-U.

[27] Der Anteil der deutschen Umgangssprache machte 1880 noch 36,8 v. H. der österr. Bevölkerung aus, 1910 aber nur 35,6.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

unterschiede in der Herstellung von Druckwerken[28]. Das sind Hindernisse, die einen stärkeren Austausch auf dem Gebiete der graphischen Gewerbe bisher verhindert haben und wohl auch künftig verhindern dürften. Auf gewissen Gebieten des Geschmackes, so für Dreifarben- und Tiefdrucke, wie auf dem Gebiete der Chemigraphie, Photographie, der Ätzkunst, der Reproduktionskunst wird eine Überlegenheit Österreichs zuzugeben sein, die einen stärkeren deutschen Export dahin unwahrscheinlich macht.

Im ganzen spielt jedoch die Ausfuhr der Produkte dieser Gruppe überhaupt keine sehr wichtige Rolle im Außenhandel. Mit ihrem Werte von 35 Mill. Mk. machte sie nur knapp 4 v. H. des deutschen Exportes nach Ö.-U. aus. So wichtig gerade der Austausch geistiger Werte für die Verbreitung der Kultur ist — und Frankreichs Stellung in der Welt beruht ganz wesentlich mit auf der Verbreitung seiner künstlerischen und geistigen Kulturwerte —, so sind doch der Ausdehnung im ganzen natürliche Schranken (Sprache) gezogen, die sich kaum überspringen lassen.

5. Die zweite Stelle an relativer Wichtigkeit behauptet die Gruppe der mineralischen und fossilen Rohstoffe, zu denen auch Mineralöle gehören. Etwa ein Viertel ihrer gesamten Ausfuhr geht nach der Donaumonarchie. Vor einigen Jahren ist der Anteil sogar noch größer gewesen, seit dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifes aber zurückgegangen. Auch absolut steht diese Gruppe ihrem Werte nach bei weitem voran. Sie umfaßt mehr als den fünften Teil unseres Exportes nach Ö.-U. im Werte von etwa 200 Mill. Mk. Wir haben es mit einer Grundlage unseres ö.-u. Handels zu tun. Offenbar ist der ö.-u. Markt nicht allein vom Standpunkt dieser Industrie, sondern auch für unsere Handelsbilanz im allgemeinen sehr wichtig.

Unter den Produkten dieser Gruppe ist in erster Reihe die Kohle zu nennen, die in stärkstem Maße an der deutschen Ausfuhr beteiligt ist. Fast ein Drittel der gesamten deutschen Kohlenausfuhr geht nach Ö.-U. Der Löwenanteil entfällt dabei auf die Steinkohle (rund 150 Mill. Mk.), woneben noch der Koks (21 Mill. Mk.) in Betracht kommt. In ziemlichem Abstande folgen als deutsche Absatzmärkte dann die

[28] Nur die Postkartenindustrie, die eine große Menge (rund 3 Mill. Mk.) exportiert, hat eigentlich ein stärkeres Interesse an der wirtschaftlichen Annäherung: Ö.-U. ist bei weitem der beste Absatzmarkt für diesen Industriezweig.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Niederlande (93 Mill. Mk.), Belgien (74 Mill. Mk.) und Frankreich (49 Mill. Mk.). Das oberschlesische Kohlenrevier liegt so nahe an der ö.-u. Grenze, daß der Transport keine nennenswerte Rolle zu spielen brauchte. Trotzdem wird seitens der deutschen Kohlenbergwerke vielfach über Frachtdisparitäten geklagt, wodurch die Ausfuhr erschwert werde[29]. Umgekehrt ist aber auch die Einfuhr an Braunkohle aus Ö.-U. nach Deutschland nicht gering; sie erreicht etwa zwei Fünftel der deutschen Steinkohlenausfuhr. Hier sind es wieder die günstigen Transportverhältnisse auf der Elbe, die eine Konkurrenz der billigen böhmischen Braunkohle auf den deutschen Märkten bewirken[30]. Bemerkenswerterweise hat sich die deutsche Kohlenausfuhr nach Ö.-U. in den letzten sechs Jahren weit weniger entwickelt als unsere sonstige Kohlenausfuhr. Jene ist nur um ein Dreizehntel, diese fast um das Doppelte gestiegen. Die Entwicklung bleibt aber auch um die Hälfte hinter der Zunahme unseres sonstigen Exportes dahin zurück (27,8 v. H. gegen 55,5). Es wäre durchaus ungerechtfertigt, dieses relative Zurückbleiben und damit den relativen Rückgang des österreichischen Ausfuhrkoeffizienten für Kohle etwa auf eine Verdrängung der deutschen Produkte durch die anderer Länder zurückzuführen. Die eigene Kohlengewinnung Ö.-Us. hat in diesem Zeitraume dem Gewichte nach keine wesentliche Steigerung erfahren; sie beträgt nur knapp ein Fünftel der deutschen Kohlenförderung[31]. Ö.-U. ist eben auf die Zufuhr fremder Energiequellen angewiesen, und ihre Verwendung läßt einen Rückschluß auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung zu. Der Bedarf an fremden Brennstoffen beträgt in Ö.-U. das Dreifache der eigenen Produktion. Dabei ist die außerdeutsche Konkurrenz auf dem dortigen Markte

---

[29] „Zur Erschwerung der Einfuhr deutscher Kohle nach Österr. wird auf verschiedenen österr. Bahnen, z. B. in Böhmen, deutsche Kohle zu einem höheren Frachtsatz befördert, als die in der Gegend von Kladno gewonnene Steinkohle und die Duxer Braunkohle. Auch im Deutschen Reiche wird entsprechend die österr. Kohle nach Spezialtarif III befördert, während bei der inländischen Kohle die Rohstoffklasse angewendet wird." Auch beim Schieferton wird die Ausfuhr durch Ermäßigung der Tarife erleichtert, die Einfuhr unseres Schiefertons dagegen durch Erhöhung des Tarifes erschwert.

[30] Es betrug die Einfuhr österr. Braunkohle 69,4 Mill. Mk. gegen eine Steinkohlenausfuhr von 180 Mill. Mk. Dazu Czempin: Schriften des Ver. für Sozialpolitik, 142. Bd.

[31] 1907 betrug die österr. Kohlenförderung 48 Mill., 1912 erst 49 Mill. Tonnen, dagegen stieg die deutsche in demselben Zeitraum von 206 auf 259 Mill. Tonnen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verschwindend. Von der gesamten ö.-u. Steinkohleneinfuhr stammt dem Gewichte nach nur etwa 7 v. H. nicht aus Deutschland[32]. Es hat mithin in diesen Jahren auch keine stärkere Versorgung mit eigener oder fremder Kohle stattgefunden. Da ein Kohlenzoll nicht besteht, so muß das relative Zurückbleiben der deutschen Ausfuhr an den inneren Verhältnissen der Monarchie selbst liegen. Mit anderen Worten, das Aufnahmebedürfnis der ö.-u. Industrie und Verkehrsanstalten an Wärmekraft war vor dem Kriege in ein gewisses Stadium der Sättigung eingetreten. Es nahm langsamer zu als die sonstige Einfuhr von gewerblichen Erzeugnissen. Darum war der Ausfuhrkoeffizient der Gruppe (Steinkohle und fossile Brennstoffe) überhaupt zurückgegangen. Dieser Vorgang scheint deshalb bemerkenswert, weil hier offenbar gar keine zollpolitischen Maßnahmen in Frage kommen.

Die Ausfuhr von Stein- und Braunkohlen sowie Koks nach Ö.-U. macht zusammen dem Werte nach fast den fünften Teil unserer Ausfuhr dahin aus. Sie ist gerade so groß, wie die der Eisen- und Maschinenindustrie zusammen[33]. Es ist nicht wahrscheinlich, daß hierin, wenn nicht grundlegende Änderungen in den inneren Verhältnissen der Doppelmonarchie eintreten, der deutsche Absatz wesentlich gehoben werden kann. Wenigstens wird dieser ganze Teil des österreichischen Marktes von der Frage der Zollbelastung direkt gar nicht beeinflußt. Alles hängt hier vielmehr von der wirtschaftlichen Entwicklung der beiden Staaten selbst ab. Wenn diese sich hebt, dann wird der österreichische Markt für die mineralischen Brennstoffe eine stärkere Aufnahmefähigkeit zeigen können. Denn einstweilen ist die Benutzung der Wasserkräfte für Umwandlung in elektrische Energie noch so gering, daß sie der Kohle keine Konkurrenz macht. —

Wenn wir von den Brennstoffen absehen, so treten die übrigen mineralischen Rohstoffe, das ist die Industrie der Steine und Erze, in der deutschen Ausfuhr demgegenüber zurück. Zu nennen wäre von einzelnen Produkten noch die Ausfuhr von Zinkerzen, von Portlandzement und Quarz, der eine größere Bedeutung zukommt. Seine Erze bezieht Ö.-U. vorwiegend aus Schweden, da die eigene Erz-

[32] Von der ö.-u. Produktion in Höhe von 49 Mill. Tonnen werden 8 ausgeführt, so daß ein Betrag von etwa 40 Mill. Tonnen im Lande bleibt. Die Einfuhr von Stein- und Braunkohlen zusammen beträgt aber 120 Mill. Tonnen.

[33] Dem Werte nach im Durchschnitte der beiden letzten Jahre 179,1 Mill. Mk., = 19,1 v. H. unserer Gesamtausfuhr nach Ö.-U.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gewinnung nur erheblich ist[34]. Sie macht nur etwa die Hälfte des Bedarfes aus. Davon erhielt das Land aus Deutschland in den letzten Jahren nur einen sehr geringen Betrag. Deutschland braucht seine übrigen mineralischen Rohstoffe eben selbst. Von der deutschen Gesamtausfuhr an Steinen und Erzen im Werte von rund 95 Mill. Mk. nimmt Ö.-U. etwa 14 Millionen, das sind 15 v. H. auf[35]. Hier mögen die ungünstigen Lage- und Transportverhältnisse der beiden Länder einen stärkeren Absatz bis dahin hintangehalten haben. Eine Zunahme ist in den letzten Jahren darin nicht eingetreten. Die deutsche Ausfuhr endlich von Mineralölen und Steinkohlenteer ist noch unbedeutender gewesen und beträgt zusammen nur 4,6 Mill. Mk. Einstweilen ist Frankreich dafür ein weit besserer Abnehmer, namentlich von Benzol.

Die Zollsätze haben aber auf die Ausfuhr dieser mineralischen Rohstoffe überhaupt keinen Einfluß gehabt, da eben für diese ganze Gruppe der Steine und Erze keine bestehen, oder dieselben nur sehr geringfügig sind[36]. Vielmehr ist der Grund für die geringe Ausfuhr ein doppelter: einmal hat Deutschland selbst steigenden Bedarf an vielen dieser Produkte. Andere wiederum werden von Österreich selbst im Überfluß gewonnen und ausgeführt. So kommt es, daß wir Töpferton, Porzellanerde, Graphit, Kalk, sowie andere Steine und Erden aus der Donaumonarchie in doppelt so hohem Betrage zu uns einführen. Außerdem besteht durch die galizischen Petroleumquellen eine recht erhebliche Einfuhr von Mineralölen aller Art für uns: nicht nur Erdöl, sondern auch Benzin und Schmieröle beziehen wir von dort[37]. Im

[34] Die eigene Gewinnung von Eisenerzen betrug 27,6 Mill. mz, die Einfuhr aber allein 7,8 Mill. Auf Deutschland ist im Durchschnitt der letzten beiden Jahre nur der geringe Betrag von 560000 mz entfallen. Die anderen Erze machen in der Einfuhr nur 3,8 Mill. mz aus.

[35] Davon entfallen auf Kieselgur und Quarz 1,3 Mill. Mk., Portlandzement 1,5 Mill. Mk., Zinkerze 2,2.

[36] Dabei ist es natürlich sehr wohl möglich, daß für einzelne Stoffe, wie etwa Ammoniumsulphat bei Ermäßigung der Zölle die Ausfuhr steigen würde, da Ö.-U. bei seinem unzulänglichen Steinkohlenvorkommen erheblich mehr Ammoniumsulphat braucht, als es selbst erzeugt, während Deutschland eine Überproduktion darin hat.

[37] Es betrug im Durchschnitt der Jahre 1912/13 in Millionen Mark:

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Steine, Erde, Erze | 27,7 | 14,3 |
| Öle aller Art | 28,3 | 4,6 |
| | 56,0 | 18,9 |
| in Prozent | 7,1 | 12,0 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ganzen erhalten wir so von der Gruppe der Steine, Erze und Erden, Mineralöle, abgesehen von den Brennstoffen, etwa den dreifachen Betrag von dem, was wir dahin ausführen! Diese Einfuhr wird voraussichtlich noch steigerungsfähig sein und damit der deutschen Industrie einige wichtige Roh- und Hilfsstoffe zur Verfügung stellen: falls Ö.-U. es nicht vorziehen sollte, diese Stoffe künftig selbst zu brauchen! Allerdings bezüglich der Hauptprodukte unseres Bedarfes wird das Nachbarreich der deutschen Industrie keine Ergänzung geben können, weil sie selbst die Rohstoffe nicht in hinreichender Menge hervorbringt: das bezieht sich auf den Kalk, den wir aus Belgien und den Vereinigten Staaten bekommen, auf Granit und Marmor, und vor allem natürlich auf die Eisenerze. Man spricht wohl oft von den Vorteilen des Zollbündnisses, die darin bestünden, daß der Zweibund über zahlreiche Hilfsstoffe selbst verfüge. Soweit die mineralischen Rohstoffe in Betracht kommen, trifft das aber nur in sehr beschränktem Umfange zu. Beide Reiche haben die notwendigen Rohstoffe zum Teil eben nicht und soweit eine Ergänzung stattfindet, ist sie nicht sehr erheblich. Eine Ausnahme machen nur die Steinkohlen, in deren Bezug Ö.-U. ganz auf Deutschland angewiesen ist.

So würde für diese ganze Gruppe der Steine, Erze, Erden und Mineralöle ein näheres Wirtschaftsverhältnis mit Deutschland ceteris paribus, das heißt, wenn nicht sonst die inneren Verhältnisse des Donaustaates sich wesentlich ändern, kaum einen größeren Markt zu schaffen vermögen. Umgekehrt könnte wohl für einige ö.-u. Stoffe Deutschland einen stärkeren Absatz entfalten, falls die Transportverhältnisse sich günstiger gestalten ließen und das Land jene künftig nicht selbst in der eigenen Industrie verwendet. Die Zölle üben in beiden Richtungen auf die Entfaltung der Nachfrage direkt gar keinen Einfluß aus und ein Zollbund würde an diesen Verhältnissen nur wenig ändern.

6. Den dritten Platz an relativer Bedeutung nimmt Ö.-U. für die Lederindustrie ein, der wir die Kautschukverarbeitung hinzurechnen wollen. Ihr absoluter Ausfuhrwert ist an sich durchaus nicht unbedeutend und steht schon auf einer Stufe mit dem der Eisen- und der chemischen Industrie (rund je 75 Mill. Mk. im Durchschnitt der beiden letzten Jahre, wenn wir die Kautschukverarbeitung im Werte von etwa 8 Mill. Mk. nicht dazurechnen). Die deutsche Ausfuhr

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hat auch gerade seit dem letzten Handelsvertrag eine beträchtliche Steigerung erfahren. Und zwar ist etwa in gleichem Maße die Ausfuhr der halbfertigen Produkte wie die der Fertigfabrikate und Kürschnerwaren daran beteiligt. Deutschland bedarf für seine Lederindustrie selbst in stärkstem Maße der Rohstoffe aus dem Auslande. Es steht jetzt bezüglich der Einfuhr von Fellen und Häuten an der Spitze aller Länder. Entsprechend ist auch der Bedarf an Gerbstoff ein sehr großer. Belgien, Frankreich, Großbritannien bleiben darin weit zurück und führen zusammen nur für 350 Mill. Mk. ein, während in Deutschland die Summe fast 500 Mill. Mk. beträgt. Seine Lederindustrie ist überhaupt eine der bedeutendsten der Welt und stellt weit über den eigenen Bedarf Waren her. Entsprechend ist auch ihre Ausfuhr sehr groß. Sie macht ein Drittel der Jahresproduktion aus und übertrifft die französische allein um das Doppelte [38]. Für die Lederindustrie ist darum der ö.-u. Markt von großer Bedeutung, da die Donaumonarchie etwa ein Achtel der deutschen Ausfuhr aufnimmt.

Unter den verschiedenen Lederarten findet vor allem eine beträchtliche Ausfuhr von Oberleder statt. Aber auch lackierte und zugerichtete Leder für Geschirre, Möbel, Portefeuilles, Sattler- und Riemenzeug, sowie Handschuhe werden in nicht unbedeutendem Umfange ausgeführt. Es sind vor allem die feineren Ledersorten, also Halbfabrikate, die exportiert werden; die eigenen ö.-u. Fabrikate vermochten den Bedarf darin bisher nicht zu decken. Im ganzen besteht bezüglich der Ausfuhr der verschiedenen Lederarten, soweit Halbfabrikate in Betracht kommen, Ö.-U. an zweiter Stelle, hinter Rußland, aber noch vor Großbritannien. Dagegen ist unsere Ausfuhr von verarbeiteten Lederwaren nach Ö.-U. absolut weit geringer. Hierin ist der Export von Lederschuhen bei weitem am bedeutendsten. Sodann kommen Täschnerwaren in Betracht, wenn auch freilich Großbritannien vor dem Kriege von den letzteren ein weit besserer Abnehmer war. Der Ausfuhrkoeffizient und damit der Anteil Österreichs an der Ausfuhr der Lederwaren hat ganz erheblich zugenommen, obwohl die Zölle an sich recht hoch sind: die Ausfuhr hat sich in den letzten Jahren verdreifacht. Der Grund ist eben, daß die ö.-u. Industrie bisher nicht den ganzen Bedarf selbst

[38] Vgl. Wirminghaus Art. Lederindustrie im Wörterbuch der Volkswirtschaft II. S. 280 f. — Der Gesamtwert der Lebererzeugung machte nach den deutschen Produktionserhebungen für 1910 im ganzen 656 Mill. Mk. aus; die Ausfuhr in diesem Jahre betrug 270 Mill. Mk., also 40 v. H. der Erzeugung.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

herzustellen vermochte. Dabei hat das Land eine hervorragende Lederindustrie für feine Schuh- und Handschuhwaren, die einen Weltruf genießen, so daß sie in diesen Artikeln nach Deutschland exportieren kann. Trotzdem ist die letztere Konkurrenz auf dem deutschen Markte geringer, als man allenthalben annimmt[39]. Die Einfuhr von Qualitätswaren täuscht leicht über ihren Gesamtwert hinweg. Sie kann aber der Natur der Sache nach niemals so erheblich werden, da sie eben nur höhere Bedürfnisse zu befriedigen vermag. Beträchtlich ist nur die ö.-u. Einfuhr von fremden Glacéhandschuhen und feinen Lederschuhen mit je über 2 Mill. Mk. an Wert. Entsprechend ist die deutsche Ausfuhr an verarbeiteten Lederfabrikaten, die im ganzen mehr gröbere Waren betrifft, über noch einmal so groß, als die entsprechende Einfuhr aus Ö.-U.[40]. Es sind eben doch nur gewisse Luxusartikel, die wir bisher von dort bezogen, während wir selbst mehr Massenwaren dorthin ausführten.

Es ist nun gewiß richtig, daß in der Lederindustrie wohl eine Art Arbeitsteilung zwischen beiden Ländern sich vollziehen könnte, wie es bei einer Vergrößerung des Marktes die Folge zu sein pflegt: Deutschland könnte die mehr groben, Ö.-U. die mehr feinen Lederarten und -Waren herstellen und in das andere Land exportieren. Trotzdem würde auch so die Lösung keine reinliche sein können. Denn es liegt in der Natur der Sache, daß die feineren Qualitäten immer nur einen kleineren Abnehmerkreis finden und nicht die Grundlagen der Handelsbeziehungen ausmachen können.

Wir rechnen zu dieser Gruppe noch die Kürschnerwaren sowie den Kautschuk. Unter ersteren spielt die Ausfuhr von Fellen zu Pelzwaren eine recht große Rolle. Leipzig ist ja vor dem Kriege der

[39]

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Leder | 2,5 | 34,8 |
| Lederwaren | 5,8 | 13,4 |
| Kürschnerwaren | 10,0 | 26,3 |
| Kautschukwaren | 1,4 | 9,0 |
| Insgesamt | 19,7 | 83,5 |

[40] Die Zahl der österreichischen Lederfabriken hat sich in den letzten Jahren nicht mehr erheblich vermehrt, nachdem im Jahre des Inkrafttretens des neuen Zolltarifes eine größere Zunahme stattgefunden hatte: 1901/13 von 310 auf 376, das ist um 20 v. H., was im Verhältnis nur sehr wenig bedeutet. Daher ist denn auch die Einfuhr von verarbeitetem Leder nach Deutschland unbedeutend: nur Sohlleder wird zu uns in etwas stärkerem Maße aus dem Nachbarstaate eingeführt, für 1,58 Mill. Mk.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hauptmarkt für den Pelzhandel der ganzen Welt gewesen. Ö.-U. nimmt von der deutschen Ausfuhr etwa den siebenten Teil (rund 14 v. H.) auf, das ist etwa ebensoviel wie Großbritannien. Es stand darin freilich hinter Frankreich weit zurück (je 26 gegen 65 Mill. Mk.), das der beste Abnehmer deutschen Pelzwerks war. Wir selbst beziehen aber von dort eine nicht unbeträchtliche Menge von Fellen und Pelzwerk (10 Mill. Mk.). Das Land besitzt eine leistungsfähige Pelzwarenindustrie: allerdings kommen ihr die Zollverhältnisse dabei sehr zustatten, da in Ö.-U. bei der Einfuhr 30 v. H. des Wertes, in Deutschland aber nur 4 v. H. des Wertes auf Pelzwaren erhoben werden[41]. Unter der Ausfuhr von Kautschuk stehen die Reifen für Fahrräder und Kraftwagen sowie für Kautschukplatten voran, wogegen wir selbst aus Ö.-U. nur verschwindend wenig beziehen.

Zusammenfassend können wir sagen, daß die deutsche Leder- und Kautschukindustrie in Ö.-U. einen sicheren Absatzmarkt für ihre Waren gehabt hat. Er beruhte darauf, daß die dortige eigene Industrie sehr viele Produkte gar nicht oder nicht in entsprechendem Umfange herstellen konnte. Die Zölle haben hier offenbar nur verteuernd gewirkt. Sie haben aber die Produktivität der einheimischen Industrie nicht in dem Maße zu steigern vermocht, daß dadurch ein Ersatz der deutschen Einfuhr eintreten konnte. Im Gegenteil ist der Bedarf nach deutschen Fabrikaten noch wesentlich gestiegen. Die deutsche Ausfuhr von Lederfabrikaten im ganzen hat sich in den letzten Jahren fast verdoppelt. Dieser hohe Anteil der deutschen Ausfuhr ist in den Produktionsverhältnissen der ö.-u. Industrie selbst begründet gewesen. Bei dem hohen spezifischen Wert des Leders konnten auch die hohen Transportkosten kein wesentliches Hindernis bilden.

7. Es folgt an relativer Wichtigkeit der Markt für die Maschinenindustrie. Wie sie in der Ausfuhr Deutschlands überhaupt an dritter Stelle steht (803 Mill. Mk.), so ist auch der absolute Wert ihres Exportes nach Ö.-U. sehr bedeutend. Im Durchschnitt der beiden letzten Jahre machte sie allein den neunten Teil (100 Mill. Mk.) unserer Ausfuhr dorthin aus. Sie wird absolut nur von der Textilindustrie und den mineralischen Rohstoffen übertroffen. Dabei erscheint

[41] Dazu Braß, Die wirtschaftliche Bedeutung des Pelzhandels. Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. IV, S. 221.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

noch dieses besonders bemerkenswert: die Entwicklung der deutschen Maschinenausfuhr nach Ö.-U. ist in den letzten Jahren seit dem Inkrafttreten des neuen Handelsvertrages hervorragend glänzend gewesen. Sie hat in diesen sechs Jahren fast um drei Viertel ihres früheren Betrages zugenommen. Der Anteil dieser Ausfuhr ist sogar noch schneller gewachsen als der unseres sonstigen Maschinenexportes, der auch schon recht erheblich zugenommen hatte[42]. Kein Wunder, daß die gesamte Maschinenindustrie Deutschlands auf Ö.-U. als Absatzmarkt besonderes Gewicht legt und künftig eine weitere Zunahme erwartet. Die deutsche Maschinenindustrie ist durch ihre weit vorgeschrittene Arbeitsteilung, durch den Umfang der einzelnen Betriebe und ihrer Produktion gänzlich auf eine Ausfuhr angewiesen. Sie hat darum das stärkste Interesse an jeder Erweiterung des Marktes wie an guten handelspolitischen Beziehungen. Dabei sind es ganz verschiedene Arten von Maschinen, die für die Ausfuhr nach Ö.-U. in Betracht kommen. Dem Werte nach voran stehen die Metallverarbeitungsmaschinen, für die der ö.-u. Markt überhaupt den ersten Platz einnimmt. Von landwirtschaftlichen Maschinen sind Dampfpflüge, Sämaschinen, Milchentrahmungsmaschinen zuerst zu nennen, wenn auch gerade diese Abteilung nach Rußland einen noch größeren Absatz hatte. Weiter haben Maschinen für Brauerei, für Zuckerindustrie, für Müllerei, Buchbinderei und Buchdruckerei, sodann verschiedene Arten von Nähmaschinen, ebenso Hebewerkzeuge und Pumpen, Gebläsewerke, endlich Lokomotiven und Lokomobilen, Verbrennungs-, sowie Dampf- und Gasmotoren eine größere Nachfrage in der Nachbarmonarchie gefunden[43]. Dagegen treten die meisten Spezialmaschinen der Textilindustrie zurück und haben bisher dort keinen stärkeren Absatz gehabt. Fügen wir sogleich eine Bemerkung über die Fahrzeugindustrie hinzu, so haben Personen- und Gütermotorwagen sowie Einzelteile dafür, ferner Seeschiffe aus Eisen und Stahl bisher nicht unbeträchtliche Werte in Ö.-U. abgesetzt. Nirgends steht in all diesen Waren der Donaustaat an erster Stelle, wohl aber meist an zweiter. Nur nach Rußland ist unsere Maschinenausfuhr um mehr als die Hälfte größer,

---

[42]

| Ausfuhr von Maschinen | 1907/08 | 1912/13 | Zunahme |
|---|---|---|---|
| Insgesamt . . . . . | 504,1 | 802,8 | 59,3 % |
| nach Ö.-U. . . . . | 58,1 | 100,2 | 72,1 % |

[43] Wir heben nur diejenigen Warengattungen hervor, deren Ausfuhr im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 1912/13 über 1 Million Mark betrug.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

während Frankreich an dritter Stelle kommt. Nach Rußland betrug sie 140 Mill. Mk. (das sind 17,5 v. H.), nach Ö.-U. 100, nach Frankreich 40 Millionen.

Wie aus alledem hervorgeht, ist schon jetzt das Land ein sehr wichtiger Markt für alle Arten deutscher Maschinen gewesen. Umgekehrt ist die Einfuhr von dort fast verschwindend. Sie kommt als Konkurrentin überhaupt nicht in Betracht. Zwei Momente sind für die Beurteilung der Sachlage maßgebend: die inneren Produktionsverhältnisse der beiden Länder, sodann die äußeren Zollsätze. a) Die ö.-u. Maschinenindustrie arbeitet unter besonders ungünstigen Produktionsbedingungen. Die Länder erzeugen die Halbfabrikate der Eisenindustrie nur in geringem Umfange selbst: es fehlt vor allem an Kohle. Die Materialkosten sind darum dort sehr hoch. Rohmaterial und Halbfabrikate, die bei uns selbst erzeugt werden, müssen eben eingeführt werden und unterliegen einem Zoll, wodurch sie noch teurer werden. Andererseits sind dort auch die Generalunkosten wesentlich höher, weil Umfang der Produktion und Absatz gering sind und mehr Abgaben auf der Industrie lasten. Denn erst durch Vergrößerung des Betriebes nehmen die Generalunkosten ab. Auch sind die Arbeiter in den meisten Zweigen von so geringer Leistungsfähigkeit, daß die Arbeit dadurch dort teurer zu stehen kommt als in Deutschland. Im Anhange I sind an einigen Schulbeispielen, die auf Angaben der Praxis aufgebaut sind, die verschiedenen Gestehungskosten zwischen Deutschland und Ö.-U. vorgeführt. Außerdem ist der Großbetrieb in Ö.-U. gar nicht in dem Maße entwickelt wie bei uns. Dadurch aber ist wiederum jene außerordentliche Arbeitsteilung nicht möglich geworden, die die Eigentümlichkeit und die Stärke der deutschen Industrie ausmacht. So erklärt sich, daß das Land deutsche Maschinen einführen muß.

Für den deutschen Maschinenbau ist umgekehrt schon der eigene Markt selbst weit aufnahmefähiger als für die ö.-u. Industrie der ihre, weil bei uns der industrielle Bedarf ungleich stärker entwickelt ist. Es findet außerdem eine starke deutsche Ausfuhr in die Nachbarländer statt. Dadurch erst hat sich die Maschinenindustrie zum Großbetriebe entwickeln können, der spezifische Leistungen hervorbringen kann. Auf ihnen beruht die Bedeutung der deutschen Industrie überhaupt: sehr viele Maschinen sind eben nur in Deutschland in dieser Qualität zu erhalten. In ihnen steckt gleicherweise geistige, technische und manuelle Arbeit. Die Größe des Marktes, Kapitalmenge und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Arbeitsteilung entsprechen sich auch hier gegenseitig. Erst durch den Umfang des Absatzes in Verbindung mit der Technik konnte jene Spezifikation und jene Vollendung des Maschinenbaues entstehen, die ihrerseits natürlich wiederum den Absatz von Qualitätsware beförderte. Jene Vollendung der spezialisierten Maschinen, in denen Deutschland Meister wurde, ist erst durch den Weltmarkt möglich geworden. Freilich ergibt sich nun auch andererseits für die deutsche Maschinenindustrie die Notwendigkeit des Exportes, da eben der einheimische Markt dafür nicht ausreicht. Der Gegensatz zwischen der Schwer- und der Maschinenindustrie rührt zum nicht geringen Teil aus der Notwendigkeit des Exportes der letzteren her. Sie hat ein stärkstes Interesse an der billigen Bereitstellung der Halbfabrikate, um dadurch den Export zu vergrößern und fremde Märkte zu sichern. Daher erklärt sich auch das starke Interesse gerade dieses Gewerbes an den näheren Beziehungen zu Ö.-U. Aus diesen Kreisen sind lebhafteste Stimmen für ein möglichst enges Zollbündnis und für Erniedrigung der Zollschranken laut geworden — durchaus begreiflich; die Industrie hat die ö.-u. Konkurrenz nicht zu fürchten. Andererseits besteht aber gerade für den Maschinenbau die Besorgnis, daß künftig der Absatz nach anderen Ländern, wie Rußland, Frankreich, Italien eine Verringerung erleiden könne, indem entweder England oder die Vereinigten Staaten dort stärkeren Absatz erhalten werden. Vor allem England macht die größten Anstrengungen, diese Märkte zu erobern. Freilich scheint mir bei einer näheren Betrachtung die Befürchtung wegen einer Verschlechterung des Absatzes nach fremden Ländern stark übertrieben. Es könnte sich in der Hauptsache nur um eine verstärkte Ausfuhr der Vereinigten Staaten handeln. England vermag aus Gründen, die hier nicht auseinandergesetzt zu werden brauchen, seine Ausfuhr von Maschinen nicht so zu steigern, daß dadurch das deutsche Absatzgebiet auf dem Kontinent verdrängt werden könnte. Es fehlen in England dazu die populationistischen, die technischen und kapitalistischen Voraussetzungen. So wird der Bedarf an deutschen Maschinen des fremden sowie des neutralen Auslandes wohl auch nach dem Kriege in der Hauptsache bestehen bleiben. Auch die Vereinigten Staaten, deren Produktion durch den Krieg einseitig nach einer Richtung gelenkt wurde, werden nicht imstande sein, einen Ersatz der deutschen Ausfuhr aufzunehmen. Immerhin kann durch Neugestaltung der Zollverhältnisse wohl mit einer Verminderung des Absatzes nach gewissen Ländern ge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rechnet werden, die man versuchen muß, durch Sicherung anderer Märkte auszugleichen. Dazu gehört in erster Linie Ö.-U., dann der Balkan und der Orient. Aber auch ohne diese Eventualitäten würde offenbar die Entwicklung einer fortgeschrittenen Industrie immer mehr dahingehen, fremde Bodenprodukte in Form von Rohstoffen einzuführen und dafür eigene hochqualifizierte Arbeit auszuführen. Unter diesen Umständen gewinnt darum für die Maschinenindustrie die Zollbehandlung eine entscheidende Bedeutung in weit höherem Maße, als es für die bisher behandelten und für die Mehrzahl der später zu behandelnden anderen Industriezweige der Fall ist.

b) Allenthalben liegt gerade auf der Maschineneinfuhr ein beträchtlicher Zoll, der an sich wohl begreiflich ist, weil eben die Produktionsbedingungen für die ö.-u. Industrie ungünstige sind. Die Zölle sind bei den letzten Handelsverträgen noch erhöht worden. Gleichwohl wurde durch diese Erhöhung die Einfuhr ganz und gar nicht gehemmt, sondern hat im Gegenteil gerade dadurch erheblich zugenommen. Die eigene Industrie Ö.-Us. hat trotzdem keinen bedeutenden Aufschwung erfahren. Zum Teil liegt der Grund wohl darin, daß auf die Vorprodukte der Eisenindustrie, auf deren Einfuhr die dortige Maschinenindustrie angewiesen ist, gleichfalls ein hoher Zoll liegt. Im einzelnen ist die Wirkung der ö.-u. Tariferhöhung für die deutsche Maschineneinfuhr nicht ganz gleich gewesen. Für eine Reihe von Zweigen hat sie ungünstig gewirkt, so daß die Einfuhr jedenfalls erschwert oder ganz unterbunden wurde. Hier hat ein Teil der Industriellen sich einfach dadurch geholfen, daß sie Filialen in Ö.-U. errichtet haben. Freilich werden dadurch auch deren Produktionskosten erhöht und die Filiale arbeitet dann öfters unter den gleich ungünstigen Bedingungen wie die österreichische Industrie. Oder es werden Einzelteile, die einem geringeren Zoll unterliegen, eingeführt und in einer dort errichteten Zweigfabrik zusammengesetzt. Natürlich können nur sehr leistungsfähige Firmen solche Gründungen im Auslande vornehmen. Dadurch haben die eingewanderten Fabriken in Ö.-U. zum Teil wieder ein Monopol erhalten und können die Preise hochstellen. Verstärkt wurde dieses Moment bisher noch dadurch, daß die dortigen Behörden bei Vergebung von Aufträgen die Fabrikation im eigenen Lande vorschreiben. Die ungarische Regierung stellt bei Konzession von maschinellen Anlagen sogar die Bedingung, daß alle Materialien im Lande selbst hergestellt werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Andererseits ist zum Teil wohl unter dem Schutze der Zölle in den letzten Jahren eine nicht unbeträchtliche eigene Maschinenindustrie entstanden. Die Zahl der Maschinenfabriken ist von 1901/13 allein in Österreich von 755 auf 1182, das ist um 56 v. H. gestiegen, während die Zahl der fabrikmäßigen Betriebe überhaupt in diesem Zeitraum nur um 44 v. H. zugenommen hat. Freilich ist die Vermehrung der Betriebe nur eine quantitative gewesen. Es sind mit wenigen Ausnahmen nur Kleinbetriebe, die mit einer hohen Spesseneinheit arbeiten. Die Parole, so meint ein österreichischer Fachmann[44], laute immer „wenig erzeugen, aber hohe Preise nehmen." Unter den Neugründungen werden sich wohl auch eine beträchtliche Anzahl deutscher Firmen befinden. Da nun die Maschinenindustrie in Ö.-U. noch durch Zölle geschützt ist, so sind die Preise für Maschinen natürlich insgesamt in die Höhe gegangen. Daraus ergeben sich zweierlei Wirkungen für die dortigen Verbraucher: entweder hat die Befriedigung des Bedarfes unterbleiben müssen, weil die Preise durch die Zölle zu hohe sind, als daß sie getragen werden können. Oder es ist in Ö.-U. eben eine Verteuerung der Produktionsmittel eingetreten, bei der die eigene Industrie noch ihre Rechnung gefunden hat, ohne daß dadurch die deutsche Einfuhr verhindert werden konnte; der Gebrauch dieser Fabrikate war eben notwendig. Das letztere muß in Wirklichkeit überwiegend der Fall gewesen sein. Denn nur so wird die starke Zunahme der deutschen Einfuhr bei gleicher Erhöhung der Maschinenzölle erklärlich.

Die Preissteigerung hat also manchen Zweigen der deutschen Konkurrenz eher genützt als sie vom ö.-u. Markt ferngehalten. Allerdings ist andererseits durch den Zollschutz zum Beispiel bei Produkten landwirtschaftlicher Maschinen die eigene Erzeugung so angewachsen, daß Österreich selbst in gewissem Grade nach Deutschland zu exportieren beginnt. Aber das sind doch Ausnahmen. Im ganzen haben die Zölle der Steigerung der deutschen Ausfuhr keinen Abbruch getan. Von den Buchdruckereimaschinen wird direkt behauptet, daß trotz des sehr hohen Zolles (der etwa 10 v. H. des Wertes ausmacht) Ö.-U. auf deutsche Fabrikate angewiesen bleibt, weil dort eine leistungsfähige Industrie nicht besteht. Bei der Einfuhr von Spezialmaschinen macht der Zoll oft genug nichts aus; der ausländische Käufer muß dann eben die

[44] Politisch-wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und Österreich-Ungarns nach dem Kriege 1915. S. 79. Auch Schüller, a. a. O. S. 13 kommt zu einer ungünstigen Beurteilung der Entwicklung der ö. Maschinenindustrie.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hohen Preise bezahlen. Bei Stickerei- und Wirkwarenmaschinen spielt andererseits die Verteuerung durch die Zölle gar keine Rolle; es ist wesentlich eine Bedarfsfrage. Die vermehrte Maschineneinfuhr ist ein deutliches Symptom dafür, daß Ö.-U. auf dem Wege einer stärkeren Industrialisierung sich befindet und daß auf der anderen Seite die eigene Maschinenindustrie den Bedarf in keiner Weise zu befriedigen vermocht hat.

Nach alledem liegt die Zollfrage für die Maschinenindustrie weit komplizierter, als man zunächst denkt. Einsichtige Fabrikanten erkennen das an. Denn der Bedarf an Maschinen ist zum großen Teil gerade erst in zollgeschützten Industrien entstanden! Für eine Reihe von Maschinen waren die Sätze freilich so hoch, daß dadurch die Ausfuhr tatsächlich unterbunden wurde. Außer den Zollsätzen selbst spielt natürlich auch die Handhabung des Zolltarifes eine Rolle: es steht vielfach im Belieben der Zollbeamten, wie sie die Sätze anwenden[45]. Hier und in analogen Fällen scheint ja die Zollfrage mithin für die Maschinenindustrie selbst sehr einfach zu sein. Aber andererseits hat gerade sie das Bestehen von Zöllen in anderen Industrien zur Voraussetzung. Erst dadurch sind in Ö.-U. ganze Gewerbe lebenskräftig erhalten geblieben. Wenn zum Beispiel unter der Zollerhöhung in Weipert und Vorarlberg eine Spitzenstickereiindustrie entstanden ist, die eine Nachfrage nach deutschen Stickereimaschinen entfaltet, so würde bei Fortfall oder Erniedrigung jener Zölle die Weiperter und Vorarlberger Stickereiindustrie unter der Konkurrenz der Plauener Spitzenindustrie stark leiden. Die Folge des Zollfortfalles würde also indirekt eine Schädigung der deutschen Maschinenausfuhr bedeuten. Die Frage des Zolles liegt demnach gar nicht bei der Maschinenindustrie selbst, sondern vielmehr bei der Kaufkraft der Abnehmer. Es ist darum öfters mit Recht gesagt worden, daß es vor allem auf die Abnahmefähigkeit in der geschützten Industrie ankomme. Dadurch wird die ganze Zollfrage aber sehr kompliziert und ist auch für die Maschinenindustrie nicht einfach zu lösen.

Im ganzen verhält sich demnach die Sache so: bisher hat der deutsche Maschinenbau trotz hoher Zölle und ungünstiger Frachtverhältnisse in Ö.-U. seinen Platz nicht nur behauptet, sondern den Absatz dorthin noch stark erweitern können. Die Zölle haben nirgends abschließend

[45] Wenn z. B. Feuerungsapparate für Flammrohrkessel bald als eine, bald als zwei Maschinen betrachtet werden, so ist die Preisdifferenz erheblich genug. Oder es werden einzelne Teile aus Maschinen herausgegriffen und besonders verzollt!

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gewirkt. Der Gesamteffekt kann für die deutsche Maschinenindustrie im ganzen nur als günstig bezeichnet werden. Der ö.-u. Markt ist für die Einfuhr aufnahmefähig. Bei einer weiteren Industrialisierung des Landes wird gerade unsere Ausfuhr von Maschinen, für die nun einmal die Produktionsbedingungen dort nicht günstig sind, zweifellos noch weiter gesteigert werden. In erster Linie ist also für die Ausfuhr des deutschen Maschinenbaues entscheidend, wie die Industrialisierung des Donaustaates erreicht werden kann — ob durch eine Zollunion, ob durch eine Zwischenzollinie oder wie sonst. Ist es aber sicher, daß eine zollpolitische Annäherung etwa in Form einer Zwischenzollinie mit allmählichem Abbau der Sätze diesem Ziele näherführt? Wird dadurch eine Entwicklung beschleunigt werden, die für die ö.-u. Volkswirtschaft selbst günstig ausfällt? Es kann ganz davon abgesehen werden, daß eine Reihe von deutschen Etablissements, die in Österreich Filialen errichtet haben, schon durch eine Zollermäßigung wieder geschädigt werden. Aber aus Umständen, die wir hervorgehoben haben und noch weiter erörtern werden, scheinen mir jene beiden Fragen keineswegs eindeutig entscheidbar zu sein. Und wenn gerade seitens der Maschinenindustrie aus naheliegenden Gründen ein Zollbund besonders lebhaft betont wird, so sind die Konsequenzen nicht immer hinreichend überdacht worden. Die Entscheidung ist auch hier durchaus strittig.

8. Nach dem Maße der relativen Wichtigkeit des ö.-u. Marktes kommt nun die Gruppe der Metallverarbeitung außer dem Eisen. Dazu gehört Aluminium, Blei, Kupfer, Nickel, Zinn und Zink. Der Wert ihrer gesamten Ausfuhr aus Deutschland betrug im Durchschnitt der beiden letzten Jahre über eine halbe Milliarde Mark. Es handelt sich dabei sowohl um die aufbereiteten Rohmetalle selbst wie um Legierungen und Waren aus ihnen. Etwa der achte Teil dieser Ausfuhr geht nach Ö.-U. Sie macht ihrem absoluten Werte nach (66,2 Mill. Mk.) $7^1/_2$ v. H. unseres ö.-u. Exportes aus, ist also durchaus nicht unbeträchtlich. Allerdings ist ihre Zunahme seit dem Inkrafttreten des neuen Handelsvertrages hinter dem Durchschnitt zurückgeblieben. Entsprechend hat sich der Ausfuhrkoeffizient etwas verringert. Dabei ist auch Deutschland bezüglich der Rohstoffe Blei, Zinn und Kupfer auf fremde Erzeinfuhr angewiesen. Nur Aluminium und Zink kommen bei uns so häufig vor, daß von den Rohstoffen ausgeführt werden kann. Die Einfuhr aus Ö.-U. nach Deutschland in den Pro-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dukten dieser Gruppe ist ebenfalls beachtenswert: sie macht ein Drittel der deutschen Ausfuhr aus[46]. Dabei ist sie überhaupt eine der stärksten Posten des ö.-u. Exportes zu uns. In der deutschen Ausfuhr nach dem Nachbarstaate stehen Zink und Kupfer voran. Bei Zink ist es das rohe Metall selbst, das wir ausführen: ungefähr ein Viertel unserer ganzen Ausfuhr geht zu den Verbündeten; Waren aus Zink treten demgegenüber zurück. Auch von Blei und Zinn führen wir überwiegend das Rohmetall selbst in nicht unbeträchtlicher Menge dorthin aus. Dagegen ist uns der Markt für Fabrikate aus diesen Metallen ziemlich verschlossen. Anders verhält es sich beim Kupfer, von dem wir außer dem Rohmaterial noch Waren in erheblichem Umfange dorthin absetzen. Es handelt sich um Messingwaren, wie Haus- und Küchengeräte, Schmuckgegenstände, Tombak, Toiletten- und Nippessachen, die aus Kupferlegierungen hergestellt werden. Der Umfang dieser Ausfuhr aus Deutschland ist bedeutend genug und betrug während des Durchschnittes der beiden letzten Jahre etwa 20 Mill. Mk.

Wenn man innerhalb dieser ganzen Gruppe der Metallverarbeitung das Rohmaterial von der eigentlichen Fabrikation trennt, so entfällt auf jene Rohstoffe die kleinere Hälfte, während die größere Hälfte auf die Metallwaren kommt[47]. Dabei verhält es sich natürlich bei der deutschen Produktion selbst gerade umgekehrt: hier überwiegt die Herstellung der Fertigwaren gegenüber der Verarbeitung des Rohmetalles bei weitem. Ö.-U. nimmt also von unserer gesamten Ausfuhr der Metallindustrie relativ ungleich mehr von jenen Halbfabrikaten der Rohmetalle, als von diesen Fertigfabrikaten auf[48]. Das ist für den deutschen Handel nicht eben günstig zu beurteilen. Zwar steckt auch im Rohmetall eine Summe deutscher Arbeit, da sie

---

[46]

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Aluminium | 2,1 | 1,6 |
| Blei | 0,2 | 8,2 |
| Zink | 4,1 | 15,0 |
| Zinn | 1,7 | 2,3 |
| Kupfer | 9,6 | 26,8 |
| Sonstige Metalle | 4,2 | 12,2 |
| Insgesamt | 22,2 | 66,2 |

[47] Auf Rohmetall entfällt 47 v. H., auf Metallwaren 53 v. H.

[48]

| Ausfuhr in Millionen Mark: | insgesamt | nach Ö.-U. | = Prozent. |
|---|---|---|---|
| Rohmetall | 110,4 | 31,2 | 28,4 |
| Waren daraus | 412,6 | 35,1 | 8,5 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ja erst aus den Erzen bzw. Erden gewonnen werden müssen. Aber offenbar ist ein späteres Stadium der Verarbeitung für die Ausfuhr eines Landes bedeutungsvoller als ein früheres. Es entfiel nämlich von der Ausfuhr der unedlen Rohmetalle über ein Viertel (28,4 v. H.) allein auf Ö.-U. Dagegen macht die Ausfuhr der aus jenen Metallen hergestellten Fabrikate nur etwa den zwölften Teil (8,5 v. H.) aus; sie bleibt also weit unter dem Durchschnitt des ö.-u. Anteiles unseres industriellen Exportes. Mit anderen Worten: die Bedeutung Ö.-Us. als Absatzmarkt der Metallindustrie erstreckt sich in erster Linie auf die Hütten und Aufbereitungsanstalten, für die die Donaumonarchie tatsächlich ein sehr wichtiges Absatzgebiet darstellt. Dagegen hat die eigentliche Metallfabrikation bisher nur einen relativ geringen Absatz dahin gehabt. Am meisten noch die Verarbeitung von Kupfer und dessen Legierungen. Als Bezugsland stand darin Ö.-U. bisher weit hinter Rußland, Frankreich, Großbritannien zurück. Woran liegt das?

Mit daran schuld wird die Entwicklung der ö.-u. Metallverarbeitungsindustrie sein, die sich unter den Zollverhältnissen gebildet hat. In der Hauptsache wird aber wohl der geringe Bedarf des Landes selbst und die geringe Kaufkraft der Bevölkerung dafür verantwortlich zu machen sein. Allerdings hat seit dem Jahrhundertanfang sich allein die Zahl der österreichischen Betriebe um ein Drittel vermehrt. Die Industrie ist in Ö.-U. in lebhaftem Aufschwunge[49]. Darauf läßt die Zahl der registrierten gewerblichen Schutzmarken, die gerade in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat, sowie die der Patenterteilungen schließen. Letztere haben sich seit dem Jahrhundertanfang verdoppelt, vor allem in den letzten Jahren ist eine rege Tätigkeit darin eingetreten. Der Zollschutz wird dazu mitgewirkt haben. Allerdings wird zum Beispiel gesagt, daß alle Druckmaterialien, wie Schrifttypen, Leisten und anderes in Deutschland weit besser hergestellt werden. Durch die Zölle seien nur die Preise der ö.-u. Produkte erhöht worden, ohne daß sie selbst besser wären; die ö.-u. Buchdruckerei sei bezüglich des Schriftmateriales im wesentlichen auf deutsche Gießereien angewiesen. Ähnliches mag auf andere Zweige der Metallverarbeitung ebenfalls zu-

[49] Von 1185 Betrieben im Jahre 1901 auf 1644 in 1913. — Die Zahl der registrierten Schutzmarken in Öst. nahm von 540 auf 2500, die der angemeldeten Patente in demselben Zeitraum von 140 auf 379 zu, während die Gesamtzahl der letzteren überhaupt nur von 3400 auf 5650 stieg.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

treffen. In einzelnen Zweigen ist jedoch die eigene Industrie ganz leistungsfähig. Sie hat darin auch eine Einfuhr nach Deutschland. Das betrifft in der Hauptsache ebenfalls das Rohmaterial, nicht die Metallfabrikation, wenigstens soweit Aluminium, Zinn und Zink in Betracht kommen. Nur beim Kupfer hat auch Ö.-U. eine Ausfuhr von Fertigwaren an Messing und Tombak, die in einzelnen Artikeln sogar über die deutsche Ausfuhr hinausgehen [50]. Es sind in der Hauptsache die bekannten Berndorfer Metallwaren, die wir aus Österreich erhalten. In ihnen genießt das Land mit Recht einen großen Ruf, der seinem Exporte zugute kommt. Man wird aber für den Gesamthandel auch hier diese Luxusartikel nicht überschätzen dürfen, wenn man die Ausgestaltung künftiger Handelsbeziehungen bedenkt. Die Entwicklung der eigenen Industrie und geringe Aufnahmefähigkeit des Marktes zusammen haben also einen stärkeren Absatz von Fertigwaren gehemmt.

Es scheint mir für die weitere Zunahme der Ausfuhr der deutschen Metallverarbeitungsindustrie, wenigstens soweit Fabrikate in Betracht kommen, eine natürliche Schranke gegeben. Sie ist auch bei einer wirtschaftlichen Annäherung beider Länder kaum sehr erweiterungsfähig, solange nicht die gesamten Kulturverhältnisse in Ö.-U. eine durchgreifende Veränderung erfahren. Von dieser aber hängt die Aufnahmefähigkeit des Marktes für Fertigfabrikate ab. Allerdings könnte wohl eventuell auf Kosten der dortigen Industrie selbst unsere Ausfuhr noch eine Stärkung erfahren, wenn die Zollsätze für diese Waren ermäßigt würden.

9. Es folgt auffallenderweise an relativer Wichtigkeit des ö.-u. Marktes die Industrie der Holz-, Schnitz- und Flechtstoffe. Der absolute Wert ihrer Ausfuhr ist für den deutschen Außenhandel überhaupt, ebenso wie für den mit Ö.-U. nicht sehr erheblich: nur 3 v. H. unserer Industrieausfuhr entfällt auf diese Gruppe. Davon geht aber fast ein Siebentel in den Donaustaat. Ö.-U. ist also an sich als Absatzmarkt für diese ganze Gruppe recht bedeutsam [51]. Voran steht das

[50] Es ist Artikel 869 c (Messing, Schlaglot, Tombak) des deutschen Handelstarifes: die Einfuhr aus Ö.-U. betrug 3,6 Millionen Mark, unsere Ausfuhr dahin 2,4 Mill. Übrigens wird von anderer Seite behauptet, daß die öst. Feinmetallwarenindustrie trotz des Zolles nicht auf der Höhe des deutschen Fabrikates sich befindet.

[51] Wir fassen hier die Warengruppen 8 (Geflichte und Flechtwaren aus pflanzlichen Stoffen), 9 (Besen, Bürsten, Pinsel, Siebwaren), 10 (Waren aus tierischen oder pflanzlichen Schnitz- oder Formerstoff) zusammen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Holzbearbeitungsgewerbe. Das ist um so auffälliger, als gerade Ö.-U. noch ein starker Holzlieferant für uns ist. Wir führten im Durchschnitt der letzten Jahre für 76,8 Mill. Mk. Holz aus Österreich ein, das ist ungefähr ein Sechstel unseres ganzen Holzbedarfes. Es ist nächst Kohle und Eiern der stärkste Posten der österreichischen Einfuhr zu uns. Das Land hat ja noch auf drei Zehntel der Bodenfläche Forstwirtschaft; Holz gehört mit zu seinen wesentlichsten Reichtümern. Daher zählt auch der fabrikmäßige Betrieb der Holz-, Dreh-, Flecht- und Schnitzwarenindustrie zu den verbreitetsten des Landes. Die Folge ist, daß Ö.-U. jetzt eine beträchtliche Einfuhr nach Deutschland hat, die über die Hälfte unserer Ausfuhr dahin ausmacht. Allerdings hat sich gerade in den letzten Jahren unser Export in diesen Waren kolossal vermehrt: er hat seit dem Inkrafttreten der neuen Handelsverträge sich mehr als verdoppelt[52]. Entsprechend hat auch der Ausfuhrkoeffizient eine zunehmende Tendenz. Es werden vorwiegend nach Ö.-U. ausgeführt: grobe bearbeitete Holzwaren, wie Fensterrahmen, Türen, Treppen, Schnitzarbeiten, Druckplatten und andere — also vor allem Artikel der Bautischlerei, in der deutsche Fabrikate allerdings einen großen Ruf genießen. In stärkerem Maße ist dann die Gruppe der Zelluloidwaren, wie Films, Kämme, Knöpfe und ähnliches an der Ausfuhr beteiligt und übertrifft an Wert noch die der Holzwaren. Entsprechend verknüpft sich mit dieser Ausfuhr ein großes Interesse, geht doch über ein Sechstel davon zu unserem Verbündeten. Die Zelluloidindustrie gehört offenbar zu den am ö.-u. Markt meistinteressierten Gewerbezweigen. Es sind gewisse Spezialartikel, die dort nicht hergestellt werden und für die in Deutschland ganz spezielle Fertigkeiten vorhanden sind. Die Zollsätze spielen gerade für die Spezialartikel der Zelluloidbranche keine allzu große Rolle.

Außer den genannten Waren treten die übrigen Zweige dieser ganzen Gruppe im bisherigen Export nach Ö.-U. gänzlich zurück[52a].

---

[52] Ausfuhr deutscher Holzwaren 1907/08 2,3 Millionen Mark, 1912/13 aber 9,0 Mill. Mk. Für die Ausfuhr deutscher Zelluloidwaren sind die entsprechenden Zahlen aber 5,7 und 10,3 Millionen Mark. Die deutsche Holzausfuhr nach Ö.-U. ist möglich, weil das Land hohe Rohstoffpreise hat und die deutsche Industrie durch die bessere Schulung der Arbeiter leistungsfähig ist.

[52a]

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Geflechte | 0,2 | 1,0 |
| Tierische Schnitzstoffe | 4,2 | 1,5 |
| Holzwaren | 5,8 | 9,0 |
| Pflanzl. Schnitzstoffe | 1,9 | 10,2 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das gilt vor allem von der Möbelbranche, die fast gar keinen Export in das Nachbarreich hat, ebenso steht es mit dem Drechslergewerbe. Dabei genießt die deutsche Möbeltischlerei auf dem Weltmarkt eine nicht geringe Bedeutung. Der Grund für dieses Zurücktreten liegt in der hohen Entwicklung der österreichischen Möbeltischlerei selbst und zu zweit in der Höhe der Eingangszölle. Denn gerade auf dem Gebiete des Holzgewerbes und der Möbelfabrikation hat Ö.-U. durch das natürliche Vorkommen der Rohstoffe und das Überwiegen des Kunsthandwerkes gewisse natürliche Vorzüge. Die Folge ist eben, daß Deutschland selbst eine beträchtliche Einfuhr von solchen ö.-u. Holzwaren aufweist: Unser Nachbarreich liefert Wagen und Stellmacherarbeiten, Holzdraht, dann seine Bugholzmöbel und Perlmutterknöpfe, beide eine bekannte Spezialität der österreichischen Industrie. Es ist zwar allenthalben festzustellen, daß die Zölle die deutsche Ausfuhr erschwert haben. Andererseits ist aber zuzugeben, daß gerade das Nachbarland eine alte künstlerisch hochstehende Industrie besitzt und eine Konkurrenz auch ohne Zölle jedenfalls schwer fallen würde: die Tatsache der österreichischen Einfuhr in Deutschland beweist das schon zur Genüge. Es wird deutscherseits allerdings behauptet, daß infolge der dortigen meist noch handwerksmäßigen Technik sie der modernen deutschen Möbelfabrikation unterlegen sei und letztere nur wegen der Zölle nicht hereinkönne. Doch gehört diese Industrie zu den bodenständigsten des Donaustaates.

Durch eine wirtschaftliche Annäherung könnte vielleicht der Absatz in beiden Ländern größer werden, indem eine gewisse Arbeitsteilung sich vollzöge. Allerdings würde dies wohl zum Teil auf Kosten der deutschen Holzindustrie geschehen müssen, da nun einmal die Produktionsbedingungen gerade dafür in Ö.-U. günstig liegen und wir eben weit mehr fremdes Holz brauchen als jene. Andererseits ist es aber wiederum ein Irrtum, und zwar ein sehr verbreiteter, zu meinen: es könne sich eine künftige Handelsbeziehung überhaupt auf Luxuswaren, wie Österreich sie zu uns einführt, wesentlich aufbauen. Dafür ist doch der Wert dieser Waren im Verhältnis zur Gesamtheit nicht bedeutend genug und kann es kaum jemals werden. —

Die bisher betrachteten Industriegruppen standen über dem durchschnittlichen Anteil, den Ö.-U. überhaupt von der deutschen Ausfuhr in Anspruch nimmt. Es muß besonders festgehalten werden, daß unsere beiden größten Ausfuhrindustrien, die Textil- und die Eisenindustrie, nicht unter diese erste Reihe fallen. Ebensowenig die che-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mische Industrie, deren Wichtigkeit im Außenhandel an dritter Stelle steht. So kommt es, daß die Ausfuhr der bisherigen Gruppen nur etwa zwei Fünftel des deutschen Gesamtexportes umfaßt, während der ö.-u. Anteil daran fast drei Fünftel (57,8 v. H.) beträgt. Ihre Ausfuhr nach Ö.-U. spielt mithin eine größere Rolle als ihr Anteil am gesamten deutschen Export. Dabei verhalten sich auch hier einzelne Zweige dieser Industrien ganz verschieden. Bei einzelnen Warengattungen zum Beispiel in der Metallverarbeitung bleibt der Anteil Ö.-Us. unter dem Durchschnitt, ebenso bei einzelnen Zweigen der Maschinenindustrie, während andere auf dem Nachbarmarkte sehr gut abschneiden. Wir dürfen annehmen, daß jede der bisher behandelten Gruppen dem ö.-u. Markt eine besondere Wichtigkeit beimißt, daß mithin ihr Interesse an einem wirtschaftlichen Zweibund im allgemeinen groß ist. Aber wir stellten auch fest, daß überhaupt nur zum kleinen Teil die Zollbehandlung als Ursache für den relativ günstigen Stand der Ausfuhr anzusehen ist; zum Teil fehlen hier die Zölle überhaupt und dafür haben andere Momente die Ausfuhr beeinflußt. Meist war es die Unentwickeltheit der eigenen ö.-u. Industrie, die das günstige Resultat gezeitigt hat. Wir hatten endlich bemerkt, daß eine zollpolitische Annäherung beider Länder nicht sicher diesen Anteil vergrößern müßte. Es würde aber auch umgekehrt der deutsche Markt kaum zu stark von einer ö.-u. Einfuhr beeinflußt werden, wenn wir die Industrien in ihrer Gesamtheit betrachten.

Bei den übrigen Industriegruppen bleibt der Ausfuhrkoeffizient hinter dem durchschnittlichen Anteil zurück (vgl. S. 25).

10. Das bedeutendste Ausfuhrgewerbe Deutschlands, die Textilindustrie, steht mit ihrer Ausfuhr nach Ö.-U. dem absoluten Werte nach an zweiter Stelle. Auf sie allein entfällt der sechste Teil des gesamten Exportes nach der Donaumonarchie. Freilich war dieser Anteil vor Inkrafttreten des Handelsvertrages noch größer, nämlich fast ein Fünftel[53]. Die Textilindustrie spielt demnach für die Handelsbeziehungen beider Länder eine hervorragende Rolle. Sie bildet auch jetzt nach ihrem absoluten Betrage das Rückgrat der eigentlichen Ex-

[53] Es betrug die Ausfuhr von Textilwaren 1907/08 bereits 118,6 Mill. Mark d. s. 19,8 der deutschen Industrieausfuhr, 1912/13 aber 147,2, d. s. 16,7. Die absolute Zunahme betrug also nur 24,1 v. H., während unser Gesamtexport in dieser Zeit dahin um 47,7 v. H. zunahm.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

portgewerbe. Denn die an erster Stelle stehenden mineralischen Rohstoffe gehören ja nicht zur Industrie im eigentlichen Sinne. Aber an relativer Bedeutung als Absatzmarkt für deutsche Textilprodukte tritt Ö.-U. sehr zurück. Es empfing nur etwa ein Zehntel dieser Ausfuhr. Auch ist hierin seit dem Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages keine wesentliche Änderung eingetreten. Die Zunahme der Textilwarenausfuhr nach der Donaumonarchie bleibt wesentlich hinter der allgemeinen Entwicklung zurück (24 v. H. gegen 48). Ihr Ausfuhrkoeffizient steht unter dem Durchschnitt. Es ist das freilich das Kennzeichen einer allgemeinen Tendenz. Auch im deutschen Außenhandel überhaupt weist die Textilindustrie einen relativen Rückgang auf Kosten des Maschinen- und Eisenexportes auf. Es scheint das ein ganz natürlicher Vorgang, der uns keineswegs zu beunruhigen braucht, vielmehr bei der industriellen Entwicklung der modernen Staaten sich von selbst versteht. Sonach ist es auch nicht wunderbar, daß die deutsche Textilindustrie auf dem österreichischen Markte kein dem allgemeinen Wachstum entsprechendes Mehr an Zufuhr aufzuweisen hat, sondern dahinter zurückgeblieben ist.

Freilich sind die einzelnen Zweige der Textilindustrie ganz verschieden an der Ausfuhr nach Ö.-U. interessiert. Einen eigentümlichen Gegensatz bildeten in dieser Beziehung die Baumwoll- und die Wollindustrie. Die erstere tritt in ihrer Ausfuhr nach dem Donaustaat überhaupt ganz zurück. Nur etwa 6 v. H. (für 32,6 Mill. Mk.) der ausgeführten Baumwollwaren geht dahin. Allerdings zeigt sich in der Entwicklung dieser Ausfuhr eine Zunahme, durch die der Ausfuhrkoeffizient sich gebessert hat. Doch bleibt der Anteil des Landes gering genug. Unter den Baumwollprodukten spielt zunächst die gebleichte und gefärbte oder sonst verarbeitete Rohbaumwolle eine etwas größere Rolle, sodann Baumwollzwirn, auch Spitzen und Stickereien finden dort Absatz, während andere Baumwollgarne und Baumwollgewebe wesentlich zurücktreten. Dagegen ist der Export der Wollprodukte recht stattlich (67,8 Mill. Mk.). Ö.-U. nahm von der deutschen Ausfuhr fast den sechsten Teil auf. Vor allem die besseren Qualitäten in Merinokammzug und Kammgarn finden dort Absatz[54]. Das Land bezieht aus Deutschland auch einen nicht unbeträchtlichen Teil seiner Kleidertuche. So ist also für die meisten Gebiete der Wollindustrie

[54] Die deutsche Ausfuhr von Kammzug allein machte 33,7 Millionen Mark aus, an Kammgarn 12,1, an Kleiderstoffen 6,5, an Kleider- und Putzwaren 4,4.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ö.-U. tatsächlich ein günstiges Absatzgebiet. Anders steht es nur mit den letzten Produkten der Wollverarbeitung, den fertigen Kleidern und Putzwaren. Es geht nur ein verschwindend kleiner Teil unserer Ausfuhr in das Kaiserreich: für die Konfektion im weiteren Sinne ist Ö.-U. kein Absatzgebiet. Auch die Leinen- und Juteindustrie hat bisher dort nur einen sehr geringen Absatz gehabt (6,3 Mill. Mk.). Bedeutend genug stellt sich dagegen die Ausfuhr von Seidenprodukten[55]. Außer Rohseide, die Ö.-U. in größerer Menge von uns bezieht, kauft es Seidengewebe, Bänder und Posamentierwaren.

Dieser verschiedene Anteil der einzelnen Zweige der Textilindustrie verlangt eine nähere Erklärung. Offenbar können die Ursachen sowohl in den inneren Produktionsverhältnissen des Landes, wie in der Zollbehandlung zugleich liegen. Dabei ist festzuhalten, daß in diesen Verhältnissen mindestens seit Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages keine wesentliche Änderung, vor allem keine relative Verschlechterung eingetreten ist. Dem einzelnen Fabrikanten erscheinen die Dinge immer anders und zwar zumeist zuungunsten der Gegenwart verschoben, obwohl das in den meisten Fällen gar nicht zutrifft. In Wirklichkeit hat in der Baumwollindustrie die deutsche Ausfuhr nach Ö.-U. während der letzten Jahre zugenommen und deren Ausfuhrkoeffizient ist etwas gestiegen. Ähnlich liegt die Sache in der Seidenindustrie, wo der Export sich fast um die Hälfte vermehrt hat; parallel ist auch der ö.-u. Anteil daran von 6,4 auf 9,2 v. H. gestiegen. Auch hier können mithin die letzten Zollsätze und Zollerhöhungen nicht so ungünstig gewirkt haben. Am charakteristischsten in dieser Beziehung ist wohl die Entwicklung bei den fertigen Kleider- und Putzwaren. Hier hat sich die überaus geringe Ausfuhr fast verdreifacht, wenn sie freilich an sich auch jetzt noch minimal bleibt. Es kommt aber auf die Tendenz der Entwicklung an und die ist für diese drei Zweige der Textilindustrie sehr günstig verlaufen. Anders steht es mit der Hauptausfuhrbranche, dem Wollgewerbe. Darin hat sich das Verhältnis nicht geändert. Wie die Ausfuhr deutscher Wollfabrikate überhaupt fast zum Stehen gekommen ist, so hat sich auch der Export nach Ö.-U. kaum verschoben. Er bleibt auf seiner an sich recht beträchtlichen Höhe und umfaßt etwa den sechsten Teil der deutschen Gesamtausfuhr in Wollerzeug-

[55] Die Ausfuhr von Seidenprodukten betrug nach Ö.-U. 22,5 Millionen Mark, die Einfuhr daher nur knapp 10 Millionen, immer im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 1912/13.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nissen. Dabei ist freilich festzuhalten, daß allenthalben in diesen Industrien der Bezug von Halbfabrikaten, Kammzug und Garn, eine größere Rolle spielt als der Bezug der Schlußprodukte der Gewebe.

Soviel geht aber aus dieser ganzen Entwicklung schon hervor, daß die Zölle nicht prohibitiv gewirkt haben können. Vielmehr hat sich gerade unter ihnen die Ausfuhr wichtiger Zweige der Textilbranche gehoben. Wenn trotzdem auch jetzt noch der ö.-u. Ausfuhrkoeffizient für manche Zweige zurückbleibt und nur in der Wollindustrie wesentlich darüber hinausgeht, so kann es offenbar nicht in erster Linie an den Zöllen liegen. Vielmehr sind die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse der Länder selbst ausschlaggebend, wobei natürlich ein Einfluß der Handelspolitik nicht ganz geleugnet zu werden braucht.

In erster Linie sind es die Verhältnisse der ö.-u. Baumwollindustrie selbst, die ungünstig auf den deutschen Absatz wirken und damit den Ausschlag für die gesamte Textilindustrie geben. Das Baumwollgewerbe gehört zu den Industrien, die in Ö.-U. unter relativ günstigen Bedingungen arbeiten. Da der Import roher Baumwolle in allen Ländern vom Auslande abhängt und deren Preise international sind, so kommt es auf die Beschaffung der Maschinen an, sodann auf die Höhe der Arbeitslöhne. Textilmaschinen erhält Ö.-U., soweit es nicht selbst solche herstellt, vom Auslande, vor allem von England, das ja hierin an erster Stelle steht[56]. Der Kapitalbedarf der Baumwollspinnerei und Baumwollweberei ist relativ klein, die Arbeitslöhne sind niedrig. So hat die Baumwollindustrie sich in Ö.-U. sehr stark entwickeln können. Die Zahl der Baumwollspindeln hat in den letzten zehn Jahren von 3,4 Millionen auf 4,6 Millionen zugenommen. Die eigene Konkurrenz ist recht groß, zumal auch Ungarn neuerdings zur eigenen Baumwollproduktion übergeht[57]. Die Folge davon ist eine starke Übererzeugung, so daß die Garnpreise im Lande

---

[56] Von der ö.-u. Einfuhr an Spinn- und Zwirnmaschinen im Betrage von 1,65 Mill. Kronen kommen für 1,54 Mill. aus Großbritannien. — Es betrug in Millionen Mark für 1912/13

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Baumwolle . . | 19,2 | 82,6 |
| Wolle . . . . | 11,0 | 67,8 |
| Seide . . . . | 10,0 | 22,8 |
| Jute, Leinen . | 16,1 | 6,3 |

[57] Über die neuere Industrialisierung und Industriepolitik speziell Ungarns handelt das Buch von Offergeld: Grundlagen und Ursachen der industriellen Entwicklung Ungarns. 1914. Er kommt zu einer ungünstigen Beurteilung aller jener Industrien, die durch künstliche Förderung der ungarischen Regierung hervorgerufen sind.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

selbst vor dem Kriege gedrückt waren. Die deutsche Industrie konnte dorthin nicht mehr exportieren, sondern blieb auf gewisse Spezialartikel angewiesen. Es ist daher fast das einstimmige Urteil der deutschen Baumwollspinnereien, daß ein größerer Absatz auf dem ö.-u. Markt recht unwahrscheinlich sei, weil dort ohnedies schon eine Überproduktion vorhanden ist. Der Absatz nach den Balkanländern bietet dafür keinen ausreichenden Ersatz[58]. Selbst bei einer Ermäßigung der ö.-u. Garnzölle ist daher kein größerer Absatz zu erwarten. Die österreichische Industrie ist durchaus konkurrenzfähig, wenigstens soweit die gröberen Garnnummern in Betracht kommen. Ja, es besteht in manchen Kreisen die Befürchtung, daß das Land in stärkerem Maße seine Produkte nach Deutschland ausführen würde, wenn die Zölle gegenseitig heruntergingen. Auch auf dem Balkan und in der Levante ist Österreichs Baumwollindustrie durchaus leistungsfähig und kann bei gleichartigen Waren dort billiger anbieten! Die weitere Folge ist, daß auch Kleider, Wäsche, Putzwaren aus Deutschland, in denen Baumwollgespinste verwendet werden, in Österreich auf einen geringen Absatz zu rechnen haben: auch hier verhindern die niedrigen Arbeitslöhne eine Konkurrenz deutscher Waren. Das österreichische Bekleidungsgewerbe arbeitet billig und die Bevölkerung ist wenig kaufkräftig. Im Baumwollgewerbe sind es also in erster Linie innere Verhältnisse, nicht die Zollsätze, die den Absatz bestimmen und eine stärkere Entwicklung bisher unmöglich gemacht haben[59]. Durch die Überproduktion hatte Ö.-U. wenigstens in den letzten Jahren sogar eine starke Ausfuhr von Baumwollgarnen und überschwemmte den deutschen Markt mit billigen Waren: in anderen Jahren war die österreichische Einfuhr zu uns

---

[58] Die Ausfuhr Ö.-Us. an Baumwollwaren betrug für 1911 (nach Lukacz, Die handelspolitische Interessengemeinschaft zwischen Deutschland und Ö.-U. 1913 S. 25 ff.) in Millionen Mark:

| | Bulgarien | Griechenland | Rumänien | Serbien | Türkei | insges. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| aus Deutschland . . | 1,1 | 0,6 | 8,3 | 1,7 | 6,6 | 17,3 |
| aus Ö.-U. . . . . | 4,1 | 0,7 | 20,3 | 4,4 | 19,9 | 49,4 |

[59] Es ist seit 1907 hierin ein Wandel eingetreten: der ursprüngliche Baumwollgarnbedarf schlug um in einen Garnüberschuß, während das Land an Baumwollwaren dauernd eine Mehrausfuhr hatte. Z. T. ist es wohl noch hausindustrielle Weberei, die für die Ausfuhr arbeitet. Es betrug in Millionen kg:

| Baumwollgarn: | | Baumwollwaren: | |
|---|---|---|---|
| Mehreinfuhr 1901/05 . . . . | 3,9 | Mehrausfuhr 1901/05 . . . . | 4,2 |
| „ 1906/07 . . . . | 4,9 | „ 1906/07 . . . . | 8,3 |
| Mehrausfuhr 1909/12 . . . . | 0,4 | „ 1909/12 . . . . | 7,9 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nur gering und machte etwa den siebenten Teil der deutschen Ausfuhr dahin aus.

Anders liegt die Sache bei der Wollindustrie, in der Deutschland einen überdurchschnittlichen Absatz nach den Donauländern gehabt hat. Die österreichische Wollindustrie (die ungarische besteht noch nicht lange genug) hat sich mit der Deutschlands etwa gleichzeitig entwickelt. Charakteristischerweise ist dort aber die Weberei mehr ausgedehnt als die Spinnerei. Strickerei, Stickerei, Spitzen- und Posamentenfabrikation haben in Österreich eine besondere Stätte gefunden. Die Folge dieser Ausdehnung der Weberei ist ein starker Bedarf an Wollgarn. Deutschland hat davon neben England ebenfalls profitiert und führt in beträchtlicher Menge, wie wir gesehen haben, Wollgarne ein[60]. Dagegen exportiert Ö.-U. seinerseits Wollwaren in erheblichem Umfange, und zwar vor allem nach dem Balkan[61]. Die österreichische Wollweberei ist durchaus leistungsfähig und es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß hier eine Zunahme der deutschen Ausfuhr zu erwarten ist. Jene arbeitet zum Teil mit billigen Arbeitskräften, hat außerdem in Böhmen und Vorarlberg noch eine starke Heimindustrie und ist durch die Sozialgesetzgebung wenig belastet. Für die Abnahme von feinen Qualitätswaren, Spitzen und dergleichen, fehlt aber der große Markt einer kaufkräftigen Bevölkerung. Bei der Kleiderstoffindustrie endlich wird zugegeben, daß die österreichische Industrie billiger arbeitet als die deutsche und eine durchaus leistungsfähige Industrie (Brünn) besitzt. Die Weberei erstklassiger Waren verspricht sich darum auch von einer Zollermäßigung oder einem Zollbündnis beider Länder nicht viel. Die Anschauung, die noch 1901 als selbstverständlich galt, daß Ö.-U. in der Textilindustrie sich nicht selbst befriedige, trifft also nicht mehr zu. Es ist nicht zu leugnen, daß hier die hohen Zollsätze wesentlich dazu beigetragen haben, die Industrie

---

60

| | Wollgarn: | | | Wollwaren: | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901/05 | Mehreinfuhr . . | 5,4 | Mill. kg | Mehrausfuhr . . . . . | 37,8 | Mill. kg |
| 1906/09 | „ . . | 6,2 | „ „ | „ . . . . . | 42,8 | „ „ |
| 1910/12 | „ . . | 6,8 | „ „ | „ . . . . . | 7,8 | „ „ |

61 Auch für die ö.-u. Wollindustrie kommt noch Heimarbeit in Betracht. Es betrug der Export von Wollwaren 1911 nach dem Balkan (Lukacz S. 24 ff.) in Millionen Mark:

| | Bulgarien | Griechenland | Rumänien | Serbien | Türkei | insges. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| aus Deutschland . . | 1,8 | 1,5 | 10,9 | 2,4 | 13,3 | 29,9 |
| aus Ö.-U. . . . . | 1,4 | 1,0 | 10,1 | 1,9 | 25,1 | 39,5 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erstarken zu lassen. Aber es ist nicht wahrscheinlich, daß jetzt noch ein Wandel darin eintreten könnte, nachdem die Entwicklung nun einmal so weit gediehen ist. Vielmehr wird es wohl mit der bisherigen Ausfuhr der Woll- und Halbfabrikate und der Garne sein Bewenden haben.

Die Seidenindustrie ist dadurch gekennzeichnet, daß Ungarn durch die eigene Seidenhalterei zum Teil die Rohstoffe, wenn auch nicht in übermäßiger Masse, selbst produziert[62]. Dadurch hat diese in der Monarchie einen außerordentlichen Aufschwung genommen und übertrifft bereits die Frankreichs. Trotzdem ist nun die deutsche Ausfuhr dahin seit den letzten sechs Jahren um mehr als die Hälfte gewachsen. Ö.-U.'s Seidenproduktion erzeugt eben gewisse Halbfabrikate nicht selbst, sondern bezieht sie vom Auslande. Wir liefern nach Ö.-U. immerhin 30 v. H. seiner Seidenwareneinfuhr, und zwar vorwiegend Seidengarne. Auch hier wird eine Erhöhung nicht für sehr wahrscheinlich gelten können, da die Rohstoffe und Seidengespinste natürlich nach wie vor aus den Rohstoffländern bezogen werden müßten.

Eigentümlich ist die Lage der Leinenindustrie. Das deutsche Leinengewerbe braucht etwa zur Hälfte fremde Garne und führt diese zum guten Teile aus Ö.-U. ein: es kann billiger produzieren, weil sie dort vielfach noch als Hausindustrie getrieben wird. Während das deutsche Leinengarn infolgedessen wenig zollgeschützt ist, genießt die österreichische Leinenindustrie besonders hohe Zölle, die auch durch die letzten Handelsverträge nicht besonders ermäßigt worden sind. Diese zollgeschützte ö.-u. Leinenindustrie hat einen beträchtlichen Export an Leinen, Hanf und Jute. Aus diesen beiden Ursachen kommt es, daß die Einfuhr aus Österreich zu uns um das Zweiundeinhalbfache größer ist als unsere Ausfuhr dahin[63]. Auch diese Verhältnisse sind vielleicht durch die Zollpolitik gefördert worden, müssen aber doch nun als hinreichend stabilisiert gelten. Auf dem Gebiete der Juteindustrie kommt noch die Konkurrenz der Kalkuttaerzeugnisse hinzu, die eine deutsche Einfuhr erschweren.

Zusammenfassend wird man über die Textilindustrie sagen, daß ge-

---

[62] Vgl. dazu Wirminghaus: Art. Seidenindustrie in W. d. V. II, S. 773. — Die Rohseidenerzeugung betrug (1912) in Italien 41 000, Frankreich 5000, Ö.-U. 3000 dz, in Europa 49 000 dz, die Welternte war 267 000 dz.

[63] Es wurde eingeführt aus Ö.-U. nach Deutschland „an anderen pflanzlichen Spinnstoffen" (Leinen, Flachs, Jute, Hanf) für 16,1 Mill. Mk., ausgeführt nur für 6,2 Mill. Mk.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rade hier in einzelnen Zweigen zwischen den beiden Ländern eine Art Arbeitsteilung sich vollzogen hat, die sich eventuell durch ein weiteres gegenseitiges Anpassen noch fortsetzen ließe. Das bezieht sich auf die Leinenindustrie, aber auch auf gewisse Teile der Wollindustrie. Sachsen hat zum Beispiel die besten gut eingeschulten Arbeiter in Strickerei- und Wirkwaren. Ö.-U. dafür billige und nicht so gute Arbeitskräfte, woraus sich schon Unterschiede in der Erzeugung beider Länder ergeben. Andererseits ist in geschmacklicher Hinsicht manches österreichische Fabrikat überlegen. Hier könnte wohl in Zukunft eine gewisse Ergänzung stattfinden. Aber eine weitere Zunahme der deutschen Ausfuhr im ganzen würde doch sehr bald auf feste Grenzen stoßen; auf den meisten Gebieten ist die ö.-u. Textilindustrie mit oder ohne Zölle durchaus leistungsfähig und verhindert dadurch einen stärkeren Absatz deutscher Fabrikate.

11. An relativer Bedeutung folgt nunmehr erst die chemische Industrie. Sie steht in der deutschen Gesamtausfuhr nach ihrem absoluten Betrage an dritter Stelle (890 Mill. Mk.), in der Ausfuhr nach Ö.-U. erst an fünfter Stelle (75,3 Mill. Mk.). Dem großen absoluten Werte entspricht also nicht der Ausfuhrkoeffizient des ö.-u. Marktes. Die Länder nehmen nur etwa den zwölften Teil der deutschen Ausfuhr auf und bleiben darin wesentlich hinter Großbritannien und Rußland zurück. Allerdings hat sich das Verhältnis gerade in den letzten Jahren etwas gebessert, aber doch nicht so erheblich, um die Stellung der chemischen Industrie auf dem dortigen Markte wesentlich zu ändern[64]. Der Wichtigkeit der chemischen Industrie für den deutschen Ausfuhrhandel folgt die ö.-u. Nachfrage nicht in gleichem Maße. Dabei sind die einzelnen Zweige der chemischen Industrie in ganz verschiedener Weise an der Ausfuhr beteiligt. Von dem großen Export der deutschen Firnisse und Lacke nehmen die ö.-u. Länder nur einen relativ kleinen Betrag auf, so wichtig auch die Ausfuhr an sich wegen der absoluten Höhe ist. Nicht sehr erheblich bleibt auch der deutsche Export der „chemischen Grundstoffe", zu denen also die Säuren, Salze, sowie die Verbindungen der Elemente gehören. Relativ sehr bedeutend dagegen, also mit einem hohen Ausfuhrkoeffizienten, stellt

[64] Die Ausfuhr chemischer Produkte nach Ö.-U. betrug für 1907/08 erst 47,2 Mill. Mk., 1912/13 schon 75,3 Mill. Mk., das bedeutet eine Zunahme von 59,5 v. H. gegen eine solche von 47,6 v. H. bei unserem Gesamtexport dahin.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sich die Ausfuhr der Düngemittel, von denen Ö.-U. uns fast den dritten Teil abnimmt. Gerade in der letzten Periode hat sich unsere Ausfuhr darin verdoppelt. Es sind das Thomas-Phosphatmehl und Superphosphate, die eine Anwendung in der ö.-u. Landwirtschaft finden. Dagegen nimmt das Land von unserer sehr bedeutenden Ausfuhr an Farbwaren wiederum relativ nur wenig ab [65]. Für Anilinfarben, Indigo, Alizarin, Bleiweiß und andere Färbemittel ist Ö.-U. wirklich ein sehr beschränkter Markt; nur 7 v. H. des Exportes dieser Waren gehen dorthin. Hier ist der deutsche Absatz nach Großbritannien, den Vereinigten Staaten und auch nach China weit größer. Es sind vor allem die fremden Textilindustrien, die eine so starke Nachfrage nach deutschen Farben entwickeln. Immerhin hat sich wenigstens in der letzten Periode auch in Ö.-U. ein etwas größerer Markt für deutsche Farbwaren entfaltet und ist seit 1903 um den vierten Teil gestiegen. Von den chemisch-pharmazeutischen Präparaten endlich sind besonders Arzneiwaren und andere zu Heilgebrauch verwandte chemische Erzeugnisse, ebenso Photographieartikel in stärkerem Maße begehrt. Seit dem Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages hat ihre Ausfuhr dahin um etwa die Hälfte zugenommen. Im ganzen bleibt der ö.-u. Markt aber für die chemische Industrie außer den Düngemitteln hinter den Erwartungen zurück. Als eines der großen Exportgewerbe hat die chemische Industrie nur ein verhältnismäßig bescheidenes Interesse an unserem Verbündeten gehabt. Oder es sind doch nur gewisse Spezialartikel, die bisher einen relativ größeren Absatz dort gefunden haben. Wie ist diese zunächst befremdende Tatsache zu erklären?

Die Überlegenheit der deutschen chemischen Industrie beruht auf dem Vorkommen der natürlichen Rohstoffe (Steinsalze und Kohle), der Verbindung von Wissenschaft und Technik, zum Teil vielleicht auch auf dem Vorhandensein von Patenten, die im Auslande den deutschen Präparaten ein Monopol verschaffen. Es können aber nicht in erster

---

[65] Es betrug 1912/13 in Millionen Mark:

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. | = Prozent |
|---|---|---|---|
| Chemische Grundstoffe | 15,3 | 22,4 | 6,6 |
| Farbwaren | 2,0 | 20,8 | 6,9 |
| Düngemittel | 0,8 | 16,3 | 31,0 |
| Pharmazeutische Produkte | 3,3 | 9,2 | 9,8 |
| Parfümerien | 4,6 | 3,0 | 7,7 |
| Insgesamt | 26,4 | 75,3 | |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Linie die Zölle sein, die einen stärkeren Absatz chemischer Erzeugnisse nach Ö.-U. erschweren. Denn die Sätze sind keineswegs prohibitiv, sondern bewegen sich in mittlerer Höhe. Dabei umfaßt die deutsche Ausfuhr drei Fünftel der ö.-u. Gesamteinfuhr an chemischen Produkten. Sie wäre mithin an sich wohl noch steigerungsfähig. Aber wir müssen bedenken, daß jene übrige Einfuhr dorthin wesentlich aus Materialien besteht, die wir selbst nicht besitzen. Andererseits hat die chemische Industrie während der letzten Jahre in der Donaumonarchie selbst Fortschritte gemacht. Es geht das aus der Zunahme der fabrikmäßigen Betriebe und der Patenterteilungen hervor [66]. Allerdings ist ihre Leistungsfähigkeit gegenüber der deutschen Industrie wesentlich zurückgeblieben und sie würde ohne den Zollschutz jedenfalls ganz den kürzeren ziehen. Daher ist auch die österreichische Ausfuhr an chemischen Produkten einstweilen nur gering (64,7 Mill. K): davon geht sogar etwa die Hälfte (31,7 Mill. K) nach Deutschland, in der Hauptsache Hilfsstoffe der chemischen Industrie, die zollfrei eingehen. Es liegt demnach auch ebensowenig an der Konkurrenz der einheimischen Industrie, wenn der ö.-u. Markt für deutsche chemische Produkte nicht größer geworden ist.

Vielmehr ist es in der Hauptsache der allgemeine Stand der ö.-u. Volkswirtschaft, der eine stärkere Ausfuhr aus Deutschland bisher erschwert hat. Denn die Nachfrage nach Chemikalien wird gerade durch die Industrie selbst entfaltet. Das Land hat weit weniger Bedarf an den Produkten der chemischen Großindustrie als industriell weiter entwickelte Staaten. Andererseits besitzt es genug eigene Werke, um wenigstens den hauptsächlichsten Bedarf selbst decken zu können. Auch hier würde also eine Erhöhung des Absatzes wiederum erst durch eine wesentliche Umgestaltung der dortigen Volkswirtschaft, vor allem durch eine stärkere Industrialisierung erfolgen können. An sich ist sie sehr

---

[66] Erstere haben sich 1901/13 von 752 auf 1004, letztere von 233 auf 436 vermehrt. Es betrug nach der österreichischen Statistik für die Doppelmonarchie im Durchschnitt 1912/13 in Millionen Kronen:

| | Einfuhr überhaupt | Ausfuhr überhaupt |
|---|---|---|
| Chemische Hilfsstoffe | 22,4 | 34,3 |
| Chemische Produkte | 39,3 | 21,9 |
| | 61,7 | 56,2 |

— ein deutliches Anzeichen, daß die dortige chemische Industrie nicht leistungsfähig ist, indem in der Einfuhr die Produkte, in der Ausfuhr aber die Hilfsstoffe überwiegen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wohl möglich und bietet unserer chemischen Industrie noch gute Absatzmöglichkeiten. Es gilt jedoch hier wohl etwas ähnliches wie von der Maschinenindustrie; daß nämlich eine allgemeine Zollerniedrigung möglicherweise die Nachfrage nach chemischen Produkten seitens der verarbeitenden Industrie schädigen könnte, da diese dann nicht leistungsfähig sein wird. Was eine eventuelle Ermäßigung des Eingangszolles der chemischen Industrie selbst unmittelbar nützt, das würde doch mittelbar durch verringerte Nachfrage seitens der anderen Industrien wieder wettgemacht. Wir müssen eben bedenken, daß ein wirtschaftspolitischer Zweibund für alle die Gewerbe, die zunächst in der fremden Produktion Verwendung finden, ein zweischneidiges Mittel darstellen, das sehr reiflich erwogen werden will.

12. Auf gleicher Stufe an relativer Wichtigkeit steht der ö.-u. Markt für die Ausfuhr der keramischen Industrie, der Ton-, Stein- und Glaswaren. Ihr Anteil im Werte von 23,5 Mill. Mk. macht nur knapp 4 v. H. unserer Gesamtausfuhr dahin aus. Allerdings hat sich in der letzten Periode der deutsch-österreichische Export um die Hälfte vermehrt, hat also schneller zugenommen als unsere sonstige Ausfuhr; entsprechend hat auch der Ausfuhrkoeffizient eine Erhöhung erfahren. Andererseits beträgt die Einfuhr aus Ö.-U. über die Hälfte unserer Ausfuhr dahin[67]. Es ist in erster Linie die alte, qualitativ so hochstehende böhmische Glasindustrie, die ihre Waren zu uns herüberschickt. Der deutsche Hauptanteil der Ausfuhr entfällt ebenfalls auf Glaswaren; unter den Ton- und Steinwaren treten nur Figuren und Steingutsachen etwas mehr hervor.

In der Porzellanindustrie sind andere Länder weit bessere Abnehmer als Ö.-U.: so die Vereinigten Staaten, Großbritannien, Frankreich, die Schweiz. Diese Länder nehmen uns außer den Isolatoren für elektrische Anlagen vor allem feine Tafelgeschirre ab. Wenn dafür in den Donauländern gar kein Markt ist, so offenbar darum, weil die einheimische Industrie durchaus leistungsfähig dasteht und den

[67] Es betrug in Millionen Mark:

| | Einfuhr aus Ö.-U. | Ausfuhr nach Ö.-U. |
|---|---|---|
| Steinwaren | 2,4 | 4,1 |
| Tonwaren | 2,3 | 8,4 |
| Glaswaren | 8,4 | 10,9 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eigenen Markt selbst zu versorgen vermag. Es ist das um so beachtenswerter, weil sonst die deutsche Porzellanindustrie tatsächlich auf dem Weltmarkte tonangebend ist. Von Glaswaren sind es optisch-chemische Gläser, sodann photographische Linsen, die in der Ausfuhr stark überwiegen. Außerdem kommen noch gröbere Glaswaren in Betracht. Auch in der Glasindustrie ist die deutsche Ausfuhr nach England, Frankreich, Italien weit größer, als nach den Nachbarstaaten. Die Ursache dafür liegt in den dortigen Produktionsverhältnissen. Die österreichische Glasindustrie erfreut sich höchsten Ansehens. Ihre Ausfuhr ist eine der stärksten von allen dortigen Gewerben[68]: Hohlglas, Form- und Fazettengläser, Uhr- und Spiegelgläser sind ihre wesentlichen Ausfuhrprodukte. Sie ist darin durchaus leistungsfähig. Trotzdem haben die hohen Zölle die deutsche Einfuhr dahin nicht verhindern können. Für einige Waren, die wir genannt haben, reicht eben der ö.-u. Markt, der besonders Qualitätswaren herstellt, nicht aus. Ton- und Steinwaren endlich spielen in der Ausfuhr eine geringe Rolle. Einige von ihnen, wie zum Beispiel Schieferton, werden zollfrei eingeführt. Wenn trotzdem gerade in letzter Zeit darin ein Rückgang der deutschen Ausfuhr eingetreten ist, so mag die ö.-u. Tarifpolitik, die seit der jüngsten Periode besondere Schwierigkeiten bereitet, dies mit verschuldet haben. Denn da der Transportradius für diese Produkte nur klein ist, so spielen die Transportverhältnisse wesentlich mit. Auf anderen Waren ruht ein hoher Zoll, der die Ausfuhr erschwert.

Es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß sich in diesen Beziehungen wesentliche Änderungen vollziehen würden. Denn die ö.-u. Industrie ist eben selbst so entwickelt, daß eine Zunahme deutscher Ausfuhr nicht zu erwarten steht. Andererseits ist aber die Kaufkraft der ö.-u. Bevölkerung nur eine relativ beschränkte und die eigene Produktion ist weit genug vorgeschritten. Die Industrie der Steine, Erden, Ton- und Glaswaren weist in Österreich die größte Anzahl von fabrikmäßigen Betrieben auf: 18 v. H. aller Betriebe entfallen auf diese Industrie. Seit dem Jahrhundertbeginn hat sich ihre Zahl um drei Fünftel ihres Bestandes vermehrt: sie wird allgemein als leistungsfähig anerkannt.

---

[68] Die ö.-u. Ausfuhr an Glaswaren betrug 86,7 Mill. K. Nächst den Holz- und Schnitzstoffen nimmt die Glasindustrie die erste Stelle unter den Exportgewerben ein. Die öst. keramische Industrie hat außer dem Nahrungsmittelgewerbe den größten Aktivsaldo. Zum Vergleiche sei mitgeteilt, daß die deutsche Glaswarenausfuhr in den beiden letzten Jahren vor dem Kriege 132,8 Mill. Mk. betrug.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

13. Etwa in gleichem absoluten Umfange wie an relativer Wichtigkeit mit der eben behandelten Industrie steht der Absatz der Elektrotechnik nach Ö.-U.[69]. Allerdings hat sich der absolute Wert der Ausfuhr seit dem Inkrafttreten des letzten Zolltarifes etwa verdoppelt und ist damit dem Tempo der übrigen Ausfuhr weit vorangeeilt. Entsprechend hat sich auch der ö.-u. Ausfuhrkoeffizient erhöht. Trotzdem macht sie von unserer Ausfuhr dahin nur den fünfundzwanzigsten Teil aus. Es handelt sich bei unserem Export einmal um Dynamomaschinen, Elektromotoren, Umformer, Transformatoren, andererseits um Beleuchtungskörper, sodann um elektrische Vorrichtungen für Kraftübertragung, Elektrolyse und Beleuchtung, endlich um elektrische Meß-, Zähl- und Registriereinrichtungen, wie elektrische Uhren und ähnliches. Bei dem großen Aufschwunge, den seit Werner Siemens die Elektrotechnik in Deutschland genommen hat, hätte man wohl einen größeren Absatz in das Nachbarreich erwarten können. Allerdings besitzt Ö.-U. selbst eine tüchtige elektrische Industrie. Um diese zu schützen, hat es in den jüngsten Handelsverträgen eine starke Zollerhöhung durchgeführt, während unser Zollschutz weit geringer blieb. Seine Einfuhr nach Deutschland ist trotzdem ganz unbedeutend gewesen. Die starke Zunahme der deutschen Ausfuhr ist aber ein Beweis, daß die Zölle an sich nicht schuld an der geringen Aufnahmefähigkeit des Landes überhaupt sein können. Ein Grund wird gewiß darin zu suchen sein, daß eine größere Reihe von Firmen, und zwar natürlich die leistungsfähigsten, in Österreich Filialen errichtet haben. Sie lassen dort produzieren oder wenigstens die Fertigstellung der Waren vornehmen. Infolgedessen brauchen natürlich die deutschen Produkte nicht erst eingeführt zu werden. Daher hat sich das Ausfuhrinteresse der deutschen elektrischen Industrie nur in einzelnen Zweigen stärker entwickelt.

Es kommt freilich ein weiterer und wohl entscheidender Umstand hinzu. Das ist das geringe Bedürfnis des Landes nach elektrischer Kraft, solange die Wasserkraft der Alpen dafür noch nicht nutzbar gemacht wird. Die Zahl der großen Städte, in denen elektrische Straßenbahnen durchgeführt werden könnten, ist weit geringer als in den eigentlichen Industriestaaten[70]. Entsprechend spielt auch die elek-

---

[69] Der Wert der deutschen Ausfuhr in der elektrotechnischen Industrie betrug für 1912/13 schon 21,5 Mill. Mk. = 3,5 v. H. des Exportes nach Ö.-U., 1907/08 waren es erst 10,8 Mill. Mk. = 1,8 v. H.

[70] Es gab zusammen in Ö.-U. nur 9 Städte über 100 000 Einwohner (Wien,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

trische Beleuchtung eine geringe Rolle. Wir müssen bedenken, daß unsere elektrische Ausfuhrindustrie zum guten Teil auf großstädtischen Konsum zugeschnitten ist und ohne diesen nur geringe Absatzmöglichkeiten hat. Ebenso steht es mit der elektrischen Kraftübertragung, die infolge der in Ö.-U. noch vorherrschenden Kleinbetriebe wenig verbreitet ist. Die Schaffung von Überlandzentralen, die Anwendung der elektrischen Kraft im Bergbau kann dort gar nicht in dem Maße Anwendung finden. Daher sind Telegraphenapparate, Fernsprech- und Signalapparate hier wenig verbreitet, weil eben die Bedingungen dafür fehlen. Allerdings mögen die hohen Zollsätze mitgewirkt haben, um die Ausfuhr niedrig zu halten. Ebenso auch das Bestreben der Regierungen, nur einheimische Fabrikate für öffentliche Aufträge zu berücksichtigen und fremde möglichst auszuschließen. An den meisten dieser Verhältnisse würde durch die wirtschaftliche Annäherung direkt kaum viel geändert werden. Vielmehr sind erst die weitere industrielle Entwicklung, ein stärkeres Städtewachstum, der Übergang zum Großbetrieb sowie die Nutzbarmachung der alpinen Wasserkräfte die Bedingung für eine stärkere Verwendung der Elektrotechnik, von der Deutschland in erster Reihe profitieren könnte.

14. Es folgt weiter die Ausfuhr der Papierindustrie. Sie machte freilich nach ihrem absoluten Werte (18,6 Mill. Mk.) nur 2 v. H. unserer Ausfuhr nach Ö.-U. aus, hat also für die Gesamtheit dieser Beziehungen nur geringere Bedeutung. Die Papierindustrie gehört in Deutschland zu den „kleinen" Exportgewerben. Dabei sind die wesentlichen Fortschritte auf diesem Gebiete wie die Verarbeitung des Fichtenholzes zu Papier, das Holzschleif- und Zelluloseverfahren, wodurch die Industrie auf ganz neue Bahnen gewiesen wurde, von Deutschland ausgegangen. Doch sind die natürlichen Existenzbedingungen anderer Länder, vornehmlich wegen des Reichtums an Holz und Wasserkräften, oft günstiger als bei uns. Dazu kommt, daß andere Länder, wie die Vereinigten Staaten, den Import durch Zölle erschwert haben. So ist denn die deutsche Papierindustrie in der Hauptsache auf den inländischen Absatz angewiesen. Seit dem Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages hat sich unsere Ausfuhr nach Ö.-U. da-

Prag, Triest, Lemberg, Krakau, Graz, Brünn — Budapest, Szegedin); was aber weit schwerer ins Gewicht fällt — es gibt auch keine größere Anzahl von industriellen Mittelstädten zwischen 50 und 100 000 Einwohnern. (Vgl. Anm. 88).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei mehr als verdoppelt. Aber es nimmt auch jetzt nur den etwa 14. Teil unserer Ausfuhr von Papier und Papierwaren überhaupt auf[71]. Gerade die wichtigsten Exportartikel der Branche finden nach dem Donaustaate wenig Absatz. Es sind eigentlich nur die Pack- und Buntpapiere, die dort einen größeren Markt gehabt haben, sodann die Ansichtskarten.

Die Ursachen für diesen relativ so geringen Absatz sind mehrfacher Art. Einmal verhindert das weit geringere Lesebedürfnis der ö.-u. Bevölkerung schon eine stärkere Nachfrage. Die Entwicklung des Buchdruckereigewerbes ist aber offenbar die Grundlage auch der Papierindustrie. Denn zwei Fünftel des Verbrauches fällt auf Zeitungen, Zeitschriften, Bücher, ein Fünftel auf Handel und Industrie. Das Buchdruckgewerbe ist aber durch den ganzen Zuschnitt der ö.-u. Bevölkerung, dem Zurücktreten der Städte, dem bunten Gemisch zum Teil rückständiger Nationalitäten, unter denen das Analphabetentum noch sehr verbreitet ist, nur sehr klein. Sodann ist auch die eigene Papierindustrie in Ö.-U. selbst stark entwickelt. Sie wird unterstützt durch den großen Holzreichtum des Landes, aus dem Zellulose und Holzstoff billig gewonnen werden, während Deutschland seinen Holzbedarf zum Teil erst aus Ö.-U. selbst befriedigt. Dazu kommen die billigen Arbeitskräfte in den waldreichen Gebieten der beiden Länder. Die Papierindustrie ist in Ö.-U. so entwickelt, daß sie weit mehr Produkte aus- als einführt: nämlich für 69 Mill. K Ausfuhr gegen 54 Mill. K in der Einfuhr. Daraus erklärt sich die Sättigung der dortigen Industrie und der Mangel an Einfuhrbedürfnis für fremde Produkte. Die Arbeitsverhältnisse und Lebensbedingungen sind dort eben für das Gewerbe günstig, der Rohstoff kommt aus dem Lande selbst und die Regierung subventioniert die Industrie in beiden Ländern auf alle mögliche Weise. Die starke Zunahme der deutschen Einfuhr hat jedoch gezeigt, daß es nicht in erster Linie die Zollsätze sind, die den Ausfuhrkoeffizienten so niedrig gehalten haben. Deutschland ist immerhin mit drei Viertel an der österreichischen Papiereinfuhr beteiligt. Es sind vielmehr die geschilderten inneren Verhältnisse des Landes selbst, die einen stärkeren Anteil bisher verhindert haben. Auch hier darf eine Änderung der Beziehungen als unwahrscheinlich gelten. Höch-

[71] Der deutsche Gesamtexport von Papier und Papierwaren betrug im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 247,5 Mill. Mk., davon gingen für 18,6 nach Ö.-U.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stens würde bei einer gegenseitigen Zollermäßigung eine stärkere Ausfuhr ö.-u. Produkte nach Deutschland zu erwarten stehen.

15. Etwa erst an dieser, also nach unserer Betrachtung an dreizehnter Stelle, folgt die Aufnahmefähigkeit des ö.-u. Marktes für die Eisenindustrie. In der deutschen Gesamtausfuhr steht sie an zweiter Stelle neben dem Gebiet der Textilindustrie und übertrifft jeden einzelnen Zweig von ihr wesentlich. Die Eisenindustrie spielt für unseren auswärtigen Handel, wie überhaupt für die deutsche Volkswirtschaft die größte Rolle. Während ihre Ausfuhr von dem deutschen Gesamtexport ungefähr ein Siebentel ausmacht, ist ihr Anteil an der österreichischen Ausfuhr nur knapp ein Zwölftel[72] (8,4 v. H.). Er zeigt demnach einen kleinen Ausfuhrkoeffizienten. Allerdings hat sich gerade in den letzten Jahren die Ausfuhr deutscher Eisenwaren nach Ö.-U. stark gehoben, nämlich seit 1907/08 um weit mehr als das Doppelte. Die deutsche Eisenausfuhr nach dem Donaustaate hat sich seit dem Inkrafttreten des Zolltarifes am stärksten entwickelt. Die Zunahme ist fast dreimal so groß gewesen als die unserer sonstigen Ausfuhr dahin (135 v. H. bei der Eisenindustrie, 48 in der Gesamtheit). Entsprechend ist auch ihr Ausfuhrkoeffizient von 4,3 auf 6 gestiegen. Trotz dieser gewiß außerordentlich günstigen Entwicklung in der letzten Periode bleibt der Anteil Ö.-Us. an unserer Eisenausfuhr sehr gering. Das Land ist bisher immer noch ein schlechter Absatzmarkt für deutsche Eisenwaren. Der absolute Wert ihrer Ausfuhr dorthin ist nur etwa so groß wie der der Lederindustrie, und mit ihrem Ausfuhrkoeffizienten bleibt sie fast hinter allen anderen Gewerben zurück: nur ein Siebzehntel der Ausfuhr deutscher Eisenwaren wird von Ö.-U. aufgenommen. Entsprechend ist in den Kreisen der Eisenindustriellen das Interesse an den künftigen zollpolitischen Verhältnissen des Landes weit geringer als das für andere Staaten. Diese Verhältnisse sind so wichtig, daß sie einer näheren Betrachtung bedürfen.

Dem Werte nach steht voran die Ausfuhr von Roheisen, Rohluppen, Bruch- und Alteisen, also vor allem von unbearbeitetem Material. Dann kommen in geringen Beträgen, aber noch mit über

[72] Bei einer Gesamtausfuhr von 1261 Mill. Mk. gingen 75,3 Mill., d. i. 6,1 v. H. nach Ö.-U. Im Jahre 1907/08 waren es sogar nur 32,1 Mill. Mk. d. i. nur 4,3 v. H. der deutschen Eisenausfuhr.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1 Mill. Mk. an Wert: Kochgeschirre, Milchkannen, Lampen, Öfen, Badewannen, verschiedene Arten Draht, Röhren, Haus- und Küchengeräte, Schlösser. Von letzteren Waren ist jedoch die Ausfuhr meist recht gering. Von Formeisen geht zum Beispiel nur 2 v. H. nach Ö.-U. Von dem gesamten Eisenbahnmaterial, wie Schienen, Schwellen, Achsen, Laschen und anderes überhaupt fast nichts. Auch von Pflügen und sonstigem Ackergerät wird so gut wie nichts dahin ausgeführt. Es gibt nur ganz wenige Gebiete, in denen ein relativ stärkerer Absatz in Betracht kommt. Viele Warenarten, in denen Deutschland sonst einen starken Export hat, fallen ganz fort oder sind nur mit geringen Summen vertreten. Wir wollen nicht im einzelnen dabei verweilen, sondern begnügen uns mit dem Gesamtergebnis. Die meisten einzelnen Zweige der Eisenindustrie schneiden bezüglich ihres Absatzes nach Ö.-U. ebenso schlecht ab wie ihre Gesamtheit. Dabei kann es als ausgeschlossen gelten, daß Ö.-U. etwa aus anderen Ländern seinen Bedarf an Eisenwaren befriedigt. Denn Deutschland besorgt drei Viertel der ö.-u. Eiseneinfuhr, so daß also fremde Konkurrenz dafür gar nicht in Betracht kommt.

Die eigene Roheisengewinnung des Landes ist nicht erheblich. Sie machte in den Jahren 1910/12 nur etwa den siebenten Teil der deutschen, knapp die Hälfte der französischen Produktion aus und übertrifft selbst die belgische nur wenig[73]. Die geringe Entwicklung „ist in erster Linie auf den Mangel an Steinkohlen, dann aber auf die kontinentale Lage der Monarchie, die stark steuerliche Inanspruchnahme der industriellen Unternehmungen und die zum Teil noch geringe Entwicklung einiger Gebiete zurückzuführen. Durch den geringen Eisenbahnbedarf ist eine die Selbstkosten verringernde Industrie nicht wie in anderen Ländern möglich[74]." Daher ist der Eisenverbrauch dort gegen den anderer Staaten noch sehr zurückgeblieben. Auch die Zollpolitik ist wohl indirekt von Einfluß gewesen und hat eine stärkere Einfuhr unmöglich gemacht. So liegen zum Beispiel auf Stabeisen, Blechen, Drähten Zollsätze, die das Doppelte und Dreifache der deutschen Einfuhrzölle ausmachen. Dadurch sind natürlich die Preise hoch geblieben und die Ausbreitung des Eisenverbrauches in den Verar-

[73] Es betrug die Roheisengewinnung im Jahre 1912 in Millionen Tonnen: Deutschland 17,9, Großbritannien 10,0, Frankreich 4,9, Ö.-U. 2,8, Belgien 2,1, Ver. Staaten 30,2.

[74] „Gemeinfaßliche Darstellung des Eisenhüttenwesens". 1915. S. 226/27.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beitungsindustrien ist erschwert worden. Weiter spielt wohl die ungünstige geographische Lage eines Teiles der deutschen Eisenindustrie zum ö.-u. Markt und die dadurch hervorgerufene Verteuerung der Transportkosten stark mit, um den Konsum einzuschränken. Die geringe Entwicklung des Eisenbahnwesens in dem meist agrarischen Lande, der Dampfschiffahrt und der Industrie wirkt weiterhin sehr ungünstig[75]. Wir geben dafür folgende Angaben über den Kopfverbrauch einiger wichtiger Rohstoffe (in kg) im Vergleich zu Deutschland:

| | Kohle | Roheisen | Kupfer | Baumwolle |
|---|---|---|---|---|
| Österreich-Ungarn . . . | 103,7 | 53,4 | 0,90 | 4,4 |
| Deutschland . . . . . | 265,9 | 252,7 | 3,60 | 7,56 |

Der stark agrarische Zuschnitt des Landes und die geringe Entwicklung der Industrie stellt sich vor allem in dem geringen Eisenverbrauche deutlich dar. Es hat nur den fünften Teil des deutschen Konsums. Allerdings sind auch die Eisenzölle die höchsten von allen Staaten[76]: Roheisen, Blöcke, Platinen, Knüppel, Stabeisen, Röhren, Bleche aller Art unterliegen zum Teil Zöllen, die weit höher sind als anderwärts. Man wird das zugeben und den hemmenden Einfluß des letzteren Momentes nicht zu leugnen brauchen. Es kann dabei durchaus dahingestellt bleiben, ob die Zölle in der bisherigen Höhe für die ö.-u. Eisenindustrie selbst ein Vorteil waren. Wenn sie ermäßigt würden, so könnte offenbar die Einfuhr aus Deutschland noch erheblich steigen. Nur in wenig Artikeln, wie in gußeisernen Walzen, ist dank des Zollschutzes der Bedarf von der ö.-u. Produktion weit überschritten worden, so daß das Land ausführen kann. Die übrige ö.-u. Eisenindustrie ist dazu nicht bedeutend genug. Trotzdem wird man aber

[75] Es betrug die Entwicklung der Eisenbahnen 1890—1911: in Ö.-U. 27 000—44 800 km, in Deutschland 42 900—61 900 km. Auf 100 qkm kommen Eisenbahnen: in Deutschland 11,4, Großbritannien 12,0, Frankreich 9,3, Ö.-U. 6,6 km.

[76] Es seien nach der „Gemeinfaßlichen Darstellung des Eisenhüttenwesens", S. 334, einige Sätze mitgeteilt. Es betrug der Zoll für je 1000 kg in Mark:

| | Belgien | Deutschland | Frankreich | Österreich-Ungarn | Rußland |
|---|---|---|---|---|---|
| Roheisen . . . . . | zollfrei | 10 | 12—28 | 10—20 | 9 |
| Stabeisen . . . . . | 8 | 10—50 | 40—52 | 51—127 | 15 |
| Schienen . . . . . | 8 | 25 | 48 | 51 | zollfrei |
| Röhren . . . . . | 16—32 | 25 | 32—144 | 61—89 | 30 |



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nicht in erster Linie die Zölle für die ganze Entwicklung verantwortlich machen dürfen. Das beweist deutlich die starke Zunahme der deutschen Ausfuhr in den letzten Jahren trotz der hohen Zölle. Vielmehr liegt es an dem ganzen wirtschaftlichen Zuschnitt des Landes, daß der Eisenverbrauch so gering geblieben ist. Man darf annehmen, daß gerade auf diesem Gebiete sich noch starke Bedürfnisse wecken lassen. Der ö.-u. Markt könnte sehr wohl gehoben werden, wenn das Land eben sonst industrielle Fortschritte machte. Das wird ohne weiteres zuzugeben sein. Aber man wird damit rechnen müssen, daß der deutsche Absatz von Eisen nach anderen Ländern, die bessere natürliche Transportbedingungen und eine stärkere industrielle Entwicklung namentlich der Eisenbahnen und des Schiffbaues haben, immer größer sein wird. Ö.-U. dürfte in dieser Beziehung kaum je ein Hauptmarkt für Deutschland werden können, weil für die eisenverarbeitenden Industrien die Bedingungen (Kohlenmangel!) ungünstige sind.

16. Zu unterst in dieser Reihe stehen die beiden Gruppen Tonwerkzeuge, einschließlich Uhren, Kinderspielsachen (Ausfuhrkoeffizient 5); sodann die Nahrungsmittelgewerbe (Ausfuhrkoeffizient 4,1). Was die ersteren betrifft, so ist ihre Gesamtbedeutung für den deutschen Außenhandel überhaupt nicht sehr bedeutend, so wichtig für einzelne Industriezweige und Gegenden diese Produktionen gerade sind[77]. Im deutschen Außenhandel mit Ö.-U. ist aber ihr absoluter Wert noch geringer. Wichtiger sind die Tonwerkzeuge, unter denen die Ausfuhr von Klavieren eine nicht unbedeutende Rolle spielt, da bekanntlich Deutschland auf diesem Gebiete eine führende Stellung einnimmt. Instrumente und Teile davon werden im Betrage von $1^1/_2$ Mill. Mk. dorthin ausgeführt. Freilich ist auch darin vor dem Kriege unser Export nach Großbritannien, Rußland und Südamerika bedeutender gewesen. Von dem Spielzeug nimmt Ö.-U. auch nur einen geringfügigen Betrag[78] auf, da die Monarchie diese Dinge selbst herstellt. Die Zunahme der Ausfuhr in den letzten Jahren ist beträchtlich gewesen und der Ausfuhrkoeffizient hatte sich gehoben.

Mehr Beachtung verdient der ö.-u. Markt für das Nahrungs-

[77] Die Ausfuhr von Tonwerkzeugen nach Ö.-U. betrug 11,2 Mill. Mk., d. i. 1,3 v. H. unseres Exportes dahin.

[78] Die Ausfuhr von Spielsachen 1912/13 betrug 4,2 Mill. Mk., d. i. 4,3 v. H. unseres Spielwarenexportes überhaupt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mittelgewerbe. Die deutsche Nahrungsmittelindustrie an sich hat einen starken Export: macht ihr Anteil doch in den letzten Jahren $7^1/_2$ v. H. unseres Gesamtexportes aus. Sie steht darin also auf einer Stufe etwa mit der Lederindustrie. An der ö.-u. Ausfuhr ist sie ihrem absoluten Werte nach mit ungefähr 3 v. H. beteiligt. Dieses Verhalten liegt an dem Umstande, daß beide Länder auf dem Hauptgebiete der Nahrungsmittelproduktion gleichwertige Konkurrenten sind: im Zucker. Die ö.-u. Zuckerproduktion reicht an die deutsche fast heran und ihre Ausfuhr ist ebenfalls sehr bedeutend [79]. Es ist einer der Hauptposten für den österreichischen Export überhaupt. In diesem Artikel kann das Land natürlich von uns nichts abnehmen. Vielmehr kommen für die deutsche Ausfuhr ausschließlich andere Waren in Betracht: Kokosnuß- und Palmkernöl, Bier, gebrannter Kakao, Kakaobutter, sodann Kleie und Ölkuchen als Viehfutter. Man sieht, es sind vorwiegend Halbfabrikate, die die ö.-u. Industrie selbst weiterverarbeitet. Andere deutsche Ausfuhrartikel spielen keine Rolle. Außer der eigenen Entwicklung der ö.-u. Nahrungsmittelgewerbe, unter denen wir den Zucker bereits hervorgehoben haben, erschweren auch die Zölle die deutsche Ausfuhr dahin. Die Folge ist, daß zum Beispiel die großen deutschen Schokoladenfabriken in Österreich Filialen errichtet haben, um so dem Zoll zu entgehen.

Umgekehrt ist aber Deutschland ein sehr guter Abnehmer von Pilsener Bier, von Ungarwein, von ungarischem Mehl, von österreichischen Zigarren und Zigaretten — Produkte, in denen allen es sich um spezifische Qualitäten handelt. Daher kommt es, daß unsere Verbündeten eine um die Hälfte größere Ausfuhr von Nahrungsmittelprodukten zu uns haben als wir zu ihnen [80]. Auch hier würde ein engerer Zollanschluß kaum eine wesentliche Änderung hervorbringen. Denn auf dem Gebiete der Nahrungsmittelgewerbe hat das Land eben eine starke Selbsterzeugung. Es ist anzunehmen, daß in Zukunft Ungarn seine agrikolen Industrien noch weiter ausbauen und dadurch dem deutschen Absatz kaum mehr Raum gewähren wird. Förderung der landwirtschaftlichen Gewerbe gehört zu dem Hauptprogramm der ungarischen Zukunft. Gerade für die Nahrungsmittelindustrie, die nicht erst fremde Rohstoffe braucht, ist das

[79] Die Zuckererzeugung betrug im Jahre 1911/12 in Millionen Tonnen: Deutschland 1,89; Österreich-Ungarn 1,20; Rußland 1,87; Frankreich 0,56.

[80] Die Einfuhr aus Ö.-U. betrug 39,2 Millionen Mark, unsere Ausfuhr dahin nur 26,2 Millionen.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Land außerordentlich geeignet. Auf ihr beruht zum Teil die Aussicht der künftigen industriellen Entwicklung. Die Exportinteressen der Donaumonarchie werden sicherlich gerade auf diesem Gebiete sehr erheblich zunehmen. Die österreichische Konkurrenz selbst brauchte in Deutschland bisher nicht sehr schwer genommen zu werden. Nur das eine ist zu bedenken, daß nach dem Kriege jedenfalls eine erhebliche Minderung des deutschen Zuckerexportes, vor allem nach Großbritannien, zu fürchten ist. Ebenso wird aber auch die ö.-u. Ausfuhr, die fast zur Hälfte nach Großbritannien geschieht, auf Schwierigkeiten stoßen. So ist anzunehmen, daß für die wichtigeren Nahrungsmittelgewerbe in beiden Ländern ein starkes gegenseitiges Schutzbedürfnis sich einstellen wird. —

Im ganzen macht die Reihe der Warengruppen, die einen unterdurchschnittlichen Ausfuhrkoeffizienten nach Ö.-U. aufweisen, nur zwei Fünftel unseres Exportes dorthin aus. Unter ihnen befinden sich gerade unsere großen Ausfuhrindustrien, wie die chemische, die Textilindustrie und das Eisengewerbe. Daher beträgt der Anteil dieser Gruppe an der deutschen Gesamtausfuhr wesentlich mehr, nämlich über drei Fünftel (62,7 v. H.). Ihr Export nach Ö.-U. bleibt also erheblich hinter ihrem Anteil am Gesamtexport zurück. Allerdings hat das Absatzgebiet wieder für einzelne Zweige dieser Industrien eine verschiedene Bedeutung. Besonders deutlich trat das innerhalb der Textilindustrie an dem Gegensatz des Baumwoll- und des Wollgewerbes hervor. Wir verstehen es auch, daß das Interesse aller dieser Industrien an der Ausfuhr nach Ö.-U. bislang weit schwächer gewesen ist als bei den Gruppen der ersten Reihe. Andere Länder haben darum weit mehr ihre Aufmerksamkeit hervorgerufen. Gerade unter diesen Industriellen findet man ausgesprochene Gegner eines ö.-u. Wirtschaftsbündnisses: einmal, weil man sich davon doch keine Besserung der Ausfuhr verspricht, sodann, weil man umgekehrt bei gegenseitiger Zollerniedrigung ein Vordringen der ö.-u. Waren befürchtet. Andererseits steht man in diesen Kreisen öfters dem wirtschaftlichen Zweibund mindestens kühl und abwartend gegenüber: entweder hat man Filialen auf österreichischem Boden errichtet, oder man mißt überhaupt den Zöllen nicht die ausschlaggebende Bedeutung bei, sondern läßt die Aufnahmefähigkeit des Marktes wesentlich von anderen Momenten abhängig sein.

17. Das bisherige Ergebnis unserer Untersuchungen wird sich etwa so zusammenfassen lassen:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I. Im allgemeinen hat die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse aus Deutschland nach Ö.-U. in den letzten Jahren eine stark aufsteigende Tendenz angenommen. Sie setzt besonders mit der Jahrhundertwende ein und hat dann mit dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifes im Jahre 1906 noch eine Verstärkung, mindestens aber keine Abschwächung erfahren. Ö.-U. dagegen hat seine Ausfuhr nicht wesentlich erhöhen können, weil die Hauptausfuhrwaren, nämlich Lebensmittel und Rohstoffe, in steigendem Maße im eigenen Lande konsumiert werden. Stagnation drüben, Zunahme bei uns.

II. Wir dürfen nicht verkennen, daß die wesentlich vermehrte Aufnahme deutscher Industrieprodukte zusammenfällt mit der aufsteigenden Konjunktur, die in allen Ländern während der letzten Jahre vorhanden war und die auch in Ö.-U. an dem Aufstieg der dortigen Volkswirtschaft sich zeigt. Es hat dort zweifellos eine Ausweitung des Marktes und Erhöhung der Kaufkraft stattgefunden, die der deutschen Einfuhr günstig war. Der neue Handelsvertrag hat trotz mancher Erhöhungen der Zollpositionen im ganzen offenbar nur günstig auf die deutsche Ausfuhr gewirkt, so sehr einzelne Firmen sich auch benachteiligt fühlen mögen. Aber das Gesamtbild zeigt eben allenthalben Zunahme des ö.-u. Marktes für deutsche Industrieprodukte.

III. Unter der deutschen Ausfuhr von Industrieprodukten nach Ö.-U. spielen nun allerdings die Rohstoffe und halbfertigen Waren eine sehr große Rolle. Sie erreichten in manchen Industriezweigen die der Fabrikate oder übertrafen sie sogar. Daher kommt es, daß Ö.-U. verhältnismäßig ein ungleich besserer Abnehmer von ersteren als von letzteren ist. Es nimmt ein Viertel unserer Rohstoffe, ein Fünftel unserer halbfertigen Waren und nur ein Zwölftel unserer Fertigfabrikate auf. Es kann zweifelhaft sein, ob dieses Verhältnis von Dauer ist. Oder ob nicht vielmehr durch die natürliche Entwicklung und den stärkeren Eigenverbrauch der deutschen Rohstoffe darin eine prinzipielle Wandlung eintreten muß.

IV. Der Ausfuhrkoeffizient der einzelnen Industrien ist freilich sehr verschieden. Dementsprechend ist auch das Interesse an dem dortigen Markt nicht das gleiche. Kohlenbergbau, Lederindustrie, Metallverarbeitung und Maschinenindustrie stehen in dieser Beziehung am günstigsten. Namentlich letztere würde bei einer Erniedrigung der Zölle noch wesentlich gewinnen können, ohne daß umgekehrt eine Erhöhung der ö.-u. Einfuhr nach Deutschland zu erwarten stände. Die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schwerindustrie, also Stahl und Eisen, steht bei weitem am ungünstigsten. Auch gewisse Teile der Textilgewerbe haben nur einen geringen Absatz dahin. Chemische Industrie und Nahrungsmittelgewerbe und vor allem unsere bedeutende Elektrotechnik sind ebenfalls nur mittelmäßig an der Ausfuhr nach Ö.-U. beteiligt.

V. Die Ursachen für diese Verhältnisse liegen meist komplizierter, als man zunächst meint. Sie liegen zum allerwesentlichsten Teil an dem Stande der ö.-u. Volkswirtschaft selbst, die mit ungünstigen Transportverhältnissen, geringer Kapitalinvestierung, unzweckmäßiger Gesetzgebung zu arbeiten hat; zum Teil aber auch an der Armut und geringen Aufnahmefähigkeit der dortigen Bevölkerung, die in den Verschiedenheiten der Nationalitäten und ihres Kulturzustandes begründet ist. Durch ersteren Umstand ist in manchen Warengattungen eine starke, durch letzteren eine schwache Nachfrage nach deutschen Produkten entstanden. Sie liegen zum Teil allerdings an den Zollverhältnissen und damit zusammenhängend an der Tarifpolitik der Donaumonarchie, die dauernd der einheimischen Industrie einen besonderen Schutz angedeihen ließ.

VI. Danach ist die Frage, ob die deutsche Industrie aus einem wirtschaftspolitischen engeren Zusammenschluß durchaus Vorteile hätte, nicht eindeutig zu beantworten. Daß eine allgemeine Ermäßigung der ö.-u. Einfuhrzölle der deutschen Industrie einen größeren Markt erschließen müsse, scheint gewiß die opinio communis der beteiligten Kreise. Aber so einfach liegt die Sache eben nicht. Denn es hängt alles von der Aufnahmefähigkeit des Marktes und der Entwicklung der ö.-u. Volkswirtschaft ab. Danach richtet sich auch der Absatz deutscher Produkte. Jedes Handelsverhältnis ist stets ein zweiseitiges. Es kommt ja nicht nur auf das Abnehmen, sondern auch auf das Bezahlen an. Der scheinbar selbstverständliche Satz, daß ein 120-Millionenreich eine ganz andere Bedeutung als Nachfragender hätte, indem dadurch der innere Markt unter allen Umständen gehoben würde, hat eine starke Einschränkung erfahren müssen. Wir haben ja gesehen, daß oftmals die Zölle für den Absatz ganz unerheblich sind und ganz andere Faktoren den Ausschlag geben. Wir werden darum die Entwicklungsmöglichkeiten für die künftige Stellung der deutschen Industrie ins Auge zu fassen haben, um zu einem wahrscheinlichen Ergebnis zu gelangen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## III. Über die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten.

1. Wollen wir die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten erörtern, so müssen wir die Gesamtheit der Bedingungen ins Auge fassen, von denen die Handelsbeziehungen zwischen zwei Ländern abhängen. Erst von hier aus vermag man zu überschauen, welches das Betätigungsgebiet einer Wirtschaftspolitik überhaupt sein kann. Damit etwas wirklich wird, muß es zunächst einmal möglich sein. Drei Faktoren kommen dafür in Betracht. Das sind einmal die natürlichen von selbst gegebenen Bedingungen, die verankert sind in dem natürlichen Vorkommen der Rohstoffe, in den geographischen Verhältnissen des Absatzes und der Bodenfruchtbarkeit, wie in der Begabung der Bevölkerung, kurz in alle dem, was man die natürlichen Produktivkräfte des Landes nennen kann. Diese aber sind, wie man weiß, in der ö.-u. Monarchie gerade für eine moderne Entwicklung nicht durchaus günstig. Es fehlt sowohl in erheblichstem Maße an Kohle, als auch ist die Erzgewinnung bei weitem nicht ausreichend [81]. Die Bergbauproduktion des Doppelstaates machte nur den fünften Teil der deutschen Produktion aus. Das aber bildet für eine industrielle Entwicklung großen Stils die Grundlage, die sich nicht künstlich schaffen läßt. Damit ist von vornherein die Industrie dort dauernd schlechter gestellt. Die natürlichen Salze, an denen Deutschland Überfluß hat, fehlen ebenfalls meistens. Endlich sind auch die Transportwege von Natur nicht günstig, sowohl was die Ein- und Ausfuhrhäfen, als auch die Wasserwege betrifft. Schon die Gestalt des Landes ist nicht einheitlich, der Zugang zur See sehr klein, der Lauf der Ströme unzweckmäßig. Ö.-U. wird darum immer nur ein Land begrenzter Möglich-

[81] Für den Durchschnitt der Jahre 1912/13 betrug der Wert der Bergbauprodukte in Österreich 307 Millionen Mark (362 Millionen Kronen), in Ungarn gar nur 139 Millionen Mark (164 Millionen Kronen) gegen 2086 Millionen Mark in Deutschland, also dort zusammen nur etwas über 1/5 der deutschen Produktion! Diese wenigen Zahlen enthüllen den ganzen Unterschied der wirtschaftlichen und industriellen Struktur beider Länder. Jene Grundlage der modernen Industrie bedingt dann den übrigen Aufbau des Landes.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

keiten bleiben. In diesen natürlichen Gegebenheiten liegen Produktionserschwerungen, die auch für die Beurteilung der Zollpolitik stets im Auge zu behalten sind. Dazu kommt der Mangel einer einheitlichen Bevölkerung. Die Völkerschaften befinden sich zum Teil auf ganz verschiedener Kulturstufe und fallen religiös wie sprachlich auseinander[82]. Arbeitsamkeit, Spartrieb, Kreditwürdigkeit sind auch landschaftlich sehr verschieden und ganz ungleich entwickelt. Dadurch wird schon eine Einheitlichkeit des Wirtschaftsgebietes ungemein erschwert.

Andererseits ist aber die natürliche Fruchtbarkeit des Landes in vielen Gebieten sehr beträchtlich und zum Teil wesentlich größer als in Deutschland (Ungarn hat wohl den besten Weizenboden der Welt!). Gewisse Naturschätze besitzt die Doppelmonarchie in erheblichem Umfange. Dazu gehört alles das, was mit der Forstwirtschaft zusammenhängt, auch Erdöl und Methangas, dazu die bisher noch gar nicht ausgenutzten Wasserkräfte der Alpen[83]. Daraus ergibt sich schon, daß eine natürliche Überlegenheit vor allem in der Land- und Forstkultur, sodann in den agrikolen Industrien möglich sein wird. Auch besitzt die Bevölkerung ihrerseits eine natürliche Begabung für bestimmte Qualitätsarbeit, besonders für solche, bei denen es auf Geschmack ankommt. Die Lage zum Weltmarkt ist nach bestimmter Richtung als Vermittlung zwischen dem Osten und Westen durchaus gegeben. Die Donau als Verkehrsstraße bietet hier weitgehende Möglichkeiten. Nur gerade die industriellen Bedingungen des Landes sind nicht eben günstig zu beurteilen und werden immer eine große Unterlegenheit beispielsweise gegenüber Deutschland bedeuten. Gewiß ist auch in den natürlichen Bedingungen manche Änderung möglich, wie zum Beispiel in der Ausnutzung der Wasserkräfte; und ähnliche Entwicklungsmöglichkeiten sind hier durchaus nicht in Abrede zu stellen. Aber jene ungünstigen Momente leisten doch in sich einen erheblichen Widerstand und müssen darum dauernd in Rechnung gesetzt werden.

An zweiter Stelle stehen die historischen Bedingungen eines Landes, die sich aus seiner Vergangenheit, seiner äußeren und

---

[82] Bekanntlich gaben in Österreich von der Bevölkerung (1910) als Muttersprache an: deutsch 35,6, tschechisch 23,0, polnisch 17,8, ruthenisch 12,6, slovenisch 4,5 v. H. der Bevölkerung; in Ungarn 48,1 magyarisch, 9,8 deutsch, 9,4 slovenisch, 8,8 kroatisch und 5,3 v. H. serbisch.

[83] In Österreich sind 32,6 v. H., in Ungarn noch 28,8 v. H. Waldland. Der Anteil Ö.-Us. an der Weltproduktion von Erdöl macht nur etwa 3 v. H. aus.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

inneren Geschichte ergeben. Sie bestehen in dem Wachstum, dem Wohlstand und den Bedürfnissen der Bevölkerung, in der Art der Verwaltung wie der Besteuerung, in der Versorgung des Landes und der Industrie mit Kapital und in der Entwicklung des Kredit- und Bankwesens, endlich in dem Stande des Schulwesens und der technisch-kulturellen Bildung. Vor allem der Grad der städtischen Entwicklung gehört hierher, wenn es sich um Absatz und Nachfrage handelt. Alle diese Momente sind ja nichts Ursprüngliches, sondern aus bestimmten Gründen geworden. Aber eine Änderung dieser historischen Bedingtheiten alles wirtschaftlichen Geschehens kann nicht von heute auf morgen vorgenommen werden. Besonders die Versorgung mit Kapital hängt zum Teil vom Reichtum der Bevölkerung und von den Beziehungen zu fremden Geldmärkten ab. Sie ist aber wesentlich für die Frage der künftigen industriellen Entwicklung und der Aufnahmefähigkeit des Marktes. Jede Industrie bringt schon an sich neue Nachfrage nach industriellen Erzeugnissen hervor. Der Stand der Technik hängt wiederum außer von der natürlichen Begabung der Bevölkerung vornehmlich von der Verbreitung der Elementar- und höheren Schulen ab. Wenn in Ungarn nur zwei Drittel der Bevölkerung über 6 Jahre des Lesens und Schreibens kundig ist, wenn in einzelnen Teilen Österreichs vier Fünftel beides nicht kann und es dort im ganzen noch ein Sechstel Analphabeten gibt: dann muß der Bildungsgrad der Arbeiter und der unteren Bevölkerungsschichten entsprechend klein sein [84].

Viel kommt sodann auf den ganzen Geist der Verwaltung, auf das Maß der staatlichen Bevormundung, auf das Verhältnis der bürgerlichen Initiative zur Staatsleitung an. Wenn in Österreich jahrhundertelang das Gewerbe eine staatliche Regelung und Beschützung erfahren hat, so fehlt natürlich die eigene Initiative mehr als anderwärts, wo das nicht der Fall ist. Es sind ja nicht nur die Zollsätze dafür charakteristisch, sondern auch die sonstigen gewerblichen Regelungen, die in der Monarchie weit größer sind als in den Staaten des Westens. Da die ungarische Industrie zum guten Teil ein Kunstprodukt der direkten Subvention seitens der Regierung ist, so

[84] Von je 100 Personen über 10 Jahre können in Österreich 16,5 v. H. nicht lesen und schreiben, in Kärnten sind es 12,3, in Galizien 40,6 v. H. (absolut 3,3 Millionen Menschen, davon in Galizien allein 2,3 Millionen). In Ungarn konnten 1910 von den Personen über 6 Jahre 33,3 v. H. nicht lesen und schreiben, in Ungarn selbst waren es etwas weniger (31,2), in Kroatien aber sogar 47,3 v. H.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wird ein großes Schutzbedürfnis damit von selbst gegeben[85]. Eine jahrzehnte- bzw. jahrhundertelange Tradition drückt ihre Spuren sehr deutlich dem Lande auf, zumal wenn sie sich dabei auf ein gewisses Naturell der Bevölkerung stützen kann. Schließlich hat Ö.-U. die Verwaltung und Politik, die der Mehrheit seiner Bevölkerung kongenial ist: mannigfach begabt und liebenswürdig, aber ohne große Initiative. Sehr viel hängt auch vom Steuerdruck ab, ob eine industrielle Entwicklung sich frei gestalten kann oder nicht. Die Steuer beträgt zum Beispiel bei den Aktiengesellschaften 10 v. H. des Reingewinnes, außer den kommunalen und territorialen Zuschlägen, so daß neben den besonderen Tantièmenabgaben bis 29 v. H. des Reingewinnes versteuert werden kann[86]. Eine Änderung hierin ist nicht so leicht möglich: sie würde die Erschließung anderer Steuerquellen nötig machen, die sich kaum leicht auftreiben lassen. Dadurch wurde aber bisher natürlich Kapitalbildung und Betriebsvergrößerung gehemmt und eine mehr kleinbürgerliche Art und Weise des gewerblichen Betriebes beibehalten. Das hindert seinerseits wieder die Nachfrage nach industriellen Produkten. Entsprechend ist auch der Kapitalreichtum des Landes im Verhältnis zu dem der Westmächte und Deutschland nur gering[87]. Ganze Bevölkerungsteile besonders in Galizien und Kroatien sind eben wirtschaftlich und kulturell noch äußerst rückständig. Die unentwickelten Kredit- und Zahlungsverhältnisse hemmen ebenfalls Kaufkraft und Kreditfähigkeit der Bevölkerung. Die Höhe der Preise für Lebensmittel und Wohnungen, die nun einmal in dem Nachbarlande teuer sind, wirken weiter nach derselben Richtung, um die

---

[85] Darüber das genannte Werk von Offergeld, Grundlagen und Ursachen der industriellen Entwicklung Ungarns.

[86] Philippovich: Ein Wirtschafts- und Zollverband, S. 40.

[87] Über die Entwicklung Österreich-Ungarns in den letzten Jahrzehnten vgl. die Abhandlung von Sorrer im Allgemeinen Statistischen Archiv 1914, S. 193 ff.; dazu auch Philippovich, a. a. O., S. 35 ff., der sehr optimistisch urteilt. Die Entwicklung des Reichtums ist den Symptomen nach im letzten Jahrzehnt 1901/11 am stärksten gewesen, aber der Unterschied gegen Deutschland bleibt trotzdem kolossal. — Die Zahl der Aktiengesellschaften betrug (1912):

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Österreich | 780, | Aktienkapital | 3 550 | Millionen | Mark. |
| Ungarn | 2998 | „ | 2 160 | „ | „ |
| Deutschland | 5422 | „ | 17 140 | „ | „ |

Das Volksvermögen betrug:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland | 300 | Millionen Mark, | = 4100 | Mark | pro | Kopf |
| Österr.-Ung. | 107 | „ „ | = 2100 | „ | „ | „ |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Nachfrage nach Industrieerzeugnissen ungünstig zu beeinflussen. Es ist festzuhalten, daß in Ö.-U. nur ein Sechzehntel der Bevölkerung in den Großstädten und nur ein Neuntel in Orten bis 50 000 Einwohnern sich befindet gegenüber einem Fünftel bzw. einem Viertel in Deutschland [88].

Alle diese Bedingungen müssen zunächst als historisch gegeben betrachtet werden. Gewiß sind sie mehr oder weniger wandelbar. Aber einstweilen steckt in ihnen ein stark konservatives Element, weil sie nun einmal so sind. Die Änderungen brauchten die lange systematische Arbeit von Generationen. Viele Momente wurzeln dazu in bestimmten Verhältnissen natürlich-populationistischer Art, die kaum veränderbar erscheinen. Man hat zwar gesagt [89], daß „man nur die Zeit brauche, um einige nicht natürliche Erschwerungen der Industrieentwicklung zu beseitigen." Aber das wird doch immer nur bis zu einem gewissen kleinen Grade möglich werden. Dazu sind die historischen Bedingungen zu fest in den natürlichen Verhältnissen verankert. Dazu spielen die politischen Herrschaftsverhältnisse aufs stärkste mit hinein und geben der möglichen Änderung von vornherein eine begrenzte Richtung. Die politischen Herrschaftsverhältnisse stärken aber in Ö.-U. diese historischen Bedingungen im Sinne des Beharrens. Eine kapitalistische Entwicklung kann das Tempo allerdings beschleunigen, indem sie alte Formen bricht und neue schafft, latente Bedürfnisse weckt und fremde Kapitalien heranzieht. Aber auch dafür müssen gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, die nun einmal in Ö.-U. „wegen der natürlichen Erschwerungen" fehlen. Man erkennt diese historische Gebundenheit am besten in der überaus langsamen städtischen Entwicklung des Donaulandes, verglichen mit den analogen Verhältnissen der Industriestaaten. Wenn aber eine Änderung in wirtschaftspolitischer Richtung erstrebt und er-

---

[88]

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Österreich: | 7 Großstädte | mit | 3,052 | Millionen | Einwohner | = 10,7 | 12,8 |
| | 9 Mittelstädte | „ | 0,602 | „ | „ | = 2,1 | |
| Ungarn: | 2 Großstädte | „ | 0,999 | „ | „ | = 4,7 | 9,3 |
| | 15 Mittelstädte | „ | 0,966 | „ | „ | = 4,6 | |
| Deutschland: | 48 Großstädte | „ | 13,823 | „ | „ | = 21,2 | 26,6 |
| | 51 Mittelstädte | „ | 3,528 | „ | „ | = 5,4 | |

[89] Philippovich: a. a. O. S. 44. Von den industriellen Unternehmungen befinden sich 4/5 in deutschen Händen. Anders ist es aber mit der Zusammensetzung des Reichsrates, in der die Deutschen durchaus in der Minderheit sind. Ph. verkennt gerade dieses wichtige Moment.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wartet wird, dann müssen offenbar jene natürlichen und diese historischen Bedingungen zugleich mit in Betracht gezogen werden. Ohne diese ist es nicht möglich.

Endlich zuletzt sind es politische Faktoren, die auf die Wirtschaftsverhältnisse von unmittelbarem Einfluß sind: die Zollpolitik und die Handhabung der Zollvorschriften, die Patentgesetzgebung, Muster- und Markenschutz, Fracht- und Transportgestaltung, Steuergesetzgebung, Rechtsprechung. Am unmittelbarsten scheinen die Maßnahmen der Zollpolitik Bedeutung für die Handelsbeziehungen zu haben. Es ist erklärlich, daß man zunächst immer diese ins Auge faßt. Sie sind am wandelbarsten und der Willkür am ehesten unterworfen. Man glaubt deshalb um so leichter, daß eine Änderung in ihnen auch eine Änderung des Handels selbst zur Folge haben müsse. Aber in weit stärkerem Maße sind es jene historisch-natürlichen Bedingungen, die die volkswirtschaftliche Struktur bestimmen und damit auch dem internationalen Güteraustausch das Gepräge geben als die Maßnahmen der Zollpolitik. Gewiß sind auch jene Voraussetzungen nichts Festes und Unwandelbares. Im Gegenteil! Aber die Zollpolitik kann sich immer nur innerhalb eng bestimmter Grenzen entwickeln, in die die anderen Entwicklungsmöglichkeiten eingestellt sind. Denn es ist ja festzuhalten, daß aller Handel ein doppeltes Geschäft sein muß. Ö.-U. kann nur dann eine stärkere Kaufkraft entfalten, wenn es entweder Gegenwerte schafft und diese ausführt oder fremde Kapitalien aufnimmt. In letzterem Falle hält es also gleichsam ein ausländisches Guthaben und nimmt statt der Zinszahlung uns unsere Ware dafür ab. Ohne eine oder beide dieser Möglichkeiten ist ein größerer Warenaustausch überhaupt nicht denkbar.

Man wird nun noch nicht von der bloßen wirtschaftspolitischen Annäherung als solcher schon eine Besserung in der Stellung der deutschen Industrie auf dem ö.-u. Markte erwarten dürfen, wenn nicht sonst erhebliche Änderungen in der ganzen volkswirtschaftlichen Struktur eintreten. Für Deutschland kann der Handel mit Ö.-U. doch immer nur von relativer Wichtigkeit sein. Es ist nötig, darüber den künftigen Austausch mit anderen Ländern nicht zu vernachlässigen oder zu schädigen. Deutschland bedarf fremder Rohstoffe, die es nicht aus dem Donaustaate entnehmen kann. Die innere Ergänzung des 120-Millionenreiches ist nur eine sehr begrenzte. Auch die Schaffung eines verstärkten Orientexportes, den man von der Zukunft erwartet, wird

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erst dadurch möglich werden, daß die Kaufkraft der Balkanstaaten gehoben wird. Dazu wäre wiederum ein deutscher Kapitalexport nötig, der die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder beschleunigt. All das muß berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden. Man wird sonach die Bedingungen untersuchen müssen, unter denen künftig ein größerer Absatz deutscher Industrieprodukte in der Donaumonarchie überhaupt möglich sein kann. Es kommt nicht auf den vorübergehenden Erfolg eines oder mehrerer Jahre nach dem Kriege an, wo die Verhältnisse noch schwankend sein werden, als vielmehr auf die Gewinnung eines dauernd kaufkräftigen Marktes. Nur ein Land mit starker und widerstandskräftiger Volkswirtschaft kann für die deutsche Industrie wie für die politische Bundesgenossenschaft von Wert sein. Danach sind die Möglichkeiten zu beurteilen.

2. Es liegt auf der Hand, daß bei einer wirtschaftlichen Annäherung zunächst die Frage der Verdrängung der fremden Konkurrenz in den Vordergrund treten müßte. Eine Vorzugsbehandlung im Zollsystem hat ja nur die Absicht, die deutsche Einfuhr auf Kosten der fremden zu begünstigen. Um die Wirkung einer solchen Maßregel zu ermessen, gehen wir dabei von der Fiktion aus, daß das Ausland bisher schon durchgehends schlechter behandelt worden sei als Deutschland. Dabei könnte man die Vorzugsbehandlung so denken, daß die bisherigen Zollsätze zwischen den beiden Ländern weiterbestünden und nur den fremden Staaten gegenüber erhöht würden. Dieser Vorschlag ist öfters gemacht worden und genügt für unsere Zwecke vollauf. Wir wollen uns Rechenschaft darüber verschaffen, was das für die deutsche Industrie eigentlich bedeutet, das heißt wie groß eigentlich die fremde Konkurrenz bisher gewesen ist, die wir günstigstenfalls verdrängen können. Dabei müssen wir natürlich von den Erfahrungen vor dem Kriege ausgehen.

Von den eingeführten Industrieerzeugnissen des Donaustaates stammt gerade die Hälfte aus Deutschland [90]. Allerdings unterscheiden sich wiederum die einzelnen Industriezweige wesentlich voneinander. Wir berechnen den deutschen Anteil an der ö.-u. Gesamteinfuhr auf Grund der dortigen Statistik im Durchschnitt der beiden

[90] Nach der österr.-ungr. Handelsstatistik hatte die Einfuhr an Industrieprodukten (Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate) den Wert von 2483 Millionen Kronen, davon stammte aus Deutschland 1246 Millionen (siehe Anhang IV).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

letzten Jahre 1912/13. Wir kommen dabei zu folgenden Ergebnissen, wobei die Einteilung der Gruppen etwas von der deutschen Anordnung abweicht. Es stammt von der ö.-u. Einfuhr aus Deutschland

| | Einfuhr (in Millionen Kronen) | | |
|---|---|---|---|
| | überhaupt | aus Deutschland | in Prozent |
| I. Elektrotechnik | 37,4 | 34,2 | 92,4 |
| Literatur und Kunst | 63,6 | 57,4 | 90,2 |
| Brennstoffe | 278,9 | 223,2 | 80,0 |
| Papierindustrie | 53,4 | 40,3 | 75,5 |
| Eisenindustrie | 85,0 | 63,4 | 74,6 |
| Keramische Industrie | 33,0 | 23,3 | 70,6 |
| Maschinen und Apparate | 215,9 | 144,0 | 66,8 |
| Leder- und Kautschukindustrie | 188,9 | 123,7 | 65,6 |
| II. Chemische Industrie | 117,1 | 70,0 | 59,8 |
| Holz- und Schnitzstoffe | 67,8 | 35,7 | 52,6 |
| Metallverarbeitung | 166,9 | 85,3 | 51,0 |
| Edelmetalle | 60,1 | 29,0 | 48,3 |
| Nahrungsmittelgewerbe | 62,6 | 19,9 | 31,8 |
| Mineralien | 86,3 | 24,7 | 28,6 |
| Textilindustrie | 905,5 | 255,9 | 28,3 |
| Öle und Harze | 61,5 | 16,2 | 26,3 |

Der deutsche Anteil an der Einfuhr schwankt also zwischen ein Viertel und neun Zehntel: die Industrie der Öle und Harze dort, die elektrotechnischen Erzeugnisse hier. In gewissen Industrien, das ist aus dieser Übersicht ohne weiteres zu entnehmen, wird von einer weiteren Verdrängung der fremden Konkurrenz zugunsten der deutschen Einfuhr kaum die Rede sein können. Das gilt wohl fast von allen Industriegruppen der ganzen ersten Reihe: also von den Werken der Literatur und Kunst, der Elektrotechnik, den Brennstoffen, der Eisen-, Papier- und keramischen Industrie. Es gilt in der Hauptsache wohl auch von der Maschinen- und Lederindustrie. Ö.-U. bezog in diesen Industrien bereits durchschnittlich drei Viertel seines Bedarfes aus Deutschland. Der Rest wird sich kaum von uns ersetzen lassen. Denn es handelt sich hier vor allem um Rohstoffe, die Deutschland gar nicht besitzt und an denen es auch keine Veredelungsarbeit vornehmen kann. Oder es handelt sich um Spezialartikel, für die andere Länder eine gewisse natürliche Überlegenheit mitbringen, die also Deutschland schwerlich wird verdrängen können und wollen. Deutschland selbst bezog ja zum Beispiel gewisse Maschinen aus Großbritannien und den Ver-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einigten Staaten, weil sie dort preiswerter und besser hergestellt werden[91]. Ein ähnlicher internationaler Austausch wird auch künftig bestehen bleiben müssen. Und dasselbe wird auch von Ö.-Us. Einfuhr an außerdeutschen Industriewaren dieser Reihe gelten. Es werden höchstens einige Spezialartikel davon betroffen, deren Einfuhr Deutschland eventuell noch mit übernehmen könnte. Überhaupt ist aber der Entwicklungsspielraum bei den Einfuhren dieser acht Industrien nicht sehr bedeutend. Es handelt sich im ganzen dabei um Werte von einer Viertel Milliarde Kronen, die Ö.-U. bisher aus anderen Staaten bezog. Sehen wir sie noch etwas näher an.

Es ist schon hervorgehoben, eine wie geringe Rolle die Eiseneinfuhr in Ö.-U. zurzeit überhaupt noch spielt und daß Deutschland die Einfuhr bisher schon vollkommen beherrschte. Dasselbe gilt von der Elektrotechnik, die ebenfalls einen größeren Bedarf nicht erheischte. Bei der Leder- und Kautschukindustrie handelt es sich zum Teil um Halbfabrikate, die Deutschland nicht herstellt, da es ja die Rohstoffe ebenso wie Ö.-U. selbst erst einführen muß[92]. In der Maschinenindustrie endlich kommen als Einfuhrland für Ö.-U. noch die Vereinigten Staaten und England in Betracht. Es handelt sich offenbar um Spezialmaschinen dieser Länder[93], wie Spinn- und Webmaschinen, Schreibmaschinen bzw. Schweizer Taschenuhren und amerikanische Werkzeugmaschinen. Ob es aber möglich sein wird, diese vom ö.-u. Markt zu verdrängen, muß als sehr zweifelhaft erscheinen, wenn man die Gegenseitigkeitsverhältnisse der Staaten betrachtet. Für den ganzen Kreis der bis jetzt betrachteten Industrien würde mithin eine Vorzugsbehandlung der deutschen Produkte, ja selbst eine völlige Zollunion den deutschen Absatz auf Kosten der fremden Konkurrenz nicht wesentlich erhöhen. Das betrifft aber schon zwei Fünftel (38,5 v. H.) der bisherigen ö.-u. Gesamteinfuhr: natürlich immer unter der Voraus-

---

[91] Von der deutschen Maschineneinfuhr im Betrage von 75 Millionen Mark stammte für 11 Millionen Mark aus Großbritannien; darunter befanden sich vor allem Baumwollspinn-, Nähmaschinen und Webstühle.

[92] Die Einfuhr von Rohhäuten und Fellen nach Ö.-U. betrug 92,4 Millionen Mark, die nach Deutschland aber 455,1 Millionen; dabei führte ersteres für 62 Millionen aus, letzteres für 164.

[93] Von der ö.-u. Einfuhr an Maschinen stammten aus Deutschland 99,2 Millionen Kronen, aus Großbritannien 17,4, aus den Vereinigten Staaten 13,1. Außer den im Text genannten kommen noch Dampfpflüge, Nähmaschinen, Molkereimaschinen, sowie verschiedene amerikanische Instrumente in Betracht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

setzung, daß die sonstigen inneren volkswirtschaftlichen Verhältnisse im ganzen fortbestehen.

Anders scheint die Sache ja bei den acht Industrien der zweiten Reihe zu liegen, wo die deutsche Einfuhr relativ zurücksteht. Das gilt außer von dem Nahrungsmittelgewerbe und den Holz- und Schnitzstoffen noch von der Industrie der Metallbearbeitung, sodann vor allem von der Textilindustrie. Letztere machte von der ö.-u. Gesamteinfuhr mehr als den dritten Teil (36,4 v. H.) aus, während nach der österreichischen Statistik von der deutschen Einfuhr nur etwa ein Fünftel auf sie entfällt. Könnte hier nicht eine wesentliche Änderung durch die zollpolitische Annäherung beider Länder hervorgerufen werden? Durfte bei jener ersten Reihe wegen der Kleinheit des möglichen Spielraumes von einer Verdrängung der fremden Konkurrenz im ganzen nicht gut die Rede sein oder doch nur in einzelnen Waren, so wäre eine solche bei der zweiten Reihe scheinbar sehr wohl möglich: Deutschland könnte hier die Erbschaft der fremden Länder antreten. Es handelt sich bei diesen Industrien immerhin um Waren im Werte von einer Milliarde Kronen, die nicht aus Deutschland stammen[94].

Aber wenn wir die Art der eingeführten Waren und deren Herkunftsländer betrachten, so muß sich das bei näherem Zusehen als illusorisch erweisen. Es kommen nämlich als außerdeutsche Bezugsländer für diese Produkte vornehmlich in Betracht: Schweden, die Vereinigten Staaten und Indien[95]. Ö.-U. bezieht aus Indien direkt fast soviel Waren wie aus Großbritannien und sogar ungleich mehr als aus Italien und Frankreich — ein Zeichen, daß es sich hier um ganz andersartige Produkte handelt, als Deutschland überhaupt liefern kann. Diese Handelsbeziehungen aber würden auch durch eine Zollunion gar nicht berührt, geschweige denn aufgehoben werden kön-

---

[94] Es handelt sich bei den acht Industrien der zweiten Reihe um einen Gesamtwert von 1527,8 Millionen Kronen, von denen 536,7 aus Deutschland stammten, bei den acht Industrien der ersten Reihe um Waren im Werte von 956 bzw. 711 Millionen Kronen. In ersterem Falle betrug also die nichtdeutsche Einfuhr 1 Milliarde, im zweiten Falle 240 Millionen.

[95] Von der österr.-ungr. Einfuhr der Jahre 1912/13 stammte aus (in Millionen Kronen):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Deutschland | 1385,7 | Rußland | 213,7 |
| Vereinigten Staaten | 335,9 | Italien | 165,4 |
| Großbritannien | 231,5 | Frankreich | 116,6 |
| Britisch-Indien | 216,2 | | |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nen. Die Donaumonarchie erhält aus diesen Ländern eben unentbehrliche Rohstoffe der Industrie und der Landwirtschaft, bei denen auch die stärkste Vorzugsbehandlung Deutschlands diesem noch gar kein kommerzielles Übergewicht in der Einfuhr verschaffen kann. Von dem ö.-u. Import der Textilindustrie kommt nicht weniger als 87 v. H. auf die Rohstoffe! Ähnlich steht es mit der chemischen Industrie, der Metallverarbeitung, den Mineralien und anderen Gewerben dieser Reihe[96]. Wenn wir von der Textilindustrie absehen, so entfällt von den übrigen Industrien dieser Reihe noch mindestens für 220 Millionen Kronen auf Rohstoffe, die Deutschland nicht besitzt. Das bezieht sich auf verschiedene Erze und Erden, auf Chemikalien, auf Gummi und Harze, auf vegetabilische Farb- und Gerbstoffe, auf Drechsler- und Schnitzstoffe[97]. Von diesen Produkten stammt der allergrößte Teil nicht aus Deutschland. Auch diese Bezüge werden sich in keiner Weise ändern lassen. In diesen Gruppen hatten außer Deutschland bei der ö.-u. Einfuhr einen erheblichen Anteil:

| | |
|---|---|
| Nahrungsmittel: . . . . | Frankreich, Schweiz, Italien. |
| Holz- und Schnitzstoffe: . . | Großbritannien, Frankreich, Italien. |
| Mineralien: . . . . . | Schweden, Vereinigte Staaten. |
| Öle und Harze: . . . . | Argentinien, Britisch-Indien, Vereinigte Staaten, Rumänien. |
| Baumwolle: . . . . . | Vereinigte Staaten, Indien, Ägypten, |
| Wollindustrie: . . . . . | Großbritannien, Belgien, Argentinien. |
| Leinenindustrie: . . . . | Rußland, Britisch-Indien. |
| Seide: . . . . . | Frankreich, Italien, Schweiz. |
| Konfektion: . . . . . | Frankreich. |
| Chemische Industrie: . . . | Chile, Italien, Frankreich. |

Man erkennt schon aus diesen Haupteinfuhrländern für die einzelnen Industriezweige, daß es sich in der Hauptsache um unentbehrliche Rohstoffe handelt, daß hier also Deutschland als Lieferant ganz ausfällt. Bei allen diesen Waren würde offenbar eine Vorzugsbehand-

[96] Die Einfuhr der Textilindustrie betrug 649 Millionen Kronen, von denen 580 Millionen auf Wolle entfiel.

[97] Von den eingeführten Rohstoffen seien genannt: Stuhlrohr, Farb- und Gerbhölzer, Perlmutter, tierische Felle für technische Zwecke, Kautschuk, Schwefel, Häute und Felle, sodann Mineralien und Erze wie Zinn, Kupfer, Nickel.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lung Deutschlands keine irgendwie entscheidende Rolle spielen. Wenn man diese fremden Rohstoffe von der außerdeutschen Einfuhr in Abzug bringt, so bleiben noch etwa 200 Mill. K übrig, die auf fremde Halb- und Ganzfabrikate entfallen[98]. Es handelt sich hierbei ebenfalls um Spezialartikel, in denen ein fremdes Land besondere Fertigkeiten besitzt und Deutschland nicht wohl mit konkurrieren kann. Es seien in dieser Beziehung zum Beispiel genannt: feine Herren- und Damenstoffe (Merino) aus England, amerikanische Schuhwaren, englische und französische feine Unterkleider, Schweizer Stickereien, englische feinere Wollgarne und verschiedene Lederarten zur Weiterverarbeitung, französische Parfümerien und halbseidene Posamenten, gefärbte Seiden aus Italien und ähnliches. Es sind also teils Luxusartikel, die vielfach begehrt sind, teils Halbfabrikate, die weiter verarbeitet werden und nicht gut entbehrt werden können.

Dabei muß es als gänzlich ausgeschlossen gelten, daß nach Ö.-U. außer deutschen Fabrikaten überhaupt keine fertigen Industrieprodukte eingeführt werden. Ganz abgesehen von allem anderen, dürfen wir nicht übersehen, daß die Doppelmonarchie neben Deutschen und Magyaren noch 36 Millionen fremdsprachliche Völker umfaßt. In dem einen oder anderen der genannten Artikel würde durch Vorzugszölle die fremde Konkurrenz wohl etwas verdrängt werden — aber doch eben nur zum kleinsten Teil. Denn wir dürfen nicht vergessen, daß bei Luxuswaren der Zoll keine Rolle spielt: sie werden von Liebhabern doch gekauft. Bei vielen anderen Waren bleibt Ö.-U. auf außerdeutsche Produkte angewiesen, oder die Transportverhältnisse mit dem fremden Auslande sind günstiger als mit uns.

So ist also auch bei dieser zweiten Reihe von Industrien, von denen auf Deutschlands Einfuhr durchschnittlich nur ein Drittel (35,4 v. H.) entfällt, doch wenig Aussicht vorhanden, durch Verdrängung fremder Länder den Anteil Deutschlands wesentlich zu erhöhen. Ö.-U. ist eben auf die Bezüge von industriellen Rohstoffen aus nicht-deutschen Staaten angewiesen. Es kann auch seine Verbindungen mit anderen

[98] Es setzte sich die ö.-u. Gesamteinfuhr an Industrieprodukten zusammen: 1256,1 Millionen Kronen Rohstoffe, 532,8 Millionen Halb-, 853,5 Millionen Ganzfabrikate. Wir haben für das Folgende die gesamte Einfuhr der Handelsstatistik durchgesehen, müssen aber natürlich auch hier von der Vorführung der einzelnen Posten Abstand nehmen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Industriestaaten bzw. des Fabrikatenbezuges künftig nicht gänzlich abbrechen, vor allem nicht mit Nordamerika, das ihm so viele Rohstoffe liefert. Es ist das schon darum eine völlige Unmöglichkeit, weil nun einmal die Handels- und Zahlungsbilanz eine internationale ist und sich nicht auf ein einzelnes Land aufbauen läßt.

Analysieren wir so die fremde Einfuhr auf die Einzelheiten, so scheint also diese Seite der Entwicklungsmöglichkeiten für den deutschen Absatz nur recht gering. Die Zölle spielen für die Mehrzahl dieser fremden Produkte überhaupt keine Rolle. Das würde nur bei jenem Teil der Waren der Fall sein, wo wir tatsächlich zollgeschützte Fabrikate einführen. Auch auf diesem relativ kleinen Gebiete würde natürlich die Frage der Meistbegünstigung gegenüber den konkurrierenden Staaten in Frage kommen. Aber nehmen wir an, daß der deutsche Absatz davon nicht berührt würde, sondern dieser fortan wirklich konkurrenzlos in Ö.-U. stände, so würden auch dann nur wenige Produkte einen Gewinn davon haben: ganz abgesehen von der Frage, ob denn die Konkurrenzlosigkeit für die ö.-u. Abnehmer ein Vorteil wäre. Das ist nämlich durchaus zweifelhaft. Die deutschen Fabrikanten würden ja dadurch auf dem ö.-u. Markte zum Teil eine Monopolstellung erlangen und natürlich die Preise erst recht hochhalten, vor allem, wenn die Kartelle mitwirken könnten. Die Vorstellungen unserer Politiker sind doch oft gar zu naiv.

Soweit also die Verdrängung fremder Konkurrenz in Frage kommt, würde sich nach alledem die erstrebte Vorzugsbehandlung für die deutsche Industrie als eine große Illusion erweisen und ihr kaum nennenswerte Vorteile bringen. Das müssen wir uns klarmachen. Es ist aber an sich ganz unmöglich, daß etwa die beiden Länder in der Abnahme der Industrieerzeugnisse vorwiegend nur auf sich selbst angewiesen bleiben. Dagegen spricht schon die internationale Arbeitsteilung, die nun einmal auch zwischen den Industrieländern selbst den regsten Austausch herbeigeführt hat und auch künftig sich weiter geltend machen wird. Die Bevorzugung durch den Zolltarif hat aber nur dann einen greifbaren Sinn, wenn dadurch fremde Konkurrenz eingeschränkt werden soll. Nur das könnte auch offenbar der Sinn einer Bevorzugung Deutschlands (in welcher Form auch immer) auf dem ö.-u. Markte sein. Wenn diese Voraussetzung in der Hauptsache aber fehlt, dann verliert vom Standpunkte der deutschen Industrie dieser ganze Plan seinen greifbaren Inhalt. Gewiß führt Deutsch-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

land nur die Hälfte der industriellen Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate nach Ö.-U. ein. Aber die andere Hälfte besteht eben im wesentlichen aus Produkten, die Deutschland gar nicht besitzt, oder auf deren Herstellung es wenig Gewicht legt. Selbst auf dem umstrittenen Gebiete des Fabrikatenimportes würde eine volle Ersetzung der fremden Einfuhr nicht gut möglich, ja vom ö.-u. Standpunkte aus nicht einmal erwünscht sein. Nehmen wir aber an, daß das deutsche Vorgehen der Vorzugsbehandlung auch in anderen Ländern zur Anwendung käme und dort Nachahmung fände — und alles spricht dafür, daß das geschehen wird, wenn das deutsche Beispiel gegeben ist —, so würde der ö.-u. Markt offenbar in keiner Weise einen Ersatz für die Verluste zu bieten vermögen, die der deutsche Handel eventuell in dritten Ländern erleiden könnte. Denn es macht natürlich einen Unterschied aus, ob bisher hier und da in unbedeutenden Handelsgebieten und unter besonderen Verhältnissen eine Bevorzugung gewährt ist[99] oder ob zwei große selbständige Staaten das tun, die sie bisher nicht kannten. Gegenmaßnahmen von anderer Seite sind also sehr wahrscheinlich, wenn man auf die allgemeine Meistbegünstigung verzichtet. Aber wie dem auch sei, sehen wir ganz davon ab, was seitens dritter Länder geschieht, so scheint mir einstweilen der Einsatz, der aus der Verdrängung fremder Konkurrenz besteht, nicht erheblich genug zu sein. Natürlich würden dabei einzelne Betriebe, vielleicht auch ganze Industrien, wie zum Beispiel gewisse Kammgarnzweige, ihre Rechnung finden. Aber die deutsche Industrie in ihrer Gesamtheit gewiß nicht. Alle bloße Vorzugsbehandlung der Einfuhr ohne gleichzeitige Erniedrigung bestimmter Zollsätze würde sowohl für die deutsche wie für die ö.-u. Industrie sich sehr bald als ein Danaergeschenk erweisen.

Es bleibt sonach die andere Alternative übrig, daß nämlich die wirtschaftspolitische Annäherung nicht sowohl auf Kosten der fremden Konkurrenz geschähe, sondern von dem Lande selbst zum Teil getragen würde. Also nicht bloß Vorzugsbehandlung bei sonst gleichen Zollsätzen, sondern wirkliche Erniedrigung der Zollsätze, und zwar auf beiden Seiten. Wenden wir uns dieser Entwicklungsmöglichkeit zu.

3. Es handelt sich mithin nicht nur um die prinzipielle Bevor-

[99] Beispiele bei Julius Wolf, a. a. O., S. 12: Artikel der Neuen Freien Presse am 29. Mai; v. Bosc, Zollallianzen und Zollunion.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zugung an sich, sondern vielmehr um die Frage einer Ermäßigung der Zölle nach beiden Seiten. Das ist es, was weite Kreise der deutschen Industrie erstreben, was, wie sie mit Recht meinen, den gegenseitigen Absatz mehr fördern müßte. Denn Zollunion, Zollbund, Zwischenzollinie, Bevorzugung gewinnen für die deutsche Industrie nur unter der Voraussetzung Bedeutung, daß die Zölle gegen früher herabgesetzt, mindestens aber keine Erhöhung erfahren. Die Erniedrigung der Zollsätze würde eine gegenseitige sein müssen und würde notwendig eine schärfere Konkurrenz der beiderseitigen Industrien im anderen Lande hervorrufen. Deutsche Waren würden stärker in Ö.-U., ö.-u. umgekehrt stärker in Deutschland abgesetzt werden. Auch von letzteren, das soll eingeräumt werden, ist in gewissen Branchen eine größere Konkurrenz zu erwarten. So vor allem auf dem Gebiete der Baumwoll-, bzw. Wollwaren. Von beiden besteht in Ö.-U. ohnedies eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr in den Jahren der niedergehenden Konjunktur und der Überproduktion, zu denen gerade die letzten vor dem Kriege gehörten. Die österreichische Einfuhr nach Deutschland auf dem Baumwollmarkt betrug 27 Mill. Mk. im Jahre 1913 gegen rund 10 Mill. Mk. im Durchschnitt der letzten Jahre zuvor. Es gibt außerdem noch einige Gewerbezweige, in denen ein stärkerer Absatz auch auf dem deutschen Markt der ö.-u. Produkte zu erwarten wäre. Das sind alle diejenigen, bei denen die Höhe des Arbeitslohnes im Verhältnis zum Gesamtwert der Produkte eine große Rolle spielt, oder wo Ö.-U. sonst eine natürliche Überlegenheit besitzt: so auf dem Gebiete der Holz- und Schnitzstoffe, der Papierindustrie und mancher Zweige der Glasindustrie. Hier sind die Produktionsbedingungen Ö.-Us. durchaus günstig und diese natürlichen Vorteile sind durch politische Maßnahmen früher unterstützt worden. Weiterhin käme das Gebiet der Mühlenindustrie in Betracht, in der Ungarn durch billige Arbeitslöhne und mangelnde Sozialgesetzgebung mit niedrigen Fabrikationskosten arbeitet. Auch hierin ist Ungarn leistungsfähig und würde den deutschen Mühlen starke Konkurrenz machen. Es würde mithin Deutschland in allen diesen Fällen ein Opfer zu bringen haben.

Aber mir scheint doch die Zahl der Gewerbe, die davon betroffen werden, nicht zu groß zu sein. Denn es ist nicht zu vergessen, daß bei sehr vielen Produkten auch jetzt schon der deutsche Zoll wesentlich geringer ist als der österreichische: so bei vielen Chemikalien, bei Werkzeugen, Kleineisenwaren, Kürschnereierzeugnissen, Kautschukfabri-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

katen und vielen anderen[99a]. Es ist also auch bisher schon die ö.-u. Einfuhr nach Deutschland leichter gemacht als die umgekehrte Bewegung. Alles in allem könnten nur in einzelnen Zweigen die ö.-u. Einfuhren nach Deutschland wesentlich gesteigert werden. Denn es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß etwa die sonstige Ausfuhr des verbündeten Staates nach anderen Gebieten erheblich geschmälert und dafür ein verstärkter Absatz bei uns gesucht würde. Wenn wir von den Brennstoffen absehen, führte die Doppelmonarchie bislang nur ein Viertel seiner Industrieprodukte nach Deutschland aus[100]. Ihr übriger Export würde aber kaum wesentlich geschmälert werden. Es würde sich mithin auch künftig bei der Ausfuhr nach Deutschland wohl in der Hauptsache um Baumwoll- und Seidenwaren, sodann um Holz- und Papiererzeugnisse handeln. Bei einer stärkeren Industrialisierung des Landes möchte die Einfuhr dieser Waren zu uns allerdings wohl steigen können, da Ö.-U. gerade darin auch jetzt schon eine durchaus leistungsfähige Industrie besitzt. Es würden außerdem wohl noch einige Spezialartikel stärker in Betracht kommen, von denen bereits mehrfach die Rede war — also vorwiegend solche, bei denen der künstlerische Geschmack eine größere Rolle spielt: das sind einzelne Zweige der Luxusindustrie und Galanteriewaren. Aber wir dürfen den Gesamtwert dieser letzteren nicht überschätzen, da naturgemäß in solchen Waren die Kaufkraft seitens Deutschlands immer nur eine relativ beschränkte ist. In den großen Industrien des Maschinenbaues, der Eisen- und chemischen Industrie, der Metallverarbeitung, auch den meisten Zweigen der Textilindustrie würde eine größere Konkurrenz auf dem deutschen Markte kaum zu erwarten sein — auch dann nicht, wenn Ö.-U. eine stärkere Industrialisierung vornähme. Bei der Mehrzahl der Industriezweige dürfte mithin eine Zollerniedrigung für Deutschland ziemlich bedeutungslos sein,

---

[99a] Es seien einige Beispiele der Zollsätze für 100 kg in Mark genannt:

| | Deutschland | Ö.-Ungr. | | Deutschland | Ö.-Ungr. |
|---|---|---|---|---|---|
| Kautschukwaren . . . | 40,60 | 68 | Schrifttypen . . | 3 | 25 |
| Baumwollstrümpfe . | 80—120 | 187—232 | Ultramarin . . | 15 | 24 |
| Kammgarn . . . . | 3½—24 | 10,20—40,40 | Bleiweiß . . . . | — | 8,20 |
| Ansichtskarten . . . | 6 | 55,25 | Webmaschinen . | 5 | 12 |
| Klaviere . . . . . | 40 | 110 | Arzneiwaren . . | 40,50 | 48,45 |

Über die Eisenzölle siehe Anmerkung 65.

[100] Die ö.-u. Gesamtausfuhr belief sich 1912/13 dem Werte nach auf 2054 Millionen Kronen; davon entfällt auf Deutschland für 626 Millionen. Wenn wir die Brennstoffe davon beiderseitig in Abzug bringen, so werden die Summen 1669 bzw. 426 Millionen; daraus ergibt sich das Resultat im Text.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

da Ö.-U. darin entweder überhaupt keine nennenswerte Ausfuhr hat oder doch mit der deutschen Industrie nicht konkurrieren kann. Eine Ausnahme würden jedenfalls die Nahrungsmittelgewerbe machen (Zucker).

Befürchtungen, die nach dieser Richtung wohl geäußert wurden, scheinen mir übertrieben zu sein. Man wird dabei die Lage der einzelnen Gewerbezweige sehr wohl berücksichtigen können, ohne doch darum für die Gesamtheit der deutschen Industrie eine stärkere Bedrängung annehmen zu brauchen. Auch würden sich die bedrohten Industrien wohl durch Syndizierung selbst helfen. In diesem Punkte kann man mit den Freunden des Zollbundes sehr wohl im Prinzip übereinstimmen. Bei einer anderen Gruppe von Gewerbezweigen wiederum möchte eine Zollermäßigung für Deutschland darum ziemlich gleichgültig sein, weil es sich eben um Spezialartikel handelt, die wir sowieso schon von Ö.-U. beziehen und mit denen in Deutschland keine Konkurrenz besteht. Es sind die oftgenannten Paradestücke der ö.-u. Industrieausfuhr: Bugholzmöbel, Gablonzer Kurz- und Berndorfer Metallwaren, böhmische Glaserzeugnisse. Hier würde eine Zollermäßigung vor allem den deutschen Konsumenten zugute kommen, ohne die Produktion selbst stärker zu berühren. Bedeutsam werden diese Zweige im ganzen der Natur der Sache nach aber nicht werden. Wenn wir so die Gesamtheit überschauen, so scheint mir, von einzelnen Firmen und Betrieben abgesehen, die deutsche Industrie von dem Zollbunde oder der Zollermäßigung nicht sehr empfindlich getroffen werden zu können. Denn es ist immer zu bedenken, daß die Aufgabe einer Zollpolitik nicht sowohl der Schutz einzelner Interessengruppen als die Hebung der gesamten volkswirtschaftlichen Produktion und Konsumtion im ganzen sein muß. Hier sehe ich also weder für die ö.-u. Industrie auf dem deutschen Markte einstweilen sehr bedeutende Entwicklungsmöglichkeiten, noch für die deutsche eine wesentliche Schädigung — von einzelnen Gewerbezweigen, die davon betroffen würden, natürlich abgesehen. Wir nehmen dabei stillschweigend an, daß auch die Frachtdisparitäten aufhören und die Frachtpolitik eine gleichmäßige würde. Etwas anders dürfte die Sache nur dadurch werden können, daß im Nachbarlande eine künstliche Subvention weiterer Industrien und eine Bevorzugung durch die Tarifpolitik stattfände: dadurch könnte eine übermäßige Einfuhr ö.-u. Produkte begünstigt werden. Dagegen ließen sich dann aber schon Abwehrmaßregeln finden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

4. Anders steht es umgekehrt mit der Konkurrenz der deutschen Industrie auf ö.-u. Boden. Hier verlassen uns die rechnerischen Unterlagen und man muß sich auf allgemeine Erwägungen stützen, die immer nur einen gewissen Grad von Wahrscheinlichkeit zulassen. Zwei Möglichkeiten bestehen hier: entweder die Zollsätze werden ermäßigt, sei es in der Form der Zwischenzollinie, sei es in der Form der prinzipiellen Vorzugsbehandlung; oder die früheren Zollsätze zwischen beiden Ländern bleiben in der alten Höhe nicht nur bestehen, sondern werden noch erhöht. Wir haben nicht über die technische Durchführung und ihre finanziellen Konsequenzen zu handeln, sondern nur über die wirtschaftlichen Wirkungen. Wichtig ist schon die Frage, ob prinzipiell die bestehenden Zollsätze zum Ausgangspunkt genommen werden sollen oder vorher eine Revision des Zolltarifes stattfindet. Es erscheint ganz sicher, daß letztere von ö.-u. Seite zu einer wesentlichen Erhöhung der Zollsätze führen würde. Denn wir hatten gezeigt, daß gerade seit dem letzten Handelsvertrag die deutsche Ausfuhr nach Ö.-U. sehr stark zugenommen hatte und mithin die Industriellen eine Erhöhung der Zölle wünschten. Das geht auch aus zahlreichen Äußerungen der österreichischen und ungarischen Industriellen deutlich genug hervor. Auch haben Anhänger des Zollbundes keinen Zweifel darüber gelassen, daß die ö.-u. Industrie durchaus schutzbedürftig sei [101]. Diesem Zwecke soll ja gerade der Gedanke der Zwischenzollinie innerhalb des Zollbundes dienen. Für die Beziehungen der deutschen Industrie zu Ö.-U. ist aber offenbar gerade die Höhe der Zwischenzollinie die Hauptsache. Denn davon hängt die Frage der vermehrten Absatzmöglichkeit überhaupt zum Teil wenigstens ab. Wenn die Außenzollinie weiter erhöht würde, wie es den ö.-u.

---

[101] In dieser Hinsicht sagt Philippovich a. a. O., S. 45: „Der Vertrag (von 1906) wurde von seiten Ö.-Us. noch unter dem Einfluß der Erfahrungen der Vergangenheit geschlossen . . . Dadurch wurde der Schutz der Industrie im Inland weniger stark verteidigt. Heute muß jeder sich sagen, daß die Voraussetzungen für die Richtung der Handelspolitik im Jahre 1906 nicht mehr in der Tatsache begründet waren" und S. 56: „Es kann daher bei einer Zollvereinigung nicht die Rede davon sein, daß wir neue Erleichterungen bieten, ohne einen Ersatz zu finden." Auch Schüller, Handelspolitik und Handelsbilanz Ö.-Us. (Ztschr. f. Volkswirtschaft, Sozialpolitik u. Verwaltung 1912, S. 14) erklärt, daß viele Industriezölle nur in praktisch unwirksamem Maß oder gar nicht hinaufgesetzt wurden und die Einfuhr von Industrieartikeln nicht hinreichend erschwert worden sei! Das ist wohl deutlich genug.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wünschen entspricht, die Zwischenzollinie aber die alte Höhe erreichte oder sogar darüber hinausginge: dann würde offenbar die Stellung der deutschen Industrie ganz wesentlich verschlechtert werden, ohne daß die Ausfuhr nach Ö.-U. gehoben werden könnte. Denn es müßten dadurch notwendig die Absatzverhältnisse Deutschlands in das übrige Ausland sich ebenfalls verschlechtern. Wir hatten vorhin eingehend dargelegt, daß die bloße Verdrängung der fremden Konkurrenz vom ö.-u. Markt kein Ersatz für eine Erschwerung oder Verschlechterung des deutschen Absatzes in das fremde Ausland zu bieten vermag. Mithin kommt es durchaus auf die Höhe der Zwischenzollinie an. Der Zollbund würde nur dann für die deutsche Industrie Wert haben, wenn in sehr vielen Positionen eine Ermäßigung der Zölle oder mindestens eine Anpassung an ihre Bedürfnisse stattfände.

Auch die österreichischen Befürworter des wirtschaftlichen Zweibundes wollen ja den Industrieschutz keineswegs beseitigt wissen. Man errechnet einen Passivsaldo der Industrieprodukte für Ö.-U. im Werte von 417 Mill. Mk. heraus, indem in bekannter Weise Ein- und Ausfuhr der Gruppen gegenübergestellt werden[102]. Dazu wird erklärt: „Es ergibt sich, daß bei der Neuerung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Ö.-U. und Deutschland von unserer Seite dafür gesorgt werden muß, daß unserer aufstrebenden Industrie der nötige Schutz verbleibt, bis (!) sie in der Lage ist, den freien Wettbewerb mit der deutschen auszuhalten." Wobei denn natürlich alles darauf ankommt, was unter „nötigem Schutz" zu verstehen ist. Eine Einigung der divergenten österreichischen und deutschen Interessen, wozu noch die speziellen ungarischen Wünsche hinzutreten, dürften die allerschwierigsten sein[102]. Auch spricht die Geschichte der Handelspolitik nicht gerade sehr dafür, daß die ö.-u. Industrie überhaupt jemals dazu kommen wird, den freien Wettbewerb auszuhalten. Allerdings, das ist die Meinung, könne die Ausdehnung der Schutzzollgesetzgebung gegen

[102] Palyi, a. a. O., S. 25: „Zwischen Deutschland und Ö.-U. dürften nur solche Zollsätze gelten, die niedriger als selbst die Minimalsätze wären, und zwar in der Weise festgesetzt, daß dabei ein jeder Industriezweig den, je nach den auf Grund genauer Untersuchung festgestellten Bedürfnissen desselben, erforderlichen Schutz erhalte." Palyi, der mitteilt, daß 1907 das Übereinkommen betreffs Errichtung einer Zwischenzollinie zwischen Österreich und Ungarn bereits fertig war, verlangt (S. 30/31), daß „die spezifischen Bedürfnisse eines jeden einzelnen Wirtschaftszweiges besonders berücksichtigt werden" und daß „Ungarns eigenes Gebiet jedenfalls gesichert werden müßte." — Philippovich, a. a. O. S. 52.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Deutschland nicht in dem gleichen Maße erhalten bleiben wie bisher. Man anerkennt, daß der deutschen Industrie Vorteile durch Zollermäßigung geboten werden müssen. Aber diese Hoffnung erscheint bei näherem Zusehen ziemlich trügerisch. Denn es handelt sich für die ö.-u. Industrie einfach um diese Alternative: entweder keinen oder nur geringeren Schutz gegen fremde Einfuhr überhaupt, oder wenn ausreichender Schutz, dann natürlich in erster Linie gegen die deutsche Industrie, die als Hauptkonkurrent auf dem ö.-u. Markt erscheint! Gegen sie kann allein ein Schutz für die ö.-u. Industrie einen Sinn haben.

Mithin würde ein Zollbund, bei dem die ö.-u. Zollsätze in wesentlichen Teilen keine Ermäßigung oder gar prinzipiell eine Erhöhung erführen, für die deutsche Industrie in ihrer Gesamtheit ganz unannehmbar sein. Dann würde der Zollverband nur Nachteile ohne wesentliche Vorteile bieten.

Aber auch eine andere öfters gewünschte und im Interesse der ö.-u. Industrie empfohlene Auskunft ist nicht gut annehmbar[103]. Man wünscht nämlich die Sätze für Rohstoffe und Halbfabrikate nach Ö.-U. zu ermäßigen; es sollen die Fertigprodukte durch billigere Materialbeschaffung verbilligt und dadurch die Industrie im Donaustaate lebensfähig gemacht werden. Das geht nun offenbar gegen die vitalsten Interessen der deutschen Fertigindustrie. Wenn etwa die Eisenzölle in Ö.-U. erniedrigt würden, die Maschinenzölle aber dieselben blieben, um erst einmal den ö.-u. Maschinenbau in die Höhe zu bringen, so würde natürlich die deutsche Industrie den Nachteil haben. Sie müßte

---

[103] Philippovich: S. 57: „Manche unserer Industriezölle können ermäßigt werden, so jene in der Gruppe der Eisenindustrie. Die Unternehmungen, welche Stabeisen, Bleche und Drähte erzeugen, sind gleich der Erzeuger des Roheisens heute von einer solchen Kapitalstärke, daß eine „Überrennung" durch deutsche Konkurrenz ausgeschlossen ist. (???) Es würde bald wohl zu einem Kartellvertrag kommen. Jede Ermäßigung der Preise für jene Produkte bedeutet aber für die eisenverarbeitende Industrie in Österreich eine Stärkung ihrer Stellung und dabei eine Erleichterung in den Bedingungen des Konkurrenzkampfes." Phil. übersieht dabei jedoch, daß durch den Kartellvertrag eine Ermäßigung der Eisenpreise wohl schwerlich zustande kommen würde, zumal wenn die fremde Konkurrenz fortfiele! Wie schon im Text hervorgehoben, ist dieser Vorschlag völlig unannehmbar: denn Deutschland ist nun einmal auch auf eine Eisenausfuhr angewiesen. Bei Erhöhung der Außentarifsätze würde sie jedenfalls gefährdet, da natürlich neutrale Länder Gegenmaßregeln ergreifen würden. Die Widerstandskraft der österreichischen Eisenindustrie gegen deutsche Einfuhr wird übrigens von allen anderen Seiten energisch bestritten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zusehen, wie die ö.-u. Konkurrenz durch die deutsche Einfuhr erst stark gemacht würde. Innerhalb eines wirtschaftlichen Zweibundes ist das nicht erträglich und dieser Weg ist also ebenfalls nicht gangbar. Es kann sich vielmehr für die deutschen Interessen innerhalb des Zollbundes nur um die einmalige oder staffelförmige Ermäßigung für eine große Zahl von Zöllen handeln. Das brauchte ja nicht in mechanischer Weise zu geschehen, sondern könnte durchaus individuell den Bedürfnissen für die wichtigeren Zweige angepaßt werden. Gerade der Anfang dürfte dafür aber entscheidend werden. Auf die erste Tarifrevision in diesem Sinne käme alles an. In einer Zeit würde das offenbar geschehen, wo die Mehrzahl der ö.-u. Gewerbe ohnedies notleidend ist. Ob die ö.-u. Industrie dieser doppelten Gefährdung gewachsen ist, muß freilich sehr zweifelhaft bleiben. Aber wir nehmen ein prinzipielles Entgegenkommen für entscheidende Zollpositionen an.

Welches sind unter der Voraussetzung einer solchen Zollermäßigung nun die Entwicklungsmöglichkeiten für die deutsche Industrie auf dem ö.-u. Markte? Natürlich kann es sich hierbei nur um Wahrscheinlichkeitsschlüsse handeln, die doch aber allseitig abgewogen werden müssen. Für manche Produkte würde wohl der ö.-u. Verbraucher den Vorteil haben und der Markt sich erweitern, ohne daß eine Schädigung der dortigen Industrie zu erwarten ist. Ebenso sicher würde aber für eine große Reihe von ö.-u. Gewerben ein solcher Zustand zunächst verhängnisvoll werden. Gewiß nicht für alle, wie wir aus dem vorigen Kapitel deutlich ersehen haben, aber doch für einen großen Teil. Ob das ganze System des künstlichen Schutzes der ö.-u. Industrie überhaupt das Richtige ist, steht hier nicht zur Diskussion. Schon darum scheidet die Frage aus, weil für praktische Zwecke die völlige Beseitigung dieses Systems doch höchst unwahrscheinlich ist. Denn eine Reihe von Industrien ist in Ö.-U. tatsächlich in ungünstiger Verfassung, vor allem durch die Transportverhältnisse, dann durch die teuerere Rohstoffbeschaffung, den vorwiegenden Kleinbetrieb, die Steuergesetzgebung und anderes mehr. Wir haben es vordem ausgeführt. Diese Dinge lassen sich nun aber nicht beseitigen, ohne tiefe Eingriffe in den ganzen Organismus. Auch dürfte in sehr vielen Fällen es durchaus an dem guten Willen zu einer Änderung mangeln. Es ist eben bestimmt damit zu rechnen, daß der Absatz vieler deutscher Produkte in Ö.-U. wesentlich größer werden würde, wenn die Zölle erniedrigt würden. Und zwar nicht so sehr etwa durch eine Erhöhung der Kaufkraft der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dortigen Bevölkerung, als vielmehr auf Kosten der dortigen Industrie selbst. Um ein Beispiel zu nennen, so würde vielleicht der Absatz deutscher Buchdruckmaschinen in Ö.-U. größer werden, weil die dortige Industrie nicht konkurrenzfähig ist: davon würde der österreichische Buchdruck den Vorteil haben und damit wohl auch der Abnehmer des Schlußproduktes. Dasselbe dürfte die Zwischenzollinie bewirken, wenn anders nur die Zölle wirklich ermäßigt würden. Andererseits ist nun aber Voraussetzung eines sehr beträchtlichen Teiles der deutschen Ausfuhr gerade die Existenz und das Gedeihen von weiten Gebieten der ö.-u. Industrie selbst. Wenn also manche Gewerbezweige dort verkümmerten und auf deren Kosten ein Teil der deutschen Mehreinfuhr stattfände, so müßte die Ausfuhr anderer deutscher Industrien dadurch wieder leiden. Das würde vor allem die Industrie der Produktionsmittel betreffen. Es gilt von der Maschinenindustrie, der chemischen Industrie und einem Teile des Eisengewerbes. Die Ausfuhr dieser Industrien nach Ö.-U. hängt gerade von dem Fortbestehen und der Weiterentwicklung anderer Zweige der ö.-u. Gewerbe ab. Es wird die eine Ausfuhr wohl eine Vermehrung, die andere Ausfuhr aber eine Verminderung erfahren.

Die Wahrscheinlichkeit dieses Dilemmas für viele Zweige bleibt bestehen. Damit scheint mir selbst der Fall eines Wirtschaftsbundes mit ermäßigter Zwischenzollinie für die deutsche Industrie eine sehr zweischneidige Waffe zu sein. Zweifellos würden manche Zweige der deutschen Industrie dadurch gewinnen, wenn auch keineswegs in dem Umfange, wie man erwartet — wir haben früher oft genug darauf hingewiesen. Aber ebenso häufig würden manche andere Zweige dadurch verlieren — soweit eine wirkliche Verdrängung der ö.-u. Industrie stattfände. Dabei wird die Kaufkraft der Bevölkerung selbst durch den Bezug billigerer deutscher Industrieartikel nicht wesentlich gehoben werden. Denn die Preise für Lebensmittel, Wohnungen und andere Lebensnotwendigkeiten werden durch diese Zollerniedrigung gar nicht getroffen, würden mithin auch gar keine Ermäßigung erfahren. Die Lebenshaltung ist zunächst eine Funktion von Lebensmittelpreisen und Wohnungsmiete. Von jenen, nicht von den Zöllen auf Industrieprodukte hängt also in erster Linie die negative Kaufkraft der Bevölkerung ab, während die positive Kaufkraft von der Höhe des Arbeitslohnes abhängig ist.

Auch hier würde als Wirkung des Zollbundes jedenfalls in sehr

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

vielen Fällen auf beiden Seiten eine starke Enttäuschung eintreten. Denn wie wir im vorigen Abschnitt an den einzelnen Industrien ausgeführt haben, sind es in erster Linie gar nicht die Sätze des Zolltarifes, die die Höhe der Ausfuhr bestimmt haben, als vielmehr ganz andere Verhältnisse, die tief in der ö.-u. Volkswirtschaft verankert sind. Es ist bisher nur ein Teil der deutschen Industrie wirklich durch die Höhe der Zollsätze an einem stärkeren Absatz nach Ö.-U. gehindert worden.

So erscheint mir also durch die bloße Ermäßigung oder teilweise Beseitigung der Zollsätze die ö.-u. Volkswirtschaft noch nicht so gestärkt zu werden, daß die Einschlagung dieses Weges sich ohne weiteres empfehlen möchte. Die Voraussetzung des Zollbundes muß aber die Stärkung der ö.-u. Volkswirtschaft selbst sein. Für einzelne Zweige würde natürlich der Konsum sich ausweiten, die Preise mancher Waren niedriger werden. Durch billigen Bezug der Halbfabrikate könnte ein Teil der Erzeugung der Endprodukte billiger arbeiten. Man darf auf die Eisenfabrikation, die Erzeugung von Chemikalien und anderes hinweisen. Dabei ist es nicht einmal ganz sicher, ob die Preise der eingeführten deutschen Waren auch wirklich sinken werden. Denn bei Fortfall fremder Konkurrenz auf dem ö.-u. Markte werden die deutschen Fabrikanten die Preise so hoch als möglich halten, vor allem wenn die Kartelle dabei mitwirken! Der Konsum Ö.-Us. könnte wohl, aber müßte nicht den Vorteil davon haben. Aber in der Hauptsache dürfte doch nur das Gegenteil eintreten: nämlich die Gefährdung der ö.-u. Industrie durch eine übermächtige deutsche Konkurrenz. Damit würde auf die Dauer der Vorteil, den einzelne Zweige der ö.-u. Industrie zunächst hätten, jedenfalls aufgewogen durch die Verluste, die andere erleiden müßten. An der bloßen Ausfuhr billigerer Halbfabrikate, die dann in Ö.-U. ihre Vollendung bekämen, kann aber der deutschen Industrie in ihrer Gesamtheit durchaus nicht gelegen sein.

Mindestens das geht aus alledem hervor: die Stellung der deutschen Industrie ist in dieser Frage durchaus keine eindeutige und einheitliche. Es dürften leicht die Vorteile, die uns auf der einen Seite dadurch bereitet werden, wieder durch die Nachteile auf anderer Seite aufgewogen werden. Denn die Hauptsache für Deutschland ist eben die Gewinnung eines kaufkräftigen Marktes und die dauernde Erstarkung der ö.-u. Volks-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirtschaft selbst. Das geschieht gewiß nicht durch die Mittel künstlicher Bevorzugungen, wie sie in der Doppelmonarchie bisher beliebt wurden: durch stete Zollerhöhungen, Staatssubventionen, einseitige Tarifmaßnahmen und ähnliches. Andererseits ist aber durch den bloßen Zollbund und die Zollerniedrigung an sich noch kein hinreichendes Mittel gegeben, um die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten Ö.-U. zu fördern. Auf diese kommt es allein an.

5. Freilich sollen nun gerade durch eine solche engere wirtschaftspolitische Annäherung beider Länder ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten auftreten, die imstande seien, eventuell ungünstige Wirkungen wieder abzuschwächen und beiden Volkswirtschaften auf die Dauer zu nutzen. An diese denkt man, darauf baut man im allgemeinen seine Erwartungen und verspricht sich eine wesentliche Hebung für die Industrie beider Länder. Versuchen wir auch hier die Möglichkeiten miteinander abzuwägen.

Einmal kommt eine stärkere Durchführung der geographisch-nationalen Arbeitsteilung und eine zweckmäßigere Spezialisierung der Produktion in Betracht. Es ließe sich das wohl so einleiten, daß als Folge der Konkurrenz die Herstellung gewisser Waren in Ö.-U. unlohnend und darum auf diesen Gebieten ganz aufgegeben würde, auf denen die deutsche Industrie doch von vornherein überlegen sein muß. An Stelle der aufgegebenen Warenproduktion würden dann im Donaustaate andere Industriezweige mehr leisten können. Für diese Zweige möchte die Vergrößerung des Marktes, von der so oft die Rede ist, wirklich nutzbar gemacht werden. Es würde also eine Veränderung der Produktionsrichtung entstehen, wobei auch die ö.-u. Industrie sich mehr spezialisieren könnte. Auf manchem Gebiet war die dortige Industrie, wie wir gesehen haben, nur darum nicht leistungsfähiger, weil der eigene Markt zu klein ist und keinen hinreichenden Absatz für Spezialwaren gestattet. Wie sehr die Größe des Absatzes die Kosten verringert, ist im Anhange aus der Gegenüberstellung verschiedener Produktionsbedingungen zu ersehen. Dieser oft ausgesprochene Satz hat gewiß seine große Berechtigung. Ein österreichischer Maschinenindustrieller sagte in diesem Sinne von seiner eigenen Industrie[104]: „Deutschlands Konkurrenz ist uns nicht ge-

[104] Politische Zukunft Deutschlands und Österreich-Ungarns, S. 90.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fährlich; denn es liefert uns nur meist solche Erzeugnisse, die wir selbst derzeit nicht herstellen, die wir auch in Zukunft im Falle einer Zollunion nur in bescheidenem Maße erzeugen dürften." Dieses Prinzip einer geographischen Arbeitsteilung und der gegenseitigen Ergänzung würde sich tatsächlich in manchen Zweigen durchsetzen können.

Aber diese Ergänzung ist doch von vornherein an gewisse Grenzen gebunden. Denn die Spezialisierung würde in der Hauptsache, soweit Ö.-U. in Betracht kommt, auf Luxusgewerbe von künstlerischem Geschmack und auf gewisse landwirtschaftliche Industriezweige sich erstrecken. Diese hat man auch meist im Auge, wenn man von der Vergrößerung des Marktes spricht[105]. „In der Glasfabrikation und in der Porzellanmanufaktur, in der Papierausstattung, Metallbearbeitung und Textilbranche (?), ferner in der Gesamtheit der Bekleidung und der Mode, nicht zuletzt in der so blühenden Möbelfabrikation hat der stete Zufluß junger, wohlgeschulter Begabung eine außerordentliche Belebung herbeigebracht." Zweifellos würde auf manchen Gebieten der hier genannten Industriezweige sich wohl noch preiswerter und mehr produzieren lassen als bisher, wenn der Absatz sich erweiterte und mit mehr Kapital gearbeitet werden könnte. Auf letzteres kommt es vor allem an. Trotzdem vermöchten diese Zweige der Natur der Sache nach keinen völligen Ausgleich für fremde Einfuhrerzeugnisse und die Passivität der Handelsbilanz zu geben. Wir dürfen den Wert dieser Spezialisierung gerade für Ö.-U. durchaus nicht überschätzen. Denn eine bloße Luxusproduktion vermag niemals einen Ersatz für Massenerzeugnisse zu liefern. Selbst wenn es gelingen sollte, einen Teil des Pariser Modegeschmackes nach Wien zu verpflanzen, würde doch der Gesamtwert der Ausfuhr darin nicht erheblich ins Gewicht fallen. Aber dieses selbst ist aus anderen Gründen sehr unwahrscheinlich[105a]. Gewisse Grundindustrien jedoch, wie Eisen-, chemische und Textilindustrie werden auch künftig kaum in das Bereich einer völligen nationalen Arbeitsteilung fallen und von Ö.-U. kaum aufgegeben werden. Es wird sich also für die ö.-u. Ein- und Ausfuhr doch nur um relative

---

[105] Franz Servals zitiert bei Julius Wolf, S. 18.

[105a] Die Anschauung selbst ist reichlich naiv und vergißt nur die Kleinigkeit, daß die Pariser Mode einen sehr großen und komplizierten Apparat zur Voraussetzung hat, der sich nicht ohne weiteres übertragen läßt und der überhaupt nur lohnt, weil die ganze Welt von Lissabon bis Petersburg, von Bukarest bis Glasgow Abnehmer dieser Schöpfungen ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Nebengewerbe, aber kaum um die großen Exportgewerbe handeln. Für Deutschland andererseits würde dadurch eine Änderung in der bisherigen Richtung seiner Produktion kaum hervorgerufen werden. Dazu ist der ö.-u. Markt der Natur der Sache nach nicht bedeutend genug, um für sich allein schon eine entscheidende Rolle bei der Ausfuhr zu spielen.

Andererseits vermag Ö.-U. der deutschen Industrie einen Ersatz etwa durch stärkere Ausfuhr von Rohstoffen nun einmal nicht zu gewähren. Denn es hat in noch erheblich stärkerem Maße einen Mangel an diesen als Deutschland. Von Leder und Häuten bezogen wir nur etwa 7 v. H., von Holz etwa ein Viertel aus Ö.-U., von Leuchtöl nur knapp ein Sechstel. Beides wird sich kaum sehr vermehren lassen. Anders würde es wohl mit den eigentlich bodenständigen Industrien, den Nahrungsmittelgewerben und der Holzbearbeitung stehen. Deren Produkte könnten künftig besonders auch in Ungarn in größerem Umfange hergestellt und dann exportiert werden. Dabei ist freilich zugleich noch eine andere Alternative als höchst wahrscheinlich zu erwägen. Wenn nämlich eine stärkere Industrialisierung Ö.-Us. eintritt, wie es wohl anzunehmen und aus anderen Gründen sehr erwünscht ist, so würde jedenfalls auch die Ausfuhr der Rohstoffe, die wir bisher von dort bezogen haben, in erheblicherem Maße zurückgehen! Das Land würde zunächst diejenigen Industrien erhalten, für die es bodenständig ist: dazu gehören eben vor allem die ganze Holzindustrie und das Nahrungsmittelgewerbe. Die Ergänzung, die der deutschen Volkswirtschaft daraus bisher zuteil geworden ist, würde dann von selbst nachlassen. Von der bisherigen Ausfuhr von Rohstoffen würde ein großer Teil dann jedenfalls im Lande selbst verarbeitet werden[106]. Auch bezüglich der geographisch-nationalen Arbeitsteilung und der größeren Spezialisierung der ö.-u. Industrie scheint mir mithin das Ergebnis durchaus ein zwiespältiges zu sein.

---

[106] Voraussichtlich würde die Frage der Holzausfuhr besondere Schwierigkeiten bereiten und von österr. Seite kaum erleichtert werden, da das Land die Bearbeitung selbst vornehmen möchte. Palyi, a. a. O., S. 23 meint: „Unsere Eisenerze sind billig zu gewinnen; sie werden jedoch zur Verarbeitung ins Ausland geschickt." Dabei handelt es sich bisher um eine Ausfuhr von 5,6 Millionen Kronen, die nach Österreich geht! Es ist unerfindlich, wie (Philippovich, Recht und Wirtschaft, Maiheft 1915) „die Einsicht in die Größe der gemeinsamen Rohstoffproduktion dem Gedanken zur Unterstützung dienen kann, einen Wirtschafts-Zollverband zwischen beiden Monarchien zu bilden." Das Gegenteil ist der Fall.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

6. Zweifellos könnte durch die deutsche Konkurrenz überhaupt ein frischerer Zug in die österreichische Industrie selbst gelangen, der durchaus segensreich wirken dürfte. Diese Konkurrenz wird darum von gewisser Stelle direkt gewünscht. Das würde vor allem von solchen Industrien zutreffen, die in Ö.-U. eine natürliche Überlegenheit haben und nicht nur durch staatlichen Schutz aufgezogen sind. Es wird von einem nicht geringen Teil der Gewerbe wohl tatsächlich so sein, wie das der schon erwähnte österreichische Maschinenindustrielle gesagt hat[107], „daß die Absperrung der Industrie in Österreich einen gewissen Grad von Versumpfung zur Folge gehabt hat, daß jedes Streben nach Vervollkommnung des Betriebes erstorben sei." Dazu gehört Vergrößerung des Absatzes und Vergrößerung des Betriebes, Aufsuchen fremder Märkte und Zugänglichkeit für technische Fortschritte. Dazu gehört in weiterer Konsequenz eine Änderung der Kapitalbeschaffung und der Kreditverhältnisse seitens der Banken, eine Beseitigung der Sonderbesteuerung, des Konzessionszwanges und anderes mehr. Es liegen alle diese Dinge gänzlich auf dem inneren Gebiete der ö.-u. Volkswirtschaft selbst. Die Folge einer solchen Änderung könnte sehr wohl eine Verbilligung der Waren und damit wiederum eine Steigerung des Absatzes sein. Davon hätten nicht nur die Abnehmer im eigenen Lande Vorteil, sondern es käme schließlich auch der Vergrößerung der Produktion selbst zugute. Durch eine Zollermäßigung könnte also indirekt die Nachfrage und damit letzthin die Produktionskraft des Landes erhöht werden. Das Freihandelsargument hat in dieser Beziehung nichts von seiner durchschlagenden Kraft verloren. Wir geben im Anhange I drei Schulbeispiele, die auf Angaben aus der Praxis aufgebaut sind: sie zeigen, wie durch Verbilligung der Materialkosten und der allgemeinen Spesen bei Erhöhung des Absatzes die Produktion gegenüber dem bisherigen Zustande verbilligt werden kann. Dadurch könnte dann auch ohne Not eine Ermäßigung der Zollsätze eintreten. Diese Beispiele erscheinen beachtenswert genug.

Natürlich sind dabei stark widerstrebende Elemente zu überwinden, und zwar auf allen Gebieten der inneren Verwaltung, wie der bisherigen Lebensgebarung und der Produktionsgestaltung. An sich wird für diese Reformen ein Zollbund gar nicht nötig sein. Es genügte

[107] a. a. O., S. 90.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

völlig eine moderne Anpassung der Zölle an die Bedürfnisse der gesamten Volkswirtschaft, um schon durch die stärkere Konkurrenz vielseitige Anregungen hervorzurufen. Ist aber zu dieser Änderung jener grundsätzlichen Voraussetzung Aussicht, ja auch nur die innere Möglichkeit für die Donaumonarchie vorhanden? Oder werden dadurch nicht zunächst sehr starke Interessen geschädigt, die die neue Tendenz schwerlich aufkommen lassen und sie nach Kürze aufgeben werden? Ich wage es nicht zu entscheiden. Aber mir scheint die Aussicht dazu nicht sehr groß zu sein[108]. Denn die Frage der berechtigten Interessen und des nötigen Schutzes ist in jedem einzelnen Falle strittig, wenn man wirtschaftliche Gesichtspunkte anlegt und nicht nur vorübergehend politische Stimmungen ausschlaggebend sein läßt. Eine nun bald fünfzigjährige Erfahrung sollte uns indessen darüber belehren, daß man nur unter ganz besonders günstigen Verhältnissen auf einen Zoll verzichtet, wenn man einmal die Bahn der Schutzzollpolitik betreten hat! Ebenso halte ich den geplanten allmählichen Abbau der Zollschranken, den man von der Zwischenzollinie erwartet, für gänzlich illusorisch. Wenn bisher die ö.-u. Industrie nicht allein hat bestehen können, so ist sie bei einer verschärften Konkurrenz, die Deutschland künftig bereiten würde, und bei den industriellen Neubildungen der nächsten Zeit voraussichtlich dazu noch weit weniger imstande. Es scheint mir ein sehr ungewisser Wechsel zu sein, den man damit ausstellt. Die Reaktion aber gegen die Zollbehandlung würde später, wenn das politische Moment weniger stark mitspricht, sich dafür um so heftiger geltend machen. Doch das sind schließlich alles Fragen der inneren Gestaltung der ö.-u. Verhältnisse, die ein Außenstehender nicht völlig übersehen kann. Nur sehr aussichtsvoll scheint mir der Gedanke der freiwilligen Übernahme einer größeren deutschen Konkurrenz gerade in Ö.-U. nicht zu sein. Vielleicht kommt es nur auf eine wirkliche Probe dabei an. Sie würde voraussichtlich von kurzer Dauer sein.

7. Eine weitere Möglichkeit ist durch die Hebung der Ausfuhr nach den Balkanstaaten und dem nahen Orient gegeben. Darin vornehmlich soll die oft erwartete Erweiterung des Marktes bestehen. Einmal könnten deutsche Waren direkt dorthin ausgeführt werden, in-

[108] Etwas rätselhaft Losch, a. a. O., S. 24: „Auf beiden Seiten gibt es weitblickende Wirtschaftskapitäne genug, um hierfür Formeln zu finden, welche ihre Spitzen nicht nach innen, sondern nach außen kehren.“

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dem wir durch Verbesserung der Transportverbindungen umgekehrt auch mehr Waren von dort beziehen. Andererseits würde dadurch, daß in Ö.-U. mehr deutsche Erzeugnisse verbraucht werden, dort Waren für den direkten Export nach dem Balkan freiwerden. Es müßte also die Richtung der ö.-u. Produktion sich etwas verändern und sich mehr den Bedürfnissen der Balkanvölker anpassen. Die zukünftige Entwicklung des Donaustaates weist ja unzweifelhaft nach dem Südosten. Und die Ausdehnung seines Absatzgebietes, die das Land braucht, um billiger zu produzieren, soll wenigstens zum Teil dort gefunden werden. Wie steht es mit dieser Alternative?

In den letzten Jahren vor dem Balkankrieg 1910/11 war die Ausfuhr der Balkanstaaten nach Deutschland größer als nach Ö.-U. (209 gegen 180 Mill. Mk.). Das ist ganz natürlich, da eben jene vor allem Landwirtschaftsprodukte ausführen, für die der deutsche Markt ungleich aufnahmefähiger ist als der ö.-u. [109]. Dagegen war umgekehrt die ö.-u. Ausfuhr nach dem Balkan wesentlich größer als die deutsche (345 gegen 243 Mill. Mk.). Diese Handelsbeziehungen ließen sich wenigstens, soweit die ö.-u. Ausfuhr in Frage steht, in stärkerem Maße weiterführen. Dadurch würde die ö.-u. Industrie eine Ablenkung ihrer Produktion und ihres Absatzes gewinnen, um im eigenen Lande den deutschen Produkten mehr Freiheit zu gewähren. Sie vermöchte ihren Produktionsapparat mit Rücksicht auf diesen Export auszubauen. Das könnte sehr wohl die eine Wirkung eines Zollbundes sein, müßte es aber nicht. Denn man darf sich über die Aufnahmefähigkeit der Balkanländer doch keiner Täuschung hingeben [110]. Die vier europäischen Balkanstaaten haben zusammen nur rund 22 Millionen Ein-

[109] Es betrug 1911 nach Lukacz die Einfuhr der Balkanstaaten an Landwirtschaftsprodukten aus (in Millionen Mark):

| | Bulgarien | Griechenland | Rumänien | Serbien | Türkei | insgesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Österreich-Ungarn | 9,3 | 8,9 | 47,6 | 34,2 | 15,3 | 115,3 |
| Deutschland . . . | 8,9 | 11,0 | 85,2 | 22,5 | 13,6 | 141,2 |

[110] Es hatten vor dem Kriege Rumänien 7,6, Griechenland 4,5, Serbien 4,6, Bulgarien 4,8 Millionen Einwohner. Es scheint mir darum eine vollkommene Chimäre, wenn Palyi, S. 63 meint, daß Deutschland für das, was es eventuell im Westen verliert, in Ungarn und auf dem Wege über Ö.-U. auf dem Balkan, in Kleinasien bis hinunter zum Persischen Golf Ersatz finden würde.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wohner. Die europäische und asiatische Türkei zusammen dazu noch einmal 19 Millionen, aber doch nur von recht untergeordneter Kaufkraft. Und auch die Balkanvölker entwickeln einstweilen nur eine sehr geringe Nachfrage, die sich mit der der westeuropäischen Staaten gar nicht vergleichen läßt. Gerade für die Gewerbezweige, in denen Ö.-U. seine spezifische Geeignetheit entfalten könnte, vermag der Balkan und der Orient eine stärkere Nachfrage nicht zu haben! Das dürfen wir nicht übersehen. Die Entwicklungsmöglichkeiten sind hier wegen der geringen Bevölkerung schon nicht allzu erheblich. Außerdem kommt die Konkurrenz fremder Staaten hinzu. Deutschlands Ausfuhr nach den Balkanländern zusammen machte nur ein Viertel unserer Ausfuhr nach Großbritannien aus. Fremde Kapitalien können freilich auch hier die Entwicklung sehr beschleunigen. Fürs erste wird wohl aber eine Geldgewährung an die Balkanländer von seiten Deutschlands und Ö.-Us. nicht sehr in Frage kommen: dazu ist die Kapitalkraft der europäischen Länder nach dem Kriege zu geschwächt und wird zunächst im eigenen Lande Verwendung finden. Viel eher können die Vereinigten Staaten als Geldgeber auf dem Markte erscheinen. Aber wir dürfen diese Entwicklungsmöglichkeiten überhaupt nicht überschätzen. Dazu fehlen im Orient einstweilen noch ganz andere Voraussetzungen. Ein Ersatz für die zu erwartende deutsche Mehreinfuhr in die Monarchie kann die ö.-u. Mehrausfuhr nach dem Balkan aber überhaupt nicht sobald werden[111].

8. Endlich bleibt für die Stärkung der ö.-u. Volkswirtschaft eine größere Syndizierung und Kartellierung der Industrie übrig, besonders im Zusammenhang mit den entsprechenden deutschen Kartellen und Syndikaten. Die Kartelle könnten sehr wohl eine gewisse Regelung der Absatzverhältnisse zwischen beiden Ländern vornehmen. Dadurch vermöchte bei einem Zollbund die ungünstige Gestal-

[111] Bisher fehlt es den Balkanstaaten auch an Kapital. Die Ausfuhr betrug insgesamt nach (in Millionen Mark):

| | Bulgarien | Griechenland | Rumänien | Serbien | Türkei | insgesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Österreich-Ungarn | 35,6 | 16,5 | 137,2 | 40,1 | 101,4 | 330,8 |
| Deutschland . . . | 23,9 | 17,8 | 91,4 | 21,1 | 75,3 | 229,5 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tung der ö.-u. Industrie durch eine Rayonierung und Gebietskartellierung ausgeglichen zu werden: den beiderseitigen Industrien wird ein bestimmtes Absatzgebiet gewährleistet. Es ist kein Zweifel, daß dadurch die ö.-u. Gewerbe widerstandsfähig gemacht werden können, wenigstens soweit kartellierbare Waren in Betracht kommen. Solche internationale Kartelle bestehen bereits in größerer Anzahl. Speziell zwischen Deutschland und Ö.-U. gibt es jetzt schon eine ganze Reihe von Konventionen bestimmter Art[112]. Es seien genannt: das Kartell der Porzellanfabrikanten, das der Kravattenstoffabriken, das Hartsteingutkartell, Jutekartell, Superphosphatkonvention und andere. Dazu kommen eine ganze Reihe von internationalen Kartellen, wie das der Seidenfärbereien, der Druckknopffabrikanten, der Glühlampenindustrie, das Zementkartell, die Zinkkonvention, von denen jetzt schon entweder österreichische Betriebe allein oder zusammen mit ungarischen beteiligt sind. Ohne Zweifel würde die Zahl dieser Kartelle, Syndikate, Konventionen bei einer wirtschaftspolitischen Annäherung ganz erheblich zunehmen. Man hat darin direkt die Zukunft des wirtschaftlichen Zweibundes erblicken wollen, daß man sich durch Kartelle gütlich den Absatz gegenseitig gewährleistet. Dadurch würde die Umklammerung der ö.-u. Industrie durch die deutsche abgewehrt werden. Ein Teil der Bedenken über die Konkurrenzgefahren möchte dadurch für die ö.-u. Industrie selbst beseitigt oder doch stark geschmälert werden.

Aber es fragt sich, wie diese Eventualität auf die deutsche Industrie selbst zurückwirkt. Würde durch diese Syndikate und Kartelle eine Zunahme unserer Ausfuhr stattfinden, würde wirklich ein Ersatz für andere Absatzmärkte eintreten? Das sieht doch sehr zweifelhaft aus. Mir scheint vielmehr für alle die Industrien, wo solche Konventionen möglich sind, eine Steigerung des Absatzes nach Ö.-U. sehr unwahrscheinlich. Das Gegenteil würde jedenfalls eintreten und der deutsche Absatz im ganzen eher darunter leiden. Denn die Kartelle würden auf eine Erhaltung der ö.-u. Betriebe hinauskommen, also kaum die Ausfuhr dorthin vermehren helfen. Sie würden vor allem auch die Preise auf dem ö.-u. Markte hochhalten. Dadurch vermöchte gewiß die deutsche Konkurrenz für die ö.-u. Industrie gemildert und eine Erhaltung der dor-

[112] Dauernd berichtet darüber S. Tschierschky im Weltwirtschaftlichen Archiv; außerdem die Aufstellung bei Harms: Volkswirtschaft und Weltwirtschaft, S. 492. Palyi meint, (S. 68) daß „durch die Zollunion der Industrie Ö.-Us. mindestens ihr bisheriges Absatzgebiet kontingentiert werden muß“!!

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tigen Betriebe erzielt zu werden. Aber gerade die Hebung des Absatzes und der Ersatz für andere Ausfuhren würde auf dem Wege der Kartellierungen kaum erreicht werden. Andererseits sind auch nicht alle Industrien gleich kartellierungsfähig: am allerwenigsten die Industrien der Fertigprodukte und der Spezialartikel, auf denen doch zum Teil die Stärke der deutschen Ausfuhr und die Schwäche der ö.-u. Industrie beruht[113]. Es ist also dieser Gedanke gerade vom Standpunkte der deutschen Industrie ebenfalls eine zweischneidige Waffe, deren Wirkung durchaus eine negative sein dürfte.

9. Das sind wohl in Kürze die Entwicklungsmöglichkeiten, die man bei einem näheren Zollbund mit einer Zwischenzollinie bzw. aus einer Vorzugsbehandlung bei prinzipieller Erniedrigung der Zollsätze für die deutsche Industrie erwartet. Wenn man versucht, das Für und Wider, das Plus und Minus vorsichtig miteinander abzuwägen und die realen Faktoren in Rechnung zu ziehen, so ergibt sich nirgends ein reinliches Resultat, das einen deutlichen Fortschritt für die deutsche Industrie darstellte. Vielmehr tritt einer möglichen Besserstellung hier eine wahrscheinliche Schlechterstellung dort gegenüber. Vor allem aber ist dies mit allem Nachdruck scharf zu betonen: die Änderung der Handelspolitik allein gibt noch gar keine Mittel für eine innere Hebung der ö.-u. Volkswirtschaft selbst. Auf diese kommt es aber in erster Reihe entscheidend an: Stärkung des ö.-u. Marktes, Steigerung der Bedürfnisse der Bevölkerung, Erhöhung der Produktivkräfte des Landes, Vermehrung der Kapitalien in den dortigen Gewerben und Hebung der Leistungsfähigkeit der ganzen Volkswirtschaft. Das ist das Gesamtinteresse der deutschen Industrie. Im Verhältnis zu diesen Momenten ist die Frage des Wirtschaftsbündnisses in der einen

[113] Ähnlich wie Philippovich tritt auch Palyi für Ermäßigung der Eisenzölle ein. Er denkt dabei vorzugsweise an die Kartelle (S. 31). „Die Eisenindustriellen Deutschlands und Ö.-Us. treten in ein Syndikat mit der Bestimmung, daß sie mindestens die bisherigen Absatzgebiete auch für den Fall der Zollunion gegenseitig sichern.“ Dann würden aber voraussichtlich die Preise nicht nur dieselben bleiben, sondern bis zur Höhe des Außenzolles steigen! Eine andere Möglichkeit sehe ich hier so wenig wie bei Philippovich: bisher sind nirgends die Konsequenzen der Maßnahmen bis zu Ende gedacht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder anderen Form von relativ untergeordneter Bedeutung. Auch die Frage der Vorzugsbehandlung tritt demgegenüber ganz zurück.

Es bleibt für Ö.-U. ein Hauptproblem seiner wirtschaftlichen Zukunft, die Verschiedenheit und Verschiedenartigkeit in der Kulturhöhe der einzelnen Bevölkerungsgruppen auszugleichen. Die einzelnen Landesteile verhalten sich bezüglich Konsumfähigkeit und Kreditwürdigkeit gänzlich verschieden. Weite Gebiete sind volkswirtschaftlich, sowohl was Intensivierung der Betriebe als auch Zahlungswesen betrifft, noch arg rückständig. Sie haben eine durchaus extensive bedürfnislose Kultur. Im allgemeinen sind die deutschen Landesteile weit vorgeschrittener als die übrigen. Um nur eins zu erwähnen, so werden in Krain, Görtz, Istrien nur knapp 10 v. H., in Galizien, wo über ein Viertel der österreichischen Bevölkerung wohnt, nur 5 v. H. der Bevölkerung zur Personaleinkommensteuer herangezogen, in Niederösterreich dagegen 42 v. H. Auf letzteres entfällt über zwei Fünftel des Nettoeinkommens von ganz Österreich, obwohl es nur ein knappes Achtel der Bevölkerung umfaßt. In Galizien aber entfällt auf eine über doppelt so große Bevölkerung nur knapp 8 v. H. des Einkommens[114]. Diese Gegensätze sind weit größer als etwa in Deutschland. Darum ist die Stärkung der Nachfrage und Hebung der Produktivkräfte innerhalb des Rahmens, der nun einmal durch die Naturbedingungen der ö.-u. Volkswirtschaft gegeben ist, die erste Voraussetzung, um überhaupt einen größeren Markt für die Industrieprodukte entstehen zu lassen. Verschiedene Wege können zu diesem Ziele führen. Der Zollbund an sich vermag dazu nicht allzuviel beizutragen. Dabei sind wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Vorgänge zunächst scharf zu scheiden. Es kann durchaus eine wirtschaftliche Annäherung und gegenseitige Befruchtung der Volkswirtschaft stattfinden,

[114] Es betrug:

| | Höhe des Nettoeinkommens | | Zahl der Zensiten | | Zahl der Bevölkerung | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mill. Kr. | = % | in Tausend | = % | in Mill. | = % |
| Nieder-Österreich | 2437,6 | 42,3 | 538,2 | 34,8 | 3,54 | 12,4 |
| Steiermark . . . | 288,9 | 4,9 | 66,6 | 5,6 | 1,44 | 5,1 |
| Böhmen . . . . | 1326,1 | 21,6 | 376,8 | 24,4 | 6,78 | 23,7 |
| Mähren . . . . | 428,3 | 7,0 | 126,8 | 8,2 | 2,63 | 9,2 |
| Galizien . . . . | 492,1 | 7,9 | 124,0 | 8,0 | 8,03 | 28,1 |
| überhaupt . . . | 5960,6 | 100 | 697,4 | 100 | 28,57 | 100 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ohne daß sie in einer handelspolitisch bestimmten Form sich zu äußern brauchte. Es handelt sich eben um innere Vorgänge Ö.-Us., bei denen Deutschland sehr wohl mitzuwirken vermag, ohne schon einen wirtschaftspolitischen Zweibund zu bilden. Es sind folgende drei Gebiete, auf denen die innere Umgestaltung zu erfolgen hätte:

I. Zunächst eine Intensivierung der Landwirtschaft. Vor allem Ungarn hat noch eine sehr extensive Landwirtschaftskultur. Es produziert bisher nur $12^1/_2$ mz pro Hektar gegen $19^1/_2$ in Deutschland. Da es den besten Weizenboden der Welt aufzuweisen hat, so könnte das Land bequem das Doppelte seines bisherigen Ertrages hervorbringen. Und ähnlich steht es mit Österreich, das trotz besserer Bodenqualität in allen Landesteilen hinter dem deutschen Ertrag zurückbleibt. Obwohl das Ackerland zusammen größer ist als das in Deutschland, ist der gesamte Ernteertrag infolge der extensiven Bewirtschaftung wesentlich kleiner [115]. Charakteristisch ist vor allem, daß der Ernteertrag in den letzten 30 Jahren nur eine geringfügige Zunahme zeigte, während in Deutschland die Intensitätssteigerung eine sehr bedeutende, besonders im letzten Menschenalter, gewesen ist. Die bulgarische und serbische Landwirtschaft ist intensiver und ertragsfähiger als die ungarische und zum Teil sogar als die österreichische. Auch die Rinder- und Schweinezucht der Doppelmonarchie beträgt nur zwei Drittel der deutschen. An dem Zollschutz liegt es gewißlich nicht.

Freilich bedingt der Übergang zur intensiven Kultur eine völlige Änderung der Agrarverfassung und der Arbeiterverhältnisse auf dem Lande. Besonders eine stärkere innere Kolonisation und Beschränkung

---

[115] Es betrug in Millionen Stück:

| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Ö.-U. zusammen |
|---|---|---|---|---|
| Pferde | 4,5 | 1,8 | 2,0 | 3,8 |
| Rinder | 20,2 | 9,2 | 6,2 | 15,4 |
| Schweine | 21,9 | 6,4 | 6,4 | 12,8 |
| Schafe | 5,8 | 2,4 | 7,7 | 10,1 |
| | 52,4 | 19,8 | 22,3 | 42,1 |

Nur in der extensiven Schafzucht ist Ungarn Deutschland überlegen — kein gutes Zeichen.

Es betrug in Millionen:

| | Anbaufläche | Weizen | Roggen | Gerste | Hafer | Kartoffeln | Landwirtsch. Bevölk. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ha | t | t | t | t | t | Personen |
| Deutschland | 35,5 | 4,3 | 11,6 | 3,5 | 8,5 | 50,2 | 9,9 |
| Österreich | 18,1 | 1,9 | 2,9 | 1,7 | 2,4 | 12,5 | 8,2 |
| Ungarn | 14,4 | 5,0 | 1,3 | 1,6 | 1,1 | 6,0 | 6,1 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

des Großgrundbesitzes ist Voraussetzung für den Übergang zu einer intensiveren Bewirtschaftung. Die starke ö.-u. Auswanderung stammt vor allem aus den Gebieten des Großgrundbesitzes. In den letzten fünf Jahren (1909—1913) sind $^5/_4$ Millionen Menschen ausgewandert, zu gleichen Teilen aus Österreich und aus Ungarn, von denen doch nur eine Viertel Million wieder zurückgekehrt sind. Die bloße Saisonauswanderung betrug in den letzten Jahren über 300 000 Menschen. Dieses Menschenmaterial könnte für die ö.-u. Volkswirtschaft selbst nutzbar gemacht werden, wenn die Agrarverfassung und damit die landwirtschaftliche Beschäftigung geändert würden. Dadurch würde auch die Kaufkraft der Bevölkerung und ihr Einkommen wesentlich gehoben werden und die Industrialisierung würde ein schnelleres Tempo einschlagen können. Denn der Wanderungsverlust ist immer ein Zeichen dafür, daß das Land diese Menschen nicht zu beschäftigen und zu ernähren vermag.

Wenn etwa die dortige Landwirtschaft auf die Höhe der deutschen Intensität gebracht wird, muß nun freilich mit einer Ausfuhr ö.-u. Agrarprodukte gerechnet werden[116]. Denn es scheint mir unwahrscheinlich, daß das Land jemals die industrielle Höhe Deutschlands zu erreichen vermag, weil dazu die beiden Grundvoraussetzungen, Kohle und Eisen, eben fehlen. Dann würde aber die landwirtschaftliche Überschußproduktion im eigenen Lande nicht mehr Verwendung finden können. Mit dieser Alternative wird man rechnen müssen. Zwar dürfte durch diese Intensivierung der Landwirtschaft die Aufnahmefähigkeit für deutsche Industrieprodukte steigen. In demselben Maße müßte aber auch das Exportbedürfnis der ö.-u. Landwirtschaft zunehmen. Wenn dadurch Deutschland seinen landwirtschaftlichen Bedarf in stärkerem Maße aus Ö.-U. selbst decken könnte, so würden damit die agrarischen Interessen Deutschlands sofort auf den Plan gerufen werden. Ihnen ist ja das Zollbündnis nur darum genehm, weil eben Ö.-U. in letzter Zeit keine landwirtschaftlichen Produkte exportiert hat. In dem Mo-

[116] Bei einem gleichen Ernteertrag wie Deutschland würde Ö.-U. zusammen eine Getreidemenge von 26,9 Millionen Tonnen statt von 17,9 haben (Weizen 11,8 statt 6,9; Roggen 5,9 statt 4,2; Gerste 4,8 statt 3,3; Hafer 4,4 statt 3,5; Kartoffeln 29,5 statt 18,5). Deutschland hatte zusammen 27,9 Millionen Tonnen. Von Brotgetreide erzeugte Deutschland bisher 16 Millionen Tonnen, Österreich-Ungarn bisher nur 11,2, während es bei gleicher Intensität 17,7 haben könnte. Eine kurze Darstellung über die Entwicklung der österreichischen Landwirtschaft bei Schüller, a. a. O. S. 3—7, bei dem sich aber die obigen Berechnungen nicht finden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mente, wo durch deutsches Kapital und deutsche Technik, durch Verwendung von Düngemitteln und stärkerer Viehwirtschaft sich das änderte — und gerade diese Änderung ist nötig, um den ö.-u. Markt überhaupt aufnahmefähig für deutsche Industrieprodukte zu machen — verliert für die deutsche Landwirtschaft das Bündnis seine Bedeutung und würde eine Gegenbewegung hervorrufen. Auch diese Alternative ist sehr zu bedenken.

II. Sodann handelt es sich um eine Kapitalinvestierung der österreichischen und eventuell auch der ungarischen Industrie. Beide leiden an einem starken Kapitalmangel und einer noch wesentlich kleinbetrieblichen Produktionsart, also an einer rückständigen und extensiven Betriebsweise. Die Höhe des Aktienkapitals der dortigen Gesellschaften beträgt nur ein Drittel des deutschen (5,71 Mill. Mk. gegen 17,14 hier[117]). Es ist von ungarischer Seite (Palyi) mit Recht hervorgehoben worden, daß für eine günstigere Gestaltung dieser Verhältnisse beider Königreiche eine wesentliche Befruchtung mit Kapital stattfinden müsse. Und zwar würde es in der Hauptsache deutsches Kapital sein, das hier Verwendung finden sollte[118]. Ob nach dem Kriege dazu freilich die Möglichkeit vorhanden ist, mag dahingestellt bleiben. Abgesehen von der absoluten Kapitalknappheit wird jedoch in Europa allenthalben der Zinsfuß sehr hoch und infolgedessen der Produktivkredit teuer sein. Am allerwenigsten könnte natürlich, was man von ungarischer Seite vorgeschlagen hat, eine Verzinsung von nur 3 v. H. gewährt werden. Unter dieser Voraussetzung wird überhaupt kein Kapital nach Ö.-U. kommen. Eine künftige Kapitalintensivierung ist aber auch notwendig, um die Kaufkraft der ö.-u. Bevölkerung weiter zu heben. Das wäre schon äußerlich wegen der Passivität der Handelsbilanz gegenüber Deutschland erforderlich. Denn durch eine stärkere Einfuhr von deutschen Industrieerzeugnissen müßte natürlich diese Passivität noch zunehmen, wenn nicht gleichzeitig außer der Hebung der agrarischen Ausfuhr ein Kapitalimport stattfindet. Es ist die unerläßliche Bedingung

---

[117] Zahl der Aktiengesellschaften (1912):

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Österreich . | 780 | mit | 3 550 | Mill. Mk. | = | 4,5 | Mill. Mk. | Durchschn. |
| Ungarn . . | 2998 | „ | 2 160 | „ „ | = | 0,7 | „ „ | „ |
| Deutschland | 5422 | „ | 17 140 | „ „ | = | 3,0 | „ „ | „ |

[118] Ungarn hat bei 5 Milliarden Schuldverschreibungen nur 263 Millionen, d. s. 5 v. H. im eigenen Lande untergebracht: darum die hohen Zinssätze!

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dafür, daß überhaupt der ö.-u. Markt aufnahmefähig für deutsche Industrieprodukte wird: daß deutsche Banken dort sich niederlassen und die Kredit- sowie die Kapitalverhältnisse bessern. Alle schönen politischen Wünsche, alle Maßnahmen der Verwaltung und alle Änderungen der Zollsätze bleiben solange illusorisch, bis nicht diese Grundbedingung geschaffen ist. Erst dadurch werden weitere und neue Entwicklungsmöglichkeiten gegeben. Es ist aber auch dringend eine Reform der gesamten Kreditverhältnisse nötig. Denn das Zahlungswesen liegt in vielen Teilen des Staates so ungünstig, daß die Ausfuhr dahin erschwert, ja unmöglich gemacht wird. Verkürzung der Kreditfristen kommt in vielen Fällen einer Zollermäßigung gleich, ja übertrifft sie womöglich.

Allerdings bleibt nun hierbei gerade für die Frage eines Zollbündnisses bzw. einer Zollermäßigung noch eine große Schwierigkeit übrig, die wir wiederum ins Auge fassen müssen. Gerade die Bedingungen für eine stärkere Nachfrage nach deutschen Industrieprodukten auf dem ö.-u. Markte sind einer wirtschaftspolitischen Annäherung hinderlich. Falls in stärkerem Maße ein deutscher Kapitalexport stattfinden sollte, um so mehr dürften wahrscheinlich die schutzzöllnerischen Tendenzen in der Monarchie zunehmen [119]. Das Kapitalinteresse wird nämlich sofort eine hohe und sichere Verzinsung verlangen. Die kann beim Schutzzoll weit eher garantiert werden, als wenn deutsche Konkurrenz die österreichische Industrie bedrängt und deren Rentabilität herabdrückt. Diese Konsequenzen muß man ohne Bedenken sich klarmachen, wenn man nicht ein Pferd vor und eines hinter den Wagen spannen will. Mit einem steigenden Schutz- und Kartellierungsbedürfnis der ö.-u. Industrie wird man zu rechnen haben. Anders kann man sich aber überhaupt eine Steigerung der Nachfrage nach deutschen Industrieprodukten gar nicht vorstellen, als daß diese erste Bedingung eines verstärkten Kapitalexportes erfüllt werde. Dann muß man aber auch die Konsequenzen eines verstärkten Industrieschutzes in Kauf nehmen. Die bloß formelle Zollpolitik vermag darin nur das allerwenigste.

---

[119] In Ungarn hatte eine starke Industrieförderung durch den Staat stattgefunden, die sich auf Gesetzartikel III vom Jahre 1907 stützt. Für die 10 Jahre 1907/17 sind in Ungarn allein die Neugründungen von 438 Fabriken mit 750 Mill. Kronen Aktienkapital vorgesehen, von denen der Staat 125 Mill. Kronen beisteuert; vgl. Lukacz, a. a. O. S. 8.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Für Ungarn kommt noch das spezielle Problem hinzu, daß es Verwendung seiner ländlichen Überschußbevölkerung im eigenen Lande suchen muß. Das kann einmal durch die innere Kolonisation geschehen, sodann aber durch weitere Industrieförderung, die wieder einen erhöhten Schutz hervorrufen wird. Darüber helfen die besten politischen Stimmungen nicht hinfort.

III. Intensivierung der Landwirtschaft und Kapitalinvestierung der Industrie allein vermögen die Kaufkraft der Bevölkerung zu heben und die Nachfrage nach deutschen Industrieprodukten zu verstärken. Allein durch diese beiden Momente kann ein Aktivsaldo geschaffen werden, der sich bei der Handelsbilanz in einer stärkeren Einfuhr von Industrieprodukten umsetzt. Durch erstere wird die Möglichkeit der Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte, durch letztere die Stärkung des inneren Marktes bewirkt werden. Beides kann sich in eine vermehrte Wareneinfuhr aus Deutschland umsetzen. Hebung der Schulbildung und der Arbeiterklasse im ganzen müssen aber ferner hinzukommen, um das Ziel zu erreichen. Eine ungebildete, bedürfnislose Bevölkerung vermag keine dauernde Nachfrage zu entfalten. — Für die Verringerung der Produktionskosten und die Erhöhung der Absatzmöglichkeit bleibt schließlich als drittes Moment, die Besserung der Transportverhältnisse in die Hand zu nehmen: Anschluß der Ausfuhrwege an das innere Bahnnetz, Kanalisierung der Flüsse, Ausbau des Eisenbahnnetzes, Verbilligung der Tarife. Dadurch lassen sich die Preise in der Donaumonarchie überhaupt günstiger gestalten; das dürfte dann auf die Produktion und Konsumtion in gleicher Weise anregend zurückwirken. Durch die Verbesserung des Transportwesens vermöchte am ehesten ein Teil der sonst ungünstigen Produktionsbedingungen des Landes aufgehoben zu werden. Die Behauptung „von dem wesentlich erweiterten und gesicherten Markt“ bleibt solange unerfüllt, bis nicht der Transportradius sich erweitert. Transportverbesserung bedeutet immer Produktionsverbilligung. Auch hierzu ist natürlich Kapital notwendig, an dem sich deutsche Interessen beteiligen könnten. Aber wie sich schon an dem Beispiel Englands gezeigt hat, gehen nun einmal Kapital- und Exportinteressen nicht Hand in Hand. Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtigall. Jener wünscht gesicherten Profit eventuell mit Hilfe von Schutzzöllen und Kartellen, dieser wünscht möglichst freien Absatzmarkt und Zollermäßigung. Beide Interessen stehen, wie mir scheint, in einem inneren Gegensatz zueinander.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Bedingungen, um die ö.-u. Volkswirtschaft zu heben, sind auch die Bedingungen zur Hebung der deutschen Ausfuhr und der Sicherung eines Absatzmarktes für die deutsche Industrie. Aber gerade diese Bedingungen sind offenbar einem Zollbündnis beider Länder, wenigstens für die nächste Zukunft, nicht günstig, da beide gegenseitigen Interessen sich nicht miteinander vertragen. Und doch kann nur auf jene Weise eine Hebung der ö.-u. Volkswirtschaft erfolgen, die auch ein starkes Interesse der deutschen Industriekreise ausmacht.

10. Nicht um die Fragen der privaten Interessen von einzelnen Gewerben handelt es sich bei diesen Erörterungen, sondern um die Hervorhebung allgemeiner Richtlinien, soweit die deutsche Industrie davon berührt wird. Die Orientierung wird nur eine vorläufige sein können, weil im Grunde alles von der Art der Friedensbedingungen und der territorialen Änderungen abhängt. Allerdings ist es notwendig, daß man stets die Gesamtheit der deutschen Industrie überschaut und nicht, wie es bisher meist geschehen ist, bei einzelnen herausgegriffenen Beispielen stehenbleibt. Bei den komplizierten Verhältnissen, die hier überall vorliegen, werden ohnedies noch sehr sorgsame Enqueten und Einzeluntersuchungen notwendig werden[120]. Wir geben darum auch diese Zusammenfassung nur mit allem Vorbehalt.

Das Ergebnis ist für die deutsche Industrie im ganzen wie im einzelnen durchaus zwiespältig. Entsprechend ist es auch das Interesse an dem Zustandekommen einer wirtschaftspolitischen Annäherung. Man wird darum bei dem künftigen Vorgehen doppelt vorsichtig sein müssen. Wenn das eigentliche Problem die dauernde Stärkung der ö.-u. Volkswirtschaft und die Sicherung eines kaufkräf-

---

[120] Der Verband süddeutscher Baumwollwarenverbraucher faßte Juni 1915 folgenden Beschluß: „Es möge der Verband deutscher Baumwollgarn-Verbraucher eine geeignete Persönlichkeit mit der Aufgabe betrauen, bezüglich der Einfuhr von Baumwollgarnen aller Art aus Ö.-U., wie für die Einfuhr der daraus hergestellten Fabrikate an rohen, bunten und veredelten Geweben, Zwirnen und Garnen, Trikotgeweben und Strickwaren aus Österreich nach Deutschland und umgekehrt das nötige Material über den vor dem Kriege bestandenen Austausch nach Mengen und Werten, über die Bedingungen, unter welchen in beiden Staaten die Industrie in bezug auf technische Leistungsfähigkeit, Löhne, steuerliche und soziale Belastung, Bezug der Rohstoffe und Hilfsstoffe, Zinsfuß, Organisation des Absatzes usw. arbeitet, zu sammeln und als Denkschrift mit bestimmten Vorschlägen den angeschlossenen Verbänden unterbreiten."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tigen Absatzmarktes bleibt, dann rückt die Frage des zollpolitischen Zusammenschlusses überhaupt an die zweite Stelle. Für jene Hauptprobleme kommt es vielmehr auf ganz andere Dinge an. Man hat bisher meist viel zu einseitig nur die Frage des Zolltarifes bzw. der Vorzugsbehandlung in den Vordergrund gestellt. Dieses Urteil bedarf an der Hand der Tatsachen einer Revision und Ergänzung. Wir haben bei der Darstellung der einzelnen Gewerbe und ihres Absatzes nach Ö.-U. zur Genüge gesehen, daß diesen anderen Momenten durchaus der Haupteinfluß zuzuschreiben ist. Die ganze Zollfrage spielt heute überhaupt nicht mehr die Rolle wie noch vor einem Menschenalter. Hoher Zoll hat die Entwicklung des deutschen Absatzes für viele Gewerbe durchaus nicht gehemmt; andererseits ist trotz relativ niedriger Zölle der ö.-u. Markt für manche Produkte nicht aufnahmefähig geworden. Es kann auch nicht anders sein.

Denn in der Reihe der Produktionskosten und Produktionsbedingungen ist eben der Zoll immer nur ein Moment neben anderen, die zusammen schließlich den Ausschlag geben. Dazu gehört die ganze verwaltungsmäßige Behandlung der fremden Einfuhr, die Höhe der Eisenbahnfrachten und deren jeweilige Anwendung, die Bevorzugung einheimischer Waren auf Kosten der deutschen seitens der Behörden. Vor allem auch die Zahlungs-, Kredit- und Transportverhältnisse des Landes spielen in ihrer Gesamtheit mindestens eine ebenso große Rolle wie die Zollsätze. Eine durchgehende Besserung in all diesen Beziehungen vermag das Ungünstige in anderer Beziehung mindestens auszugleichen. Namentlich die Zahlungsverhältnisse, die bekanntlich in Ö.-U. wegen des unausgebildeten Kredites noch sehr viel zu wünschen übrig lassen, sind von großem Einfluß. Eine Verkürzung der Zahlungsfristen, das wurde oben schon gesagt, kommt einer Zollherabsetzung oft mindestens gleich. Auch durch die Frachtenpolitik der Eisenbahn läßt sich die Zollpolitik zum guten Teile kompensieren. Diese springt nur weit mehr in die Augen und wird darum weit mehr Gegenstand der öffentlichen Diskussion als jene anderen Momente. Sollte aber eine zollpolitische Annäherung in Ö.-U. etwa eine Schädigung der dortigen Industrie hervorrufen, so wird in dem Donaustaate eine starke wirtschaftliche Reaktion einsetzen. Sie dürfte in allen den hervorgehobenen Momenten sich Geltung verschaffen auf Kosten der bevorzugten deutschen Einfuhr. Auch das Umgekehrte für Deutschland liegt im Bereiche der Möglichkeit, daß man die Bevorzugung auf der einen Seite

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

durch Benachteiligung auf der anderen wieder auszugleichen sucht. Das hat sich schon früher oft genug bei dem Widerstand der Behörden bemerkbar gemacht und würde dann von neuem stärker hervortreten. Das Gewicht der zentrifugalen Kräfte in einem Staatswesen ist niemals zu unterschätzen. Besonders in einem Staate wie Ö.-U. ist damit von vornherein zu rechnen. Diese wirtschaftliche Reaktion aber müßte weit ungünstiger wirken und würde die vorübergehenden Vorteile, die wir eventuell sonst erhalten, wieder aufheben. Auch diese Entwicklungsmöglichkeit ist durchaus im Auge zu behalten und diese Alternative ist von vornherein in Erwägung zu ziehen, wenn man weitsichtige Realpolitik treiben will. Politik ist nun einmal nur die Kunst des Möglichen.

Das Schwergewicht für eine wirtschaftliche Annäherung, von der die deutsche Industrie wirklich auf die Dauer und ohne die Besorgnis von Rückschlägen Vorteile hat, liegt nicht so sehr in zollpolitischen Maßnahmen, als vielmehr in Reformen der inneren Verwaltung Ö.-Us.: Steuergesetzgebung, Maßnahmen der Transport- und Konzessionspolitik, allgemeine Schulbildung und Hebung der Arbeiterbevölkerung und ähnliches. Vornehmlich aber werden Umgestaltung der Agrarverhältnisse und stärkere Kapitalinvestierung in Industrie und Landwirtschaft, sowie Hebung der Kredit- und Zahlungsverhältnisse die Grundlagen einer weitschauenden Wirtschaftspolitik bilden müssen. An all diesen inneren Verhältnissen kann der Natur der Sache nach die äußere Zollpolitik nur sehr wenig ändern. Auf jene Einfluß auszuüben, kann nur die freie Entschließung der führenden Schichten der beiden Nachbarstaaten selbst sein. Deutschland wird in vielen Beziehungen das Beispiel geben können, wird vor allem mit seiner Kapitalkraft zu Hilfe kommen können. Aber das übrige muß von der dortigen Bevölkerung allein ausgehen.

Unter diesen Umständen wird schon die allgemeine Frage, die uns hier beschäftigt, etwas anders lauten, als bisher meist angenommen wurde: Auf welche Weise werden am besten dauernde Garantien gegeben, um die ö.-u. Volkswirtschaft zu stärken, um wirtschaftliche Reibungen zwischen den beiden Ländern in Zukunft möglichst zu vermeiden und um damit der deutschen Industrie erleichterten Absatz zu verschaffen? Ist von den eingangs erwähnten fünf Formen die eine oder die andere dazu besonders geeignet? Das ist

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zum Schluß noch einmal ganz vorurteilslos zu erörtern. Dabei scheidet die Frage der völligen Zollunion aus den Erörterungen einstweilen gänzlich aus und bleibt der Zukunft überlassen.

Ein näherer Zollanschluß, sei es in der Form der Zwischenzollinie bei gemeinsamem Außentarif, oder in der Form der prinzipiellen Vorzugsbehandlung auf beiden Märkten, würde wirtschaftlich durchaus das nicht zu halten vermögen, was es auf den ersten Anblick verspricht. Die Enttäuschung darüber müßte sehr bald und zwar auf beiden Seiten eintreten. Sie sollte man sich lieber ersparen. Denn eine Reihe von Voraussetzungen, von denen man stillschweigend dabei ausgeht, trifft eben nicht zu. Diese notwendige Enttäuschung würde sich in einer starken wirtschaftlichen Reaktion fühlbar machen, die auf die deutsche Industrie nur schädlich wirken könnte. Ob ein solcher Rückschlag politisch erwünscht ist, lasse ich dabei ganz dahingestellt. Es ist aber nötig, von vornherein auf diese Aussicht hinzuweisen und über augenblickliche und vorübergehende Vorteile deutscherseits diese psychologischen Momente nicht zu übersehen. Nicht empfehlenswert muß vollends ein Plan erscheinen, der auf einen Zeitraum von 50 bis 60 Jahren eingestellt ist. Man würde die künftigen zwei Generationen dadurch an ein vorgeschriebenes Schema binden, das für sie höchstwahrscheinlich gar nicht mehr passen wird. Die Voraussetzung, daß in einem solchen Zeitraume die politische Konstellation sowie die Gesinnungen der Bevölkerung, der wechselnden Regierungen und der Parlamentsmehrheiten immer die gleichen bleiben werden, ist an sich nicht anzunehmen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse werden sich in einem solchen Zeitraum prinzipiell nicht minder ändern als in dem verflossenen halben Jahrhundert. Ich will von der formellen Schwierigkeit dabei ganz absehen, die ein Zollbund der drei vereinigten Staaten bereiten müßte. Nur kurz ist darauf hinzuweisen, daß die Bewegungsfreiheit gegenüber anderen Ländern dadurch nicht erleichtert, sondern ganz wesentlich erschwert wird, da nun einmal die konkreten Verhältnisse in beiden Ländern so gänzlich verschieden liegen. Jeder Kontrahent muß bei einem Zollbund noch auf die Bedürfnisse der Industrien der beiden anderen Länder Rücksicht nehmen, deren Interessen doch wesentlich auseinandergehen. Der Bund würde beim Abschluß von künftigen Handelsverträgen eine außerordentliche Schwerfälligkeit an den Tag legen, wenn man an die langwierigen Vorbereitungen eines Handelsvertrages im eigenen Lande denkt. Doch von alledem mag billig ab-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gesehen werden. Wenn das Ziel sonst lohnt, könnten und müßten alle diese Fährnisse und Schwierigkeiten überwunden werden.

Aber der positive Gewinn würde, wie die konkreten Auseinandersetzungen zeigen, für beide Teile weder durch den Zollbund mit Zwischenzollinie noch durch die prinzipielle gegenseitige Vorzugsbehandlung groß genug sein. Dem möglichen Gewinn auf der einen Seite steht ein wahrscheinlicher Verlust auf der anderen Seite gegenüber, sowohl bezüglich des direkten Austausches der beiden Länder untereinander, als auch bezüglich des Handels mit dritten Staaten. Das 120-Millionenreich wird ja eine wirklich geschlossene Einheit niemals zu bilden vermögen. Das Beispiel der Vereinigten Staaten, das eben tatsächlich fast ein Land unbegrenzter Möglichkeiten darstellt, paßt darum so schlecht, selbst wenn die äußere Bevölkerungszahl eine ähnliche ist. Dem Ausland gegenüber wird damit gewiß nicht sehr imponiert, da sich nun einmal die schwachen Punkte des Zollbündnisses nicht verheimlichen lassen: sie würden ja schon in den verschieden abgestuften Zuschlägen des gemeinsamen Außentarifes zum Ausdruck kommen. Es bleibt also als ein Hauptvorzug die gegenseitige Ergänzung der beiden Reiche untereinander übrig. Aber auch dieser Vorzug ist nicht bedeutend genug. Denn als Land der Rohstofflieferung kann Ö.-U. im ganzen so wenig in Betracht kommen, wie Deutschland für das befreundete Nachbarland. Auch für den Bezug von Holz, Petroleum und Öl wird jenes niemals den Hauptlieferanten zu bilden, sondern nur eine Ergänzung zu geben vermögen. So außerordentlich wertvoll diese ist, so kann sie doch eben nicht die Hauptsache ausmachen. Dabei ist für die Zukunft eher eine Abnahme der Rohstoffbeschaffung seitens Ö.-Us. an Deutschland zu erwarten. Als Abnehmer deutscher Industrieprodukte andererseits, das geht aus alledem hervor, sind es nicht in erster Linie die Zollsätze, die die Gesamtheit des Warenaustausches bestimmen.

Der Gedanke der prinzipiellen Vorzugsbehandlung würde dabei am meisten Enttäuschung hervorrufen. So plausibel er auch im ersten Moment erscheint, so wenig verspricht er in Wirklichkeit der deutschen Industrie auf die Dauer zu nützen. Es fehlt eben in großem Maße auf dem ö.-u. Markte fremde Einfuhr von Fabrikaten, die die deutsche Industrie verdrängen könnte! Es bleibt darum in der Hauptsache die einheimische Industrie des Nachbarreiches selbst und deren künftige Gestaltung, die für den Absatz deutscher Produkte den Ausschlag geben



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wird. Ö.-U. wird doch immer nur ein Land begrenzter wirtschaftlicher Möglichkeiten für uns bleiben. Sie zu entwickeln und zu stärken wird das Hauptproblem auch für unsere Industrie sein müssen. Nicht aus dem Grunde, weil eine Reihe deutscher Firmen bereits in Ö.-U. Filialen errichtet haben und bei einem Zollbund dadurch natürlich geschädigt würden. Auch nicht darum, weil die ö.-u. Industrie ihrerseits der deutschen auf dem eigenen Boden Konkurrenz bereiten würde. Diese Opfer können ohne Not gebracht werden und sie müßten es, wenn das Ziel selbst bedeutend genug ist, wenn der dauernde Nutzen groß genug wäre. Denn das würde wirklich ein schlechter Wirtschafter sein, der sich scheute, vorübergehend die Generalkosten zu erhöhen, vorausgesetzt, daß daraus wirklich ein erweiterter Absatz folgte. Aber das ist eben nach den Ausführungen über die Lage der verschiedenen Industrien und über die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten nicht der Fall, wenn man versucht, die einzelnen Punkte in ihren Konsequenzen und Möglichkeiten ganz zu durchdenken. Diese Eventualitäten sind aber bereits vorher nach allen Richtungen in Erwägung zu ziehen, um spätere unangenehme Enttäuschungen von vornherein zu vermeiden. Weder eine Durchführung der nationalen und geographischen Arbeitsteilung, noch der etwaige Ersatz der sonstigen Verluste durch vermehrten Export nach dem Balkan und dem Orient, weder die Erstarkung der eigenen Industrie durch das Beispiel und die Konkurrenz der deutschen, noch auch endlich der Gedanke einer Weiterführung der Kartelle und Syndikate liefern dafür schon ausreichende Garantien. Gewiß ist sehr vieles davon haltbar und durchführbar, wie wir betont haben. Und in Zukunft wird manches davon sich in bestimmten Grenzen wohl noch mehr durchsetzen. Aber das kann geschehen, ohne den Bedenken eines Zollbundes und eines wirtschaftspolitischen Zusammenschlusses zu unterliegen. Durch die minutiöse Ausarbeitung eines gemeinsamen Außentarifes bzw. der Zwischenzollsätze wird die dauernde Inanspruchnahme eines großen Beamtenapparates unvermeidlich. Statt dessen sollte man Kraft und Zeit lieber auf nützliche und positive Arbeit zur Hebung der produktiven Kräfte lenken, die für beide Teile mehr Erfolg verspricht. Die Menge der Reibungsflächen ist in Zukunft zu vermindern, nicht noch zu vermehren.

Wir haben versucht, bei der Entwicklung des deutschen Absatzes für die einzelnen Gewerbe jedesmal ungefähr das Maß festzustellen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

das auf die Höhe der Zollsätze und auf andere Momente entfällt. Und wir haben eben diese anderen Momente oft meist stärker gefunden als die ersteren. Dadurch wird aber notwendig auch die Richtung der künftigen Wirtschaftspolitik der beiden Länder bestimmt werden müssen. Auf diese anderen außerzollpolitischen Momente wird das Hauptaugenmerk zu richten sein, wenn nicht die wirtschaftliche Annäherung nur ein Augenblickserfolg sein soll. Ein direktes zollpolitisches Bündnis ablehnen, heißt darum noch lange nicht, auf wirtschaftliche Annäherung selbst verzichten — im Gegenteil. Nur geht der Weg eben nach den vorangehenden Ausführungen nach ganz anderer Richtung, als er meist gesucht wird. Von den fünf Formen in der künftigen Gestaltung des Güteraustausches zwischen den beiden befreundeten Ländern werden es die beiden letzten sein, die als die zweckmäßigen in Betracht kommen: der Reziprozitätsvertrag mit bedingter oder der erweiterte Tarifvertrag mit allgemeiner Meistbegünstigung. An sich haben beide Formen viel für sich und manches gegen sich.

In Frage kommen kann nur ein Tarifvertrag auf erweiterter Grundlage: also mit gleicher Art der Zollverwaltung auf dem deutschen und ö.-u. Gebiete, möglichst angepaßter Tarifierung der Zollpositionen, mit gleichmäßigen Frachttarifsätzen und Erleichterung des Durchgangsverkehrs nach dem Balkan, endlich mit entgegenkommender Zollbehandlung auf beiden Seiten. Ein solcher erweiterter Tarifvertrag bietet mehr Gewähr als ein Zollbund mit Außentarif und Zwischenzollinie oder eine bloße Vorzugsbehandlung. Dabei muß der künftige Handelsvertrag prinzipiell eine zweckmäßige Tarifrevision zur Voraussetzung haben. Es könnte etwa die bloße Zollbelastung auf solche Waren, die in Ö.-U. doch nicht hergestellt werden und darum dort gar nicht schutzbedürftig sind, fortfallen. Es müßte auch die gegenseitige Rohstoffeinfuhr erleichtert werden (zum Beispiel durch Herabsetzung der Frachttarife), soweit nicht das andere Land sie selbst für die eigene Industrie braucht. Die Freiliste der Waren könnte weiter vermehrt werden, was der ö.-u. Wirtschaft nur zugute kommen würde. Darauf dürfte man sich freilich deutscherseits einzurichten haben, daß künftig ein Teil der bodenständigen Industrien des Nachbarlandes in stärkerem Maße dort verbliebe, wo die natürliche Grundlage sich befindet. Das ist eine Tendenz, mit der man überhaupt auch in anderen



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Staaten, wie Kanada und Australien, wie Rußland und Skandinavien zu rechnen hat. Es müßten sodann in dem künftigen Tarifvertrag die einzelnen Zollpositionen den Interessen von Verbrauchern und Erzeugern zweckmäßiger angepaßt werden als bisher. Oftmals kann bei besserer Ausnutzung der Produktion durchaus eine Ermäßigung der Zollsätze eintreten. Im Anhange ist an dem Schulbeispiel der Maschinenindustrie gezeigt (Spalte b und d), wie günstig die Verringerung der Materialkosten wirkt und wie dadurch die Absatzfähigkeit erhöht wird. Diese gründliche Reform und Revision des ö.-u. Zolltarifes ist aber eine Frage für sich: sie wird unter allen Umständen nötig sein. Denn die Erkenntnis hat sich in der Donaumonarchie durchgesetzt, daß der alte Tarifvertrag die Entwicklung nicht so gefördert hat, wie es wohl möglich gewesen wäre. Der ö.-u. Export ist im allgemeinen nicht so vorangeschritten wie in anderen Ländern. Ö.-Us. Anteil am Welthandel ist seit Beginn dieses Jahrhunderts in einem langsamen Rückgang begriffen. Wenn dieser auch nicht sehr beträchtlich erscheint, so ist er doch immerhin deutlich ausgedrückt (von 3,6 v. H. des Welthandels in 1901 auf 3,2 v. H. in 1913). Sein Außenhandel hat sich von 1907/13 unter dem letzten Handelsvertrag trotz wesentlicher Erhöhung der Zölle um 49 v. H. vergrößert, der Rußlands um 68, Italiens um 73, Deutschlands um 81, der Welthandel um 35 v. H. Man wird diesem relativen Zurückbleiben der ö.-u. Volkswirtschaft hinter der anderer Länder doch auf den Grund gehen müssen, um eine Hebung der Produktivkräfte in die Wege leiten zu können.

Für Deutschland würde die bloße Vorzugsbehandlung nur geringe Vorteile verschaffen und dasselbe würde aus anderen Gründen für die ö.-u. Industrie der Fall sein. Die Hoffnung, die man wohl von mancher Seite darauf setzte, dürfte sich wohl sehr bald als illusorisch erweisen, wenn nicht Hand in Hand damit eine wirkliche Erniedrigung der Zollsätze ginge. Darauf käme es vor allem an und dies ist weit wichtiger als die prinzipielle Vorzugsbehandlung. Die fremde Konkurrenz ist auf dem ö.-u. Markte nicht so erheblich, daß aus deren Verdrängung ein großer Gewinn für uns entspringt. Denn dieser steht eben ein entsprechender Verlust bei uns selbst gegenüber. Eine Vorzugsbehandlung aber, bei der möglicherweise gerade die Produkte, die aus Deutschland kämen, vorher eine Zollerhöhung erführen, würde für die deutsche Industrie eine Verschlechterung darstellen. Es kommt

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

also in dem künftigen Tarifvertrag auf die Höhe der Zollsätze selbst, nicht auf die Fragen der Differenzierung und Präferentation für die deutsche Industrie an. Jene Tarifrevision aber muß stets unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen Stärkung des Marktes und der Hebung der ö.-u. Gesamtwirtschaft erfolgen. Auch hier wird bisher auf jene bloße Form ein zu großes Gewicht gelegt, die unter den bestehenden Verhältnissen und der Gestaltung des Güteraustausches mit den beiden Nachbarstaaten nun einmal nicht von so großem Belange ist.

Es fragt sich aber nun, wie unter dem erweiterten Tarifvertrag die Meistbegünstigung am zweckmäßigsten gehandhabt werden kann: ob allgemeine Meistbegünstigung zu gewähren ist oder nur solche mit Gegenseitigkeit (Reziprozität). Im letzteren Falle würde anderen Staaten die Meistbegünstigung, die Deutschland und Ö.-U. sich ohne weiteres einräumen, nur gegen eine gleichwertige Konzession gewährt werden, sonst aber nicht. Das würde noch keine allgemeine Bevorzugung der beiden verbündeten Länder bedeuten, sondern nur in bestimmten Fällen, wo andere Staaten keine Gegenkonzession für sich erlangen. Es würde prinzipiell ein Doppeltarif für alle Vertragsstaaten geschaffen werden, außer dem Vertragstarif also noch ein Minimaltarif. Für die Verhandlungen würde eine solche Aufstellung ganz zweckmäßig sein. Aber in Wirklichkeit würde doch diese Art Reziprozität in der Hauptsache auf die allgemeine Meistbegünstigung hinauslaufen.

Denn natürlich werden alle Länder solche Reziprozität für sich in Anspruch nehmen wollen. Da andere Staaten ebenfalls das System des Doppeltarifes befolgen dürften, so werden sie nur immer dann die Minimalsätze einräumen, wenn der Zweibund sie ihnen ebenfalls gewährt. Politische Macht ist dafür ganz bedeutungslos. Es müßten schon sehr ungeschickte Unterhändler eines fremden Staates sein, die nicht in jedem Falle eine Reziprozität konstruieren könnten. Voraussichtlich kämen wir also bei der Reziprozität, wenn nicht formell, so doch tatsächlich auf eine weitgehende, allgemeine Meistbegünstigung zurück. Nur in einigen Punkten würden sie vielleicht eine Ausnahme erfahren, die indessen für die deutsche Industrie von geringem Belange sein möchte. Denn wenn England beim Freihandel bleiben sollte, so würde es unter allen Umständen Minimalsätze erhalten. Wenn es aber künftig Zollfreiheit nur gegen Reziprozität (Fair trade) gewähren sollte, so würde man England die Minimalzölle erst recht

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einräumen, um diesen Kunden nicht zu verlieren. Eine Benachteiligung im englischen Kolonialreich wird man ebenfalls möglichst zu vermeiden suchen.

Andererseits liegt die Erhaltung der ausländischen Minimalsätze im dringendsten Interesse der deutschen Industrie. Nehmen wir an, daß ungarische Agrarprodukte bei uns bevorzugt werden sollen gegenüber russischen, rumänischen, argentinischen und kanadischen Produkten, so würden diese Länder ebenso verfahren und für ihre Fabrikateneinfuhr nur dort den Minimaltarif gewähren, wo auch sie ihn für ihre Agrarprodukte erhalten. Das könnte natürlich in erster Linie England zugute kommen, das dadurch bezüglich seiner Industrieausfuhr in dritten Staaten Bevorzugung vor der deutschen erhielte. Dasselbe Interesse an den Minimalsätzen haben aber Ö.-U. und Deutschland in bezug auf den Balkan und nahen Orient. Sie werden also auch deren Produkten ebenfalls Minimalsätze einräumen müssen, um dort dieselben zu erhalten: sonst werden die Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreich, die ja gerade auch die Geldgeber der Balkanstaaten sind, bevorzugt werden. Vor allem darf nicht der deutsche Absatz in Skandinavien, in Holland und der Schweiz, Spanien und Portugal, von England ganz zu schweigen, zugunsten etwa der Vereinigten Staaten benachteiligt werden. Hier würde man also allenthalben bedingte Meistbegünstigung mit Reziprozität gewähren. Da aber in jedem Falle doch nur ein ungefähres Äquivalent geboten werden kann und es sich um verschiedene Waren handelt, so würde der Zolltarif nicht nur ganz außerordentlich kompliziert (Ursprungserzeugnisse!) werden. Vielmehr es würde schließlich in den meisten Artikeln doch wieder die gleichen Tarife wie Deutschland und Ö.-U. gewährt werden. Ich sehe im Endeffekt, auf den es schließlich allein ankommt, einen großen Unterschied zwischen der prinzipiellen Reziprozität und der allgemeinen Meistbegünstigung durchaus nicht. Nur bei den Verhandlungen könnte es unter Umständen sehr zweckmäßig sein, einen Doppeltarif zugrunde zu legen.

Unter den Verhältnissen des erweiterten Tarifvertrages, wie wir ihn vorhin skizziert haben, scheint aber die Beibehaltung der allgemeinen Meistbegünstigung überhaupt nicht bedenklich. Denn all die Erleichterungen, die sich Deutschland und Ö.-U. tatsächlich durch jene Abmachungen verschaffen, können anderen Ländern gar nicht zugute kommen, da sie eben nicht benachbart sind und jene Erweiterungen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dadurch gegenstandslos werden. Nur wenn man einseitig das Augenmerk auf die Zollsätze allein richtet, aber die Zollverwaltung und Zollbehandlung, die Frachtpolitik und Rechtsprechung dabei übersieht, treten die Schattenseiten der Meistbegünstigung hervor. Wenn aber die wirtschaftliche Annäherung zwischen Deutschland und Ö.-U. in allen diesen Punkten wirklich Erleichterungen schafft, so schwinden die Bedenken. Denn es ist ja der Grundgedanke dieser Untersuchung, daß der ö.-u. Markt für die deutsche Industrie immer nur eine neben vielen anderen Möglichkeiten darstellt, daß auch der Balkan und Orient weder an Kaufkraft noch an Bevölkerungszahl einen Ersatz darstellen kann. Der Export von Fertigfabrikaten nach Südamerika betrug in den letzten beiden Jahren allein 700 Mill. Mk., der nach Ö.-U. aber nur 530. Nach Rußland setzten wir für fast 600, nach England für mehr als 870, nach Frankreich, Italien und der Schweiz zusammen für mehr als 1000 Mill. Mk. ab. Die Ausfuhr von Fertigwaren ist aber am wichtigsten. Ö.-U. kann den Ausfall nach anderen Ländern nicht ersetzen.

Es ist eine Lebensfrage, daß die deutsche Industrie bei ihrem starken Exportbedürfnis allenthalben als meistbegünstigt behandelt wird. Mithin wird man umgekehrt auch allenthalben selbst Meistbegünstigung gewähren müssen und nur dort davon abgehen, wo auch jene nicht zutrifft. Denn es ist bisher viel zu wenig beachtet worden, was am Schluß nochmals betont werden muß, daß die deutsche Ausfuhr nach dem Donaustaate sich in einem ganz wesentlichen Punkte von dem nach allen anderen Ländern der Erde unterscheidet. Sie besteht nämlich in einem fast doppelt so großem Maße als anderswohin aus Rohstoffen und Halbfabrikaten und in einem wesentlich kleineren Anteil aus Fertigwaren! Wir hatten es bei den verschiedenen Gewerben ja vordem im einzelnen gesehen; aber das Gesamtergebnis hat doch entscheidende Bedeutung. Während im Durchschnitt nur zu einem Viertel die deutsche Ausfuhr aus Rohstoffen und halbfertigen Waren und dafür zu zwei Dritteln aus Fabrikaten besteht, setzt sie sich nach Ö.-U. zu je fast der Hälfte aus beiden zusammen (vgl. Anhang III). Das ist aber vom Standpunkt der deutschen Industrie, die das Hauptgewicht auf die Fertigprodukte legt, nicht eben günstig zu beurteilen. Um so mehr muß ihr darauf ankommen, die weltwirtschaftlichen Beziehungen zu anderen Ländern weiter zu pflegen und zu stärken.

Soweit der Zolltarif in Betracht kommt, wird die wirtschaftliche Annäherung mithin nicht das Hauptgewicht auf die Form der Be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

vorzugung oder Reziprozität, als vielmehr auf den Inhalt der Zollsätze selbst zu legen haben. Darauf kommt es für die deutsche Industrie in erster Linie auf dem ö.-u. Markte an. Sie wird aber auch bei der Abmessung der Zollsätze wiederum weit mehr die wirtschaftliche Erstarkung des Donaustaates und die Erleichterung des Güteraustausches im ganzen ins Auge zu fassen haben, als etwa die Frage der Bevorzugung, die wirklich von sehr untergeordneter Bedeutung ist. Dieser erweiterte Tarifvertrag, wie er hier angedeutet wird, würde an sich schon einen großen Fortschritt bedeuten. Er könnte die Schwierigkeiten, die sonst im Absatz der Warenausfuhr stecken, beheben und damit die wirtschaftliche Annäherung ganz wesentlich fördern. Ö.-U. wird einen Teil seiner Arbeitskräfte der deutschen Volkswirtschaft zur Verfügung stellen, wo sie gebraucht werden, statt daß sie nach den Vereinigten Staaten auswandern. Deutsches Kapital wird an ö.-u. Unternehmungen sich beteiligen, dadurch die Kaufkraft der Bevölkerung, die Produktivität der Landwirtschaft und Industrie stärken. Deutsche Banken können mitwirken, die Krediteinrichtungen zu vermehren und damit die so dringend nötige Besserung der Zahlungsverhältnisse in die Wege zu leiten. Das sind die wirklichen inneren Grundlagen der Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Dadurch wird die Finanzkraft des Landes gehoben werden, die sich in Verallgemeinerung der Schulbildung, Hebung der Arbeiterklasse, Ausbau der Transportmittel, Ausnutzung der alpinen Wasserkräfte äußern. Auf diese Weise würde Deutschland an seinem Teil an der Erstarkung der ö.-u. Produktivkräfte mitwirken, die uns selbst dann dauernd von Nutzen wäre, ohne doch die Reibungsflächen zu vermehren. Dazu gehört allerdings für Ö.-U. selbst eine zeitgemäße Revision des Tarifvertrages, die nicht auf einen Schutz um jeden Preis hinausläuft, sondern die dauernde Erstarkung der Produktivkräfte zur Richtschnur nimmt. Eines Zollbundes oder auch nur einer Vorzugsbehandlung, deren Wirkung in Bälde beiderseits Enttäuschungen hervorrufen müßte, bedarf es dazu nicht. Wirtschaftlich, nicht zollpolitisch mag die Annäherung sein.

Soweit vor dem Frieden und vor der Kenntnis der künftigen Konstellationen es möglich ist, ein vorläufiges Votum abzugeben, würde es also dahin lauten: Ablehnung eines Zollbundes mit Zwischenzollinie und einer prinzipiellen Vorzugsbehandlung; dafür aber wirtschaftliche Annäherung in Form eines Tarifvertrages auf erwei-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

terter Grundlage mit allgemeiner Meistbegünstigung. Dieses Ergebnis, das sich auf einer Betrachtung der tatsächlichen Verhältnisse und der Bedingungen des gegenseitigen Güteraustausches aufbaut, widerspricht vielleicht dem Ideal, das vielen unserer Politiker vorschwebt. Aber es verspricht dafür einen anderen Vorzug, der den sonstigen Plänen abgeht und der doch für die künftige Beziehung beider Länder die Hauptsache ist: nämlich wirklich innere Dauer und Erstarkung der benachbarten Gesamtwirtschaft ohne Vermehrung der äußeren Reibungen. Zugleich hemmt es die deutsche Industrie weltwirtschaftlich nicht nach anderer Richtung und verbindet uns trotzdem näher mit den Waffenbrüdern. Dieser Weg ist es allein, der mir im wohlverstandenen Interesse der deutschen und der ö.-u. Volkswirtschaft zu liegen scheint.

Und noch ein letztes ist zu bedenken. Wenn man wirklich eine innere wirtschaftliche Annäherung der gesamten Völker Mitteleuropas erstrebt, so liegt die Erreichung jenes Zieles weit mehr auf diesem Wege als auf dem eines Sonderzollbündnisses zwischen den beiden Zentralmächten, das aus innerer Notwendigkeit doch sehr bald eine aggressive Tendenz annehmen müßte. Der hier angedeutete Weg des erweiterten Tarifvertrages befindet sich auch ganz in der Richtung internationaler Vereinbarungen, die auf anderen Gebieten schon bestehen. Er vermag darum weit stärkere Anziehungskraft auf fremde Staaten auszuüben als die sonstigen Pläne, die in sich den Keim des Zerfalles tragen, weil sie zu verschiedenartige Interessen zusammenzuschweißen versuchen. Ausbau der Transportmittel, Erleichterung des Verkehrs und der Handels- und Frachtenformalitäten bilden für die Dauer so unzweifelhafte Vorteile, daß auf diesem Wege eine wirtschaftliche Annäherung der gesamten Nachbarstaaten Mitteleuropas ernsthaft erörtert werden kann ohne die aggressive Spitze, die ein Zollbund doch erhalten würde. Es ist der Weg des geringsten Widerstandes, der damit beschritten wird. Mag immerhin in der individuellen Schätzung des Einzellebens das Begehren des Unmöglichen den Wert des Menschen ausmachen: in der Politik gilt nun einmal nur die Kunst, das Mögliche zu erstreben. Diese aber besteht in der psychologischen Abwägung aller der zentrifugalen und zentripetalen Kräfte, auf denen zusammen auch das künftige Schicksal, das politische wie das wirtschaftliche, der beiden Zentralmächte beruht.

Abgeschlossen 20. September 1915.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Anhang I.

### Beispiele für Produktionskosten in Deutschland und Österreich.

Eine bedeutende rheinische Werkzeugmaschinenfabrik stellt mir zum Vergleich der verschiedenen Produktionskosten die nachstehenden drei Schulbeispiele zur Verfügung, die auf Angaben aus der Praxis aufgebaut sind.

| | | | a | b | c | d | e |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eine Eisenkonstruktion benötigt 1100 kg Material und wiegt nach der Fertigbearbeitung 1000 kg. | Materialkosten | K | 185 | 273 | 273 | 205 | 205 |
| | Lohn . . . . | „ | 45 | 50 | 45 | 45 | 45 |
| | Unkosten. . . | „ | 68 | 90 | 81 | 81 | 75 |
| | Zusammen | K | **298** | **413** | 399 | 331 | **325** |
| Höherer Preis gegenüber Deutschland auf 100 kg gerechnet. . . . . | | K | | 11,5 | 10,1 | 3,3 | 2,7 |
| Jetziger Zollschutz (vertragsmäßig). . . . . | | „ | | | 15,— | | |
| Eine gröbere Maschine mit viel Material und wenig Lohn benötigt 1100 kg Material und wiegt nach Fertigstellung 1000 kg. | Materialkosten | K | 264 | 352 | 352 | 290 | 290 |
| | Lohn . . . . | „ | 132 | 145 | 132 | 132 | 132 |
| | Unkosten. . . | „ | 198 | 261 | 238 | 238 | 217 |
| | Zusammen | K | **594** | **758** | 722 | 660 | **639** |
| Höherer Preis gegenüber Deutschland auf 100 kg gerechnet. . . . . | | K | | 16,4 | 12,8 | 6,6 | 4,5 |
| Jetziger Zollschutz (vertragsmäßig). . . . . | | „ | | | 20,— | | |
| Eine feinere Maschine mit mehr Bearbeitungskosten benötigt 1100 kg Material und wiegt nach Fertigstellung 1000 kg. | Materialkosten | K | 264 | 352 | 352 | 290 | 290 |
| | Lohn . . . . | „ | 396 | 436 | 396 | 396 | 396 |
| | Unkosten. . . | „ | 594 | 784 | 714 | 714 | 653 |
| | Zusammen | K | **1254** | **1572** | 1462 | 1400 | **1339** |
| Höherer Preis gegenüber Deutschland auf 100 kg gerechnet. . . . . | | K | | 31,8 | 20,8 | 14,6 | 8,5 |
| Jetziger Zollschutz (vertragsmäßig). . . . . | | „ | | | 20,— | | |

Spalte a: Deutsche Fabrikationskosten.

Die übrigen Spalten enthalten österreichische Fabrikationskosten, und zwar:

Spalte b: bei geringem Absatz — aus Mangel an Ausfuhr — folglich mit hohem Lohn;

bei hohen Materialpreisen — wegen hoher Rohmaterial- und Maschinenzölle — und

hohen Unkosten, wegen der allgemeinen Schutzzölle;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Spalte c: bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich gleichem Lohn,
jedoch bei hohen Materialpreisen und
hohen Unkosten;

Spalte d: bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich bei gleichem Lohn,
bei ermäßigten Materialkosten, und zwar noch immer 10 %
höher als in Deutschland und
bei hohen Unkosten;

Spalte e: bei gleichem Absatze wie Deutschland, folglich gleichem Lohn,
bei billigerem Rohmaterial, nur 10 % höher als in Deutschland,
bei ermäßigten Unkosten, nur 15 % höher als in Deutschland.

Die nebenstehenden Tabellen zeigen in Spalte **a** und **b** wieviel teurer heute in Ö.-U. als in Deutschland fabriziert wird und besonders in Spalte **e**, auf welchen Stand die Industrie nach der Überzeugung tüchtiger österreichischer Fachmänner gelangen könnte, wobei sie immer noch 10 % höhere Materialpreise und 15 % höhere Unkosten als in Deutschland voraussetzen.

Man ersieht ferner aus den Tabellen, auf welche Sätze der österreichische Zoll zurückgeführt werden könnte, damit das Gleichgewicht zwischen den Industrien Österreichs und Deutschlands unter Berücksichtigung der verschiedenen Verhältnisse hergestellt werde. —

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Anhang IIa.

## Deutschlands industrielle Einfuhr in den Jahren 1907/08 und 1912/13 nach Gewerbegruppen.

| Gewerbegruppen | Gesamteinfuhr in Mill. Mk. | | Einfuhr aus Ö.-U. | | Anteil Ö.-Us. an der Einfuhr in % | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907/08 | 1912/13 | 1907/08 | 1912/13 | 1907/08 | 1912/13 |
| I. d—e. **Nahrungsmittelgewerb.** | **468,6** | **600,0** | **49,2** | **39,2** | **10,5** | **6,6** |
| II. **Mineral. Rohstoffe** . . | **876,6** | **1077,6** | **136,9** | **137,3** | **15,6** | **12,8** |
| davon Erde und Steine. | 133,0 | 166,3 | 17,7 | 20,1 | 13,3 | 12,1 |
| Brennstoffe . . . | 303,6 | 282,6 | 95,7 | 81,5 | 31,6 | 28,8 |
| Mineralöle . . . | 134,2 | 175,3 | 12,0 | 26,5 | 8,9 | 15,1 |
| III./IV. **Chemische Industrie**. . | **321,6** | **429,7** | **23,0** | **26,4** | **7,1** | **6,1** |
| davon Chem. Grundst. . | 244,1 | 276,2 | 11,2 | 15,3 | 4,6 | 5,6 |
| Farbwaren . . . | 18,4 | 21,1 | 1,6 | 2,4 | 8,7 | 11,4 |
| Düngemittel . . | 22,3 | 30,0 | 0,4 | 0,8 | 1,9 | 2,7 |
| Chem. Produkte . | 26,8 | 39,0 | 2,5 | 3,3 | 9,2 | 8,4 |
| V. **Textilindustrie** . . . . | **829,3** | **825,8** | **52,4** | **72,4** | **6,3** | **8,8** |
| davon Seide . . . . . | 268,2 | 263,2 | 9,8 | 10,0 | 3,7 | 3,8 |
| Wolle . . . . . | 266,3 | 252,9 | 9,6 | 11,0 | 3,6 | 4,3 |
| Baumwolle . . . | 192,6 | 207,0 | 7,0 | 19,2 | 4,1 | 9,0 |
| Kleider u. ä. . . | 7,7 | 10,0 | 1,8 | 1,3 | 23,4 | 13,0 |
| Leinen, Jute . . | 50,2 | 62,0 | 12,9 | 16,1 | 25,8 | 25,9 |
| VI./VII. **Lederindustrie u. Kautschuk** . . . . . | **107,0** | **192,7** | **17,9** | **20,3** | **16,6** | **10,5** |
| davon Leder . . . . . | 55,9 | 70,9 | 1,5 | 2,5 | 2,6 | 3,5 |
| Lederwaren . . . | 25,0 | 19,6 | 10,0 | 5,8 | 40,0 | 29,0 |
| Kürschnerwaren . | 59,2 | 75,8 | 5,0 | 10,0 | 8,5 | 13,1 |
| weicher Kautschuk | 16,5 | 25,1 | 1,1 | 1,4 | 6,9 | 5,6 |
| VIII./X. **Holz- u. Schnitzstoffe** . | **59,4** | **83,3** | **10,2** | **12,8** | **17,3** | **21,4** |
| davon Holzwaren . . . | 17,8 | 24,9 | 4,1 | 5,9 | 22,8 | 23,2 |
| Zelluloidwaren . | 5,0 | 24,9 | 0,9 | 1,8 | 18,0 | 7,2 |
| XI. **Papierindustrie**. . . . | **26,0** | **30,8** | **6,3** | **5,8** | **24,2** | **18,7** |
| XII. **Bücher u. Kunstwerke** . | **41,9** | **45,9** | **17,3** | **17,4** | **42,2** | **35,5** |
| XIII./XIV. **Stein-, Ton- u. Glasw.** | **61,0** | **59,5** | **11,8** | **13,0** | **19,4** | **21,7** |
| XVI. **Edle Metalle**. . . . . | **14,2** | **24,9** | **1,2** | **3,5** | **8,6** | **8,5** |
| XVII a. **Eisenindustrie** . . . . | **29,9** | **107,7** | **7,2** | **9,8** | **7,4** | **8,1** |
| XVII b. **Metallverarbeitung** . . | **372,6** | **554,6** | **19,1** | **22,2** | **5,1** | **4,0** |
| davon Zink. . . . . | 18,1 | 29,3 | 2,2 | 4,1 | 12,2 | 14,1 |
| Kupfer. . . . . | 242,6 | 377,6 | 7,8 | 9,6 | 3,2 | 2,6 |
| XVIII a. **Maschinen u. Fahrzeuge** | **114,4** | **97,2** | **4,0** | **3,8** | **3,5** | **4,8** |
| XVIII b. **Elektrotechnik** . . . . | **8,4** | **11,6** | **1,2** | **1,3** | **15,0** | **10,8** |
| XIX. **Uhren u. Spielzeug**. . | **31,7** | **36,9** | **2,3** | **2,7** | **7,2** | **7,3** |
| davon Tonwerkzeuge . | 3,9 | 4,2 | 1,8 | 1,9 | 46,2 | 45,2 |
| **Industrie insgesamt**. . . . . | **3482,7** | **4177,6** | **360,4** | **393,5** | **11,8** | **9,4** |
| I. a—c Landwirtschaftl. Produkte. . | 5160,6 | 6470,6 | 422,6 | 433,5 | 7,2 | 6,7 |
| Einfuhr überhaupt. . . . . | 8633,3 | 10730,8 | 783,0 | 828,7 | 9,1 | 7,7 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Anhang IIb.

## Deutschlands industrielle Ausfuhr in den Jahren 1907/08 und 1912/13 nach Gewerbegruppen.

| Gewerbegruppen | Gesamtausfuhr in Mill. Mk. | | Ausfuhr nach Ö.-U. | | Anteil Ö.-Us. an der Ausfuhr | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1907/08 | 1912/13 | 1907/08 | 1912/13 | 1907/08 | 1912/13 |
| I. d—e. **Nahrungsmittelgewerbe** | **471,3** | **632,9** | **20,3** | **26,2** | **4,4** | **4,1** |
| II. **Mineral. Rohstoffe** . . | **529,8** | **823,8** | **151,2** | **193,0** | **28,4** | **23,4** |
| davon Erde und Steine. | 56,3 | 70,4 | 9,8 | 9,4 | 17,4 | 12,0 |
| Brennstoffe . . . | 346,4 | 667,2 | 133,6 | 174,2 | 38,9 | 26,1 |
| Mineralöle . . . | — | 19,5 | — | 2,0 | — | 10,3 |
| III./IV. **Chemische Industrie** . . | **591,5** | **890,3** | **47,2** | **75,3** | **7,9** | **8,4** |
| davon Chem. Grundstoffe | 210,9 | 340,0 | 15,2 | 22,4 | 7,2 | 6,6 |
| Farbwaren . . . | 333,9 | 288,1 | 16,5 | 20,8 | 4,9 | 7,3 |
| Düngemittel . . . | 26,7 | 52,5 | 8,0 | 16,3 | 30,0 | 31,0 |
| Chemisch. Produkte | 56,8 | 93,7 | 5,0 | 9,2 | 9,8 | 9,7 |
| V. **Textilindustrie** . . . . | **1319,9** | **1512,7** | **118,6** | **147,2** | **9,0** | **9,7** |
| davon Seide. . . . . | 231,9 | 248.1 | 14,8 | 22,8 | 6,4 | 9,2 |
| Wolle . . . . . | 410,6 | 430,3 | 65,2 | 67,8 | 15,6 | 15,7 |
| Baumwolle . . . | 437,5 | 523,2 | 22,0 | 32,6 | 5,0 | 6,2 |
| Kleider u. ä. . . | 105,2 | 125,2 | 1,5 | 4,4 | 1,4 | 3,5 |
| Leinen, Jute. . . | — | 49,5 | — | 6,3 | — | 12,6 |
| VI./VII. **Lederindust. u. Kautschuk** | **316,0** | **657,2** | **46,4** | **83,7** | **14,7** | **12,7** |
| davon Leder . . . . . | 162,8 | 236,9 | 26,7 | 34,8 | 16,4 | 14,7 |
| Lederwaren . . . | 78,0 | 106,1 | 3,8 | 13,4 | 4,8 | 12,7 |
| Kürschnerwaren . | 129,3 | 188,0 | 15,6 | 26,3 | 12,4 | 14,0 |
| weicher Kautschuk. | 38,5 | 110,3 | 2,8 | 9,0 | 8,2 | 8,2 |
| VIII./X. **Holz- und Flechtstoffe** . | **156,6** | **172,7** | **14,4** | **23,9** | **9,2** | **13,8** |
| davon Holzwaren . . . | 37,7 | 70,7 | 2,5 | 9,0 | 6,6 | 12,7 |
| Zelluloidwaren. . | 32,9 | 64,8 | 5,1 | 10,3 | 15,5 | 15,9 |
| XI. **Papierindustrie** . . . . | **195,2** | **247,5** | **11,5** | **18,6** | **5,9** | **7,3** |
| XII. **Bücher und Kunstwerke** | **95,0** | **100,5** | **31,4** | **35,3** | **33,1** | **35,3** |
| XIII./XV. **Stein- und Glaswaren** | **214,6** | **272,6** | **15,5** | **23,6** | **7,2** | **8,6** |
| XVI. **Edle Metalle** . . . . . | **100,0** | **70,2** | **9,3** | **8,6** | **9,3** | **12,3** |
| XVII. a. **Eisenindustrie** . . . . . | **747,3** | **1261,0** | **32,1** | **75,3** | **4,3** | **6,0** |
| XVII. b. **Metallverarbeitung** . . | **347,9** | **523,0** | **47,2** | **66,2** | **13,6** | **12,6** |
| davon Zink . . . . . | 49,9 | 73,9 | 9,8 | 15,0 | 19,6 | 20,3 |
| Kupfer . . . . . | 152,1 | 240,1 | 19,9 | 26,8 | 13,1 | 11,2 |
| XVIII. a. **Maschinen u. Fahrzeuge** | **504,1** | **802,8** | **58,2** | **100,2** | **15,4** | **12,4** |
| XVIII. b. **Elektrotechnik** . . . . . | **174,1** | **265,0** | **10,8** | **21,5** | **6,2** | **8,1** |
| XIX. **Uhren und Spielzeuge**. | **168,0** | **223,0** | **6,6** | **11,2** | **3,9** | **5,0** |
| davon Tonwerkzeuge . . | 59,9 | 81,0 | 3,2 | 4,6 | 5,3 | 5,7 |
| Kinderspielzeug. . | 88,2 | 97,8 | 2,5 | 4,2 | 2,9 | 4,3 |
| **Industrie insgesamt**. . . . . | **5341,6** | **8455,6** | **598,1** | **909,2** | **11,2** | **10,7** |
| I. a—c Landwirtschaftl. Produkte. . | 674,3 | 969,2 | 115,4 | 153,0 | — | — |
| Ausfuhr überhaupt . . . . . | 6721,0 | 9527,0 | 742,0 | 1070,0 | — | — |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Anhang III.

### Deutschlands Außenhandel nach Hauptabteilungen und Ländern im Durchschnitt der Jahre 1912/13.

| | Einfuhr in Millionen Mark aus | | | | Ausfuhr in Millionen Mark nach | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nahr.- u. Genuß-mittel | Rohstoff, Halb-fabrikate | Fertig-waren | Summe | Nahr.- u. Genuß-mittel | Rohstoff, Halb-fabrikate | Fertig-waren | Summe |
| Balkanländer . . | 131,9 | 81,8 | 22,4 | 240,1 | 8,2 | 27,6 | 271,5 | 317,2 |
| Frankreich . . . | 102,0 | 282,9 | 182,8 | 571,6 | 65,7 | 254,6 | 414,7 | 740,8 |
| Großbritannien . | 61,4 | 457,6 | 340,3 | 962,9 | 220,8 | 212,1 | 866,7 | 1306,1 |
| Italien . . . . | 79,7 | 193,7 | 37,5 | 319,0 | 20,3 | 77,5 | 299,4 | 399,9 |
| Niederlande. . . | 209,8 | 91,2 | 38,2 | 352,5 | 94,0 | 208,6 | 348,5 | 654,1 |
| **Österr.-Ungarn** . | 239,5 | 411,1 | 178,1 | 829,0 | **41,2** | **492,6** | **535,9** | **1069,9** |
| Rußland[1] . . . | 819,6 | 645,7 | 51,7 | 1 530,9 | 79,4 | 221,9 | 569,3 | 876,0 |
| Schweiz . . . . | 27,3 | 57,8 | 124,2 | 111,4 | 63,2 | 127,6 | 337,4 | 531,2 |
| Skandinav. Reiche | 196,1 | 243,2 | 49,6 | 490,0 | 142,5 | 109,9 | 383,5 | 639,4 |
| Europa zusammen | 1993,7 | 2627,8 | 1126,5 | 6 114,5 | 793,8 | 1984,5 | 4434,3 | 7251,8 |
| übriges Amerika. | 504,6 | 673,4 | 113,1 | 1 322,4 | 586,2 | 56,0 | 701,5 | 822,5 |
| Ver. Staaten . . | 358,0 | 1098,0 | 192,2 | 1 650,9 | 36,2 | 190,6 | 478,4 | 705,4 |
| Insgesamt . . . | 3144,3 | 6071,2 | 1514,5 | 10 948,9 | 938,3 | 2299,9 | 6287,5 | 9577,7 |
| | in Prozent | | | | in Prozent | | | |
| Balkanländer . . | 55,0 | 34,1 | 9,3 | 100 | 2,6 | 8,6 | 85,6 | 100 |
| Frankreich . . . | 17,8 | 49,5 | 31,9 | 100 | 8,8 | 34,3 | 55,9 | 100 |
| Großbritannien . | 6,4 | 47,5 | 35,3 | 100 | 16,9 | 16,2 | 66,3 | 100 |
| Italien . . . . | 25,0 | 60,7 | 11,7 | 100 | 5,1 | 19,4 | 74,8 | 100 |
| Niederlande. . . | 59,6 | 25,9 | 10,9 | 100 | 14,4 | 31,8 | 53,3 | 100 |
| Österreich-Ungarn | 28,9 | 49,5 | 21,4 | 100 | **3,8** | **46,0** | **50,1** | 100 |
| Rußland[1] . . . | 53,6 | 42,2 | 3,4 | 100 | 9,0 | 25,3 | 65,0 | 100 |
| Schweiz . . . . | 12,9 | 27,4 | 58,9 | 100 | 11,9 | 24,0 | 63,5 | 100 |
| Skandinav. Reiche | 40,0 | 49,6 | 10,1 | 100 | 22,2 | 17,2 | 60,1 | 100 |
| Europa zusammen | 32,6 | 42,9 | 18,4 | 100 | 10,9 | 27,4 | 61,1 | 100 |
| übriges Amerika. | 38,1 | 50,9 | 8,6 | 100 | 7,1 | 6,8 | 85,2 | 100 |
| Ver. Staaten . . | 21,7 | 66,5 | 11,6 | 100 | 5,1 | 27,0 | 67,8 | 100 |
| Insgesamt . . . | 28,8 | 55,4 | 13,8 | 100 | **9,8** | **24,0** | **65,6** | 100 |

[1] Einschließl. Finnland.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Anhang IV.

### Österreich-Ungarns industrieller Außenhandel nach Gewerbegruppen im Durchschnitt der Jahre 1912/13.

| Gewerbegruppen[1] | Einfuhr | Ausfuhr | davon Deutschland | | Anteil Deutschlands in Prozent | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | in Millionen Kronen | | Einfuhr aus | Ausfuhr nach | Einfuhr | Ausfuhr |
| 4, 13/14. Nahrungsmittel . . . | 62,5 | 324,3 | 19,9 | 20,2 | 31,8 | 6,2 |
| 15. Brennstoffe . . . . . | 278,9 | 385,4 | 223,2 | 200,0 | 80,0 | 51,9 |
| 16, 34. Holz- und Schnitzstoffe | 67,8 | 91,3 | 35,7 | 22,1 | 52,6 | 24,3 |
| 17. Mineralien . . . . . | 86,3 | 47,4 | 24,7 | 30,4 | 28,6 | 64,7 |
| 18/21, 48/49. Öle, Harze, Wachs. . | 61,5 | 109,3 | 16,2 | 49,1 | 26,3 | 46,5 |
| 22/26. Textilindustrie. . . . | 905,5 | 465,8 | 255,9 | 123,5 | 28,3 | 26,5 |
| davon Baumwolle . . | 394,0 | 132,2 | 63,7 | 30,4 | 16,1 | 23,2 |
| Leinen . . . . | 110,7 | 74,7 | 18,6 | 34,0 | 16,8 | 45,3 |
| Wolle . . . . | 254,9 | 108,9 | 125,0 | 24,4 | 49,0 | 22,4 |
| Seide . . . . | 119,8 | 50,2 | 36,4 | 11,6 | 30,3 | 23,2 |
| Konfektion . . | 26,1 | 99,8 | 12,2 | 23,1 | 46,8 | 23,2 |
| 27/29. Papierwaren . . . . | 53,4 | 69,3 | 40,3 | 11,0 | 75,5 | 15,9 |
| 30/33. Leder, Kautschuk . . . | 188,9 | 116,2 | 123,7 | 31,2 | 65,6 | 26,9 |
| 35/37. Glas, Keramik . . . | 33,0 | 117,7 | 23,3 | 25,4 | 70,6 | 21,5 |
| 38. Eisenindustrie . . . . | 85,0 | 52,7 | 63,4 | 7,0 | 74,6 | 13,2 |
| 39. Metallverarbeitung . . | 166,9 | 90,3 | 85,1 | 33,0 | 51,0 | 36,7 |
| 40, 42, 44. Maschinen, Instrum. . | 215,9 | 62,8 | 144,2 | 13,9 | 66,8 | 22,1 |
| 41. Elektrotechnik . . . . | 37,2 | 12,4 | 34,2 | 2,0 | 92,4 | 16,1 |
| 43. Edle Metalle (außer Münzen) . . . . . | 60,1 | 13,1 | 29,0 | 3,9 | 48,3 | 30,0 |
| 45/47. Chemische Industrie . | 117,1 | 64,7 | 70,0 | 31,7 | 59,8 | 92,0 |
| 50. Literatur und Kunst . | 63,6 | 29,3 | 57,4 | 19,1 | 90,2 | 65,9 |
| **Industrie überhaupt** . . . . . | **2483,9** | **2054,2** | **1246,2** | **625,5** | **50,1** | **30,4** |
| Landwirtschaftliche Erzeugnisse. . . | 970,1 | 555,8 | 128,4 | 432,9 | 13,2 | 77,8 |
| Insgesamt . . . . . | 3481,7 | 2752,8 | 1385,9 | 1112,4 | 39,5 | 40,4 |

[1] Einzelne Gewerbegruppen der ö.-u. Statistik sind zweckmäßigerweise zusammengefaßt, um einen besseren Vergleich mit der deutschen Statistik zu ermöglichen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Stellungnahme der Industrie und der Gewerbe Österreichs zur wirtschaftlichen Annäherung der beiden Zentralmächte.

Von

**Rudolf Kobatsch** (Wien).



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

I. Allgemeine Gesichtspunkte . . . . . 131

Einwände gegen den wirtschaftlichen Zusammenschluß; Hinweis auf die Gestaltung der deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsbilanz; verschiedene wirtschaftliche Entwicklung; Unterschiede auf kredit- und währungspolitischem Gebiete; Verschiedenheit der Rechtsordnungen; Einwendungen mit Hilfe handels- und produktionsstatistischer Daten.

II. Stellungnahme der einzelnen Produktionszweige zur Wirtschaftsgemeinschaft . . . . . 136

a) Glasindustrie und Keramik; b) Baumwollindustrie (Spinnerei und Weberei); c) Leinenindustrie; d) Wollenindustrie; e) Seidenindustrie; f) Wäschewarenerzeugung; g) Bekleidungsgewerbe, Schuherzeugung; h) Kunstgewerbe; i) Zuckerindustrie, Spiritusindustrie und Bierbrauerei; k) Chemische Industrien; l) Eisenindustrie; m) Maschinenindustrie.

III. Stellungnahme der Arbeiterschaft . . . . . 143

Anhang . . . . . 145

Äußerungen industrieller und gewerblicher Körperschaften Österreichs über die wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich (Mitteleuropäische Wirtschaftsvereine, Handels- und Gewerbekammern in Brünn, Reichenberg und Wien; Bund der Industriellen Österreichs und seiner Sektionen in Wien, Aussig, Teplitz; Industrieller Klub; Versammlung der gewerblichen Genossenschaften und Fachvereinigungen im Niederösterreichischen Gewerbevereine; Reichshandwerkerrat; Reichsverband der Gewerbevereine; Verband österreichischer Metallwarenproduzenten; Verband österreichischer Hutindustrieller; Verein der Baumeister Österreichs).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# I. Allgemeine Gesichtspunkte [1].

Ein Haupteinwand der industriellen Gegner der wirtschaftlichen Annäherung Österreich-Ungarns an Deutschland ist die Gestaltung der Handelsbilanz zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn in den letzten zehn Jahren, das heißt seit dem Abschlusse des letzten Handelsvertrages. Es wird oft mit Hilfe der Handelsstatistik zu beweisen versucht, daß bei der starken Entwicklung und der größeren Exportfähigkeit vieler deutscher Produktionszweige eine Wirtschaftsgemeinschaft nicht im Interesse Österreichs oder Ungarns gelegen sein könnte.

Die Geschichte vieler Handelsverträge, auch so mancher der jetzt noch geltenden, beweist aber, daß man die zukünftige Entwicklung auf Grund der vergangenen Handelsbewegung nicht immer richtig vorausberechnen kann. Es sei hier nur an die falschen handelspolitischen — besser gesagt, handelsstatistischen — Voraussetzungen erinnert, von welchen man beim Abschlusse des gerade jetzt noch geltenden deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrages ausging. Man glaubte an die Fortdauer eines bedeutenden Agrarexportes Österreich-Ungarns, namentlich Ungarns, in das Deutsche Reich und konzedierte diesem vermeintlich fortbestehenden Exporte zuliebe so manche weitgehende Ermäßigung der österreichisch-ungarischen Industriezölle. Bei der zunehmenden Industrialisierung Österreichs, aber auch Ungarns, wurde die agrarische Produktion dieser Staaten immer mehr zur Deckung des eigenen Bedarfes herangezogen. Der Export schrumpfte zusehends ein, die Handelsbilanz verschob sich und wurde immer passiver, weil andererseits die industrielle Einfuhr zunahm.

Von einem Mitgliede des deutschen Reichstages wurde dem Verfasser einmal erzählt, daß gelegentlich der Beratungen über den neuen deutschen Zolltarif und den Handelsvertrag mit Österreich-

[1] Zum Teile unter Benutzung von „Ein Zoll- und Wirtschaftsverband zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn" von Dr. Rud. Kobatsch, Berlin 1915 (C. Heymanns Verlag).



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ungarn die Vertreter der deutschen Schuharbeiter gegen jede Zollbegünstigung österreichischer Schuhe Verwahrung eingelegt hätten, da die österreichische Schuhindustrie billigere Löhne und geringere soziale Lasten habe als die deutsche und eine Begünstigung der österreichischen Erzeugnisse zum größten Schaden der deutschen Schuhindustrie und daher auch ihrer Arbeiter ausschlagen müßte. Die Tatsachen lehrten bekanntlich das gerade Gegenteil. Von einem anderen deutschen Reichstagsabgeordneten wurde auf der Berliner Tagung der Wirtschaftsverbände (26. März l. J.) daran erinnert, daß 1871 von der Textilindustrie des Erzgebirges befürchtet wurde, daß die Einbeziehung von dem im Elsaß gelegenen Mülhausen mit seiner hochentwickelten Textilindustrie in das deutsche Zollgebiet den Untergang der Textilindustrie des Erzgebirges bedeuten werde. Sie hätte weniger geschickte Arbeitskräfte, höhere Löhne, keine so reichhaltigen Musterbücher wie die Elsässer u. a. m. Trotz der Einbeziehung von Mülhausen ist aber gerade seither im Erzgebirge so recht der Aufschwung eingetreten. Man erkannte dort, daß man zu neuem Verfahren, zu neuen Einrichtungen der Betriebe übergehen müsse, und der scheinbar schwächere Teil konnte durchaus mit Gewinn die Verbindung mit dem stärkeren Teile ertragen.

Die Befürchtung, daß im Falle einer Zollgemeinschaft das jetzige Bild der deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsbilanz sich zuungunsten Österreich-Ungarns ändern werde, ist kaum einwandfrei zu begründen. Man darf vielmehr annehmen, daß, die Beibehaltung der volkswirtschaftlich noch notwendigen Zwischen- oder Ausgleichszölle vorausgesetzt, viele Produktionen in Österreich und Ungarn sich gerade unter dem Einflusse der engeren Verbindung mit dem deutschen Wirtschaftsleben rascher und besser entwickeln werden als es sonst der Fall wäre. Es wird dort, wo die natürlichen Voraussetzungen gegeben sind, eine Spezialisierung eintreten, übermäßig hohe Zölle auf Rohstoffe und Halbfabrikate werden ermäßigt und die Produktion daher verbilligt werden. Es wird zwischen dem deutschen und dem österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgebiete eine zweckmäßige Arbeitsteilung ermöglicht werden.

Produktionsstätten mit ungünstigem Standorte werden allerdings leiden. Demgegenüber muß aber darauf verwiesen werden, daß an die Stelle solcher Unternehmungen gewiß andere treten werden,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

denn die Folge wird sein, daß so manche richtig gelagerte Industrien entstehen und Kapital, Techniker, Arbeiter usw. sich diesen zuwenden werden. Um nur ein Beispiel zu nennen, sei darauf verwiesen, daß österreichisches und ungarisches Rohholz nach Deutschland gelangt, wo es in durchaus unzweckmäßiger Weise verarbeitet wird, dazu vielfach noch mit Arbeitskräften, die aus Böhmen einwandern, weil die eigenen Arbeitskräfte nicht hinreichen; es wäre viel ökonomischer, wenn diese Rohstoffe und Arbeitskräfte an Ort und Stelle selbst Verwendung fänden.

Einzelne Opfer werden der großen, der Allgemeinheit dienenden Sache wohl gebracht werden müssen. Diese Opfer werden sich dann auf ein Mindestmaß beschränken, wenn auf Grund einer Zoll- und Wirtschaftsgemeinschaft entsprechende, unter Umständen auch von den Staaten zu beeinflussende Kartell- oder Syndikatseinrichtungen zustande kommen, um vor allem die Rayonierung des Absatzes innerhalb des Gebietes der Zollgemeinschaft selbst, ebenso wie auf dritten Märkten durchzuführen.

Eine ungünstige Beeinflussung der österreichisch-ungarischen Handelsbilanz wird namentlich in den ersten Jahren nach dem Kriege auch deshalb nicht zu gewärtigen sein, weil, wie in Österreich-Ungarn selbst, so auch im Deutschen Reiche, die vorhandenen wirtschaftlichen Kräfte, durch den Krieg wesentlich herabgemindert, vor allem die sogenannten Retablierungsarbeiten auf allen Gebieten, und zwar zunächst im eigenen Lande, werden durchführen müssen: der Wiederaufbau zahlreicher zerstörter oder beschädigter Baulichkeiten und Werksanlagen, die Ergänzung des beschädigten oder vernichteten Kriegsmateriales, die Anlegung entsprechender Reserven an diesen und anderen Gegenständen, ferner die allmähliche Wiederaufnahme der eingestellten Exporttätigkeit in dritte Staaten werden so bedeutende Mittel in Anspruch nehmen, daß eine nennenswerte Vermehrung der Ausfuhr in den verbündeten Staat kaum anzunehmen ist. Dazu kommt, daß die vorhandenen Arbeitskräfte aller Art: selbständige Unternehmer, Angestellte und Arbeiter, in geringerer Zahl als vor dem Kriege vorhanden sein werden und auch aus diesem Grunde eine allzu große Produktionsmenge und infolgedessen eine wesentliche Steigerung des Exportes über die vor dem Kriege erzielte Menge hinaus so gut wie ausgeschlossen erscheinen darf.

Als eine weitere Schwierigkeit, zu einer Wirtschaftsgemeinschaft

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu gelangen, werden die Unterschiede auf kredit- und währungspolitischem Gebiete angeführt. Diese Schwierigkeit darf nicht überschätzt werden und könnte wohl überwunden werden. Gewisse Mängel der österreichischen und ungarischen Kreditwirtschaft könnten gerade infolge einer Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche leichter und rascher behoben werden, als es ohne einen solchen Zusammenschluß möglich wäre. Bei dem großen Interesse, welches die deutsche Volkswirtschaft, wenn sie mit der österreichisch-ungarischen in einer Wirtschaftsgemeinschaft lebt, auch in kreditwirtschaftlicher Hinsicht an dem Erstarken Österreich-Ungarns nehmen muß, ist eine stärkere Verwendung deutschen Kapitals in Österreich und Ungarn vorauszusehen.

Schließlich wird auf die Verschiedenheit der Rechtsordnungen in den beiden Zentralmächten als ein Hindernis der Wirtschaftsgemeinschaft hingewiesen. Wie Professor Dr. Sperl in einer Versammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereines (Wochenschrift dieses Vereines vom 22. April l. J.) ausführte, besaß Österreich und Deutschland noch vor wenigen Jahrzehnten übereinstimmende Handelsgesetze. Inzwischen sind aber immer fühlbarere Unterschiede entstanden, die zwar oft nur Nebensächliches betreffen, in der täglichen geschäftlichen Gebarung aber den Verkehr mit zwecklosen Mühen und Kosten belasten. Doch gelten auch innerhalb des einheitlichen österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgebietes (in Österreich-Ungarn, Kroatien, Bosnien usw.) verschiedene Gesetze, auch insoweit sie das Wirtschaftsleben betreffen, obwohl diese Gesetze inhaltlich untereinander und mit den Gesetzen des Deutschen Reiches vielfach verwandt sind. Gewiß wird es kaum in absehbarer Zeit zu einer Angleichung des Familien- und Eherechtes, des Erbrechtes, des Immobiliarrechtes kommen, denn dort sind die Anschauungen und Bedürfnisse der einzelnen Staaten sehr verschieden. Wohl aber könnten alle jene Gesetze, welche den Wirtschaftsverkehr unmittelbar berühren, das Handelsrecht, das Prozeßverfahren in Handelssachen, das außerstreitige Verfahren, die Gesetze über den gewerblichen Rechtsschutz, die Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes, das Aktien-, Börsen-, Versicherungs- und Seerecht möglichst angenähert werden. Es wäre ein sehr bedeutender Fortschritt, wenn der Geschäftsmann in einem großen Ländergebiete Mitteleuropas mit den gleichen Rechtsgrundsätzen rechnen könnte, deren genaue Kenntnis er besitzt, während es heute selbst Berufsjuristen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schwer ist, das in dem Nachbarlande geltende Recht zu ermitteln und zu wissen. Es wäre ein segensreiches Ereignis, wenn zugleich mit einem Wirtschafts- und Zollverbande auch ein mitteleuropäischer Rechtsbund zustande käme. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, daß auf Grund einer Anregung von ungarischer Seite (des Geheimen Rates Dr. Wekerle auf der Berliner Tagung der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine am 24. Juli l. J.) diesen rechtspolitischen Gedanken tatkräftigst Ausdruck gegeben und auch eine darauf bezügliche Entschließung angenommen wurde.

Auch mit Hilfe der Statistik wurde zu beweisen versucht, daß Österreich auf vielen Gebieten wirtschaftlich schwächer entwickelt sei und daher nicht die Hand zu einer Wirtschaftsgemeinschaft mit dem stärkeren Deutschen Reiche bieten könne. So wurde in den Mitteilungen des „Industriellen Klub" in Wien vom 31. März l. J. versucht, die Entwicklung der einzelnen Industrien im Deutschen Reiche und in Österreich-Ungarn auf Grund produktionsstatistischer Daten zu vergleichen, um daraus einen Schluß zuungunsten der Wirtschaftsgemeinschaft abzuleiten. Wie wenig exakt und schlüssig aber solche Studien sind, geht daraus hervor, daß man auf österreichischer Seite veraltete und nicht das gleiche Jahr betreffende Daten usw. aus der Betriebszählung des Jahres 1902 und auf deutscher Seite die Zählung des Jahres 1907 miteinander verglich. So ist bloß in dem Jahrzehnt 1900—1911 die Zahl der Dampfkessel in Österreich um 23%, die der unfallversicherungspflichtigen gewerblichen Betriebe um 35%, der Fabrikbetriebe um 40% gestiegen! Ein weiterer Fehler dieser Erhebung ist, daß die Zahl der Fabrikbetriebe in Deutschland und Österreich, ferner die Zahl der Arbeiter und der Pferdestärken ohne weiteres miteinander verglichen ist und hiebei Ungarn wegen mangelnder Zählungen überhaupt ausgeschaltet blieb, während man denn doch, wie insbesondere Hofrat Professor von Philippovich (vgl. Wochenschrift des Niederösterreichischen Gewerbevereines vom 6. Mai l. J.) ausführte, diese produktionsstatistischen Daten nur im Verhältnis zur beiderseitigen Bevölkerung miteinander vergleichen dürfte. Aus der Statistik des Industriellen Klub würde hervorgehen, daß zum Beispiel in der Textilindustrie Österreichs 549 000 Arbeiter mit 251 000 Pferdestärken, im Deutschen Reich rund 1 Million Arbeiter mit 886 000 Pferdestärken verwendet wurden. Die nach der Bevölkerungsziffer reduzierten Zahlen für das

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Deutsche Reich würden aber nur 481 000 Arbeiter und 407 000 Pferdestärken, also relativ sogar weniger als in Österreich (ohne Ungarn) betragen.

Aber selbst wenn man die absoluten Ziffern ohne Berücksichtigung der Bevölkerungsziffern miteinander vergleicht, ergibt sich noch kein ablehnendes Urteil in bezug auf die Wirtschaftsgemeinschaft. Wenn ein und dieselbe Industrie in Österreich-Ungarn weniger Betriebe mit weniger Arbeitern zählt als im Deutschen Reich, so folgt doch daraus noch nicht, daß die betreffende österreichische Industrie auch weniger leistungsfähig ist und nach Maßgabe ihrer Produktionsmenge insbesondere nicht auch zum Exporte entsprechend befähigt erscheint. Oder anders ausgedrückt: wenn man in einer Zolltarifklasse findet, daß die österreichisch-ungarische Einfuhr aus Deutschland doppelt so groß ist als die Ausfuhr dorthin, so ist das kein Beweis der geringeren Leistungsfähigkeit der betreffenden österreichischen Produktion, da ja auch die Ausfuhr Österreichs in andere Länder in Betracht kommt.

## II. Stellungnahme der einzelnen Produktionszweige zur Wirtschaftsgemeinschaft.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen sollen die wichtigeren Produktionszweige Österreich-Ungarns in bezug auf die Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche kurz erörtert werden, insoweit dem Verfasser auf mündlichem oder schriftlichem Wege Äußerungen zugekommen sind.

a) Vertreter der Glasindustrie erklärten, daß derjenige Teil dieses Produktionszweiges, welcher gewöhnliche Ware herstellt, sich gegen eine volle Zollunion aussprechen müsse (allerdings bestehen hier verhältnismäßig ziemlich hohe Zölle). Dagegen ist der sehr bedeutende Teil dieser Industrie, welcher schon jetzt exportiert (in Nordböhmen) und welcher Glasschmuck aller Art, Beleuchtungsgegenstände usw. herstellt, auch für die völlige Zollunion. Das Gleiche gilt von den wichtigsten Zweigen der Keramik.

b) Vertreter der Baumwollindustrie erklärten zunächst bezüglich der Spinnerei, einer Zollgemeinschaft mit Zwischenzöllen nicht ablehnend gegenüberzustehen. Die allgemeine Meistbegünstigung, namentlich gegenüber Großbritannien, würde in Wegfall kommen, die Herstellungskosten in Österreich und in Deutschland seien in dieser In-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dustrie nicht wesentlich verschieden, weil beide Staaten den für die Herstellungskosten hauptsächlich maßgebenden Rohstoff zu importieren haben. Allerdings verfügt Deutschland über günstigere Frachtverhältnisse, obwohl Österreich von Jahr zu Jahr größere Mengen von Baumwolle über Triest beziehen kann, ferner über eine größere Konzentrierung der Betriebe und über günstigere Standorte der Betriebe (in der Nähe größerer Städte), über höhere Intelligenz der Arbeiter und über eine größere Spezialisierung. Doch ist die Rolle des Arbeiters in der mechanischen Spinnerei im Verhältnis zum Produktionswert des Gespinstes eine geringe. Als ein Vorteil der Zollannäherung wurde erklärt, daß die in Österreich, aber auch in Deutschland vorkommenden, lange dauernden Überproduktionszeiten, namentlich infolge der oftmaligen Störung des Exportes, ohnehin derzeit die Zölle praktisch wirkungslos machen, indem der inländische Preis den Zoll nur selten ausnützen könnte. Durch eine beiderseitige Zollermäßigung wäre es aber möglich, einen besseren Ausgleich der Produktionen herbeizuführen und Krisen seltener und kürzer zu machen.

Weniger günstig äußerten sich die Vertreter der Webereien. Die Baumwollgewebe haben in Österreich-Ungarn allerdings ziemlich hohe Zölle (30% vom Preise). Diese Industrie verfügt in jenen Produkten, wo Geschmack und Schönheit der Ausführung in Betracht kommen, schon jetzt über einen regelmäßigen Export, auch nach Deutschland. Ungünstig wirken hier teure Appretur, die hohen Zölle auf Chemikalien usw. Bei einer Zollermäßigung wäre nach einer Übergangszeit wohl eine größere Spezialisierung infolge des größeren Absatzes zu gewärtigen.

c) Die Leinenindustrie, eine ausgesprochene Exportindustrie, ist schon derzeit nur durch niedrige Zölle geschützt und hat keinen wesentlichen Einwand gegen den Zollanschluß vorgebracht.

d) Auch aus den Kreisen der Wollenindustrie sind keine Vorhalte gegen die Ermäßigung der Zölle geäußert worden. Die Übergangsschwierigkeiten ließen sich überwinden. Die österreichische Wollenindustrie ist gut eingerichtet, ihre Betriebe sind konzentriert, die Arbeiter leistungsfähig, die Unternehmer kapitalkräftig. Sie dürfte durchschnittlich wohl nicht schlechter gestellt sein als die Deutschlands. Bei einer Zollannäherung würde sich diese Industrie noch weiter spezialisieren können.

e) Besonders ungünstig gestellt ist die österreichische Seiden-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

industrie. Sie ist in einer rückläufigen Bewegung begriffen, leidet stark unter dem Importe aus Italien, der Schweiz, Frankreich usw. Ihre Betriebe sind nicht konzentriert und weit entfernt von den Veredlungsbetrieben, welche infolge der hohen Kosten der Chemikalien sehr teuer arbeiten. Die geringe Zahl größerer Städte und die verhältnismäßig geringe Kaufkraft des Publikums erschweren den Absatz. Im Handelsvertrage mit der Schweiz und anderen Staaten wurden die Zölle auf Seidenwaren außerordentlich weitgehend ermäßigt. Ganzseidene glatte Gewebe zum Beispiel haben nur einen Zollschutz von 7—8 Heller pro Meter Stoff. Gleichwohl wurde auch hier Export erzielt, namentlich dort, wo Geschick und Geschmack der Arbeiter entscheiden. Hier wird es wohl notwendig sein, bestimmte Zölle auch künftighin noch aufrechtzuerhalten, wenn anders nicht derartige Produktions- und Absatzkonventionen zwischen den deutschen und den österreichischen Werken zustande kommen, welche die berechtigten Interessen der österreichischen Industrie wahrnehmen.

f) Weit günstiger entwickelt ist die Wäschewarenerzeugung in Österreich. Es wird hier verhältnismäßig billig produziert. Der Geschmack hat über so manche ausländische Konkurrenz gesiegt. Die Ermäßigung der beiderseitigen Zölle wäre anzustreben.

g) Ebenfalls günstig entwickelt sind die meisten Zweige der Bekleidungsgewerbe. Kunstblumen, Schmuckfedern, Damen- und Herrenkleider, Hüte, Handschuhe, Schirme werden zum größten Teil unter günstigen Verhältnissen erzeugt und exportiert. Die Einfuhr ist eine verhältnismäßig geringe. Nur einzelne Erzeugnisse der Massenproduktion (Damenmäntel, gewöhnliche Herrenhüte) spielen in der Einfuhr eine, wenn auch bescheidene Rolle. Auf diese Industrien und Gewerbe wurde auch von deutscher Seite wiederholt als einen Produktionszweig hingewiesen, welcher bei einer Wirtschaftsgemeinschaft auf dem deutschen Markte die Stelle der bisher aus England und Frankreich eingeführten Erzeugnisse einnehmen könnte. In diesem Sinne wirken denn auch sehr verheißungsvoll öffentliche und private Faktoren zusammen, um die „Wiener Mode“ tatkräftigst zu fördern.

Besonders ungünstig gestellt ist die österreichische und die ungarische Schuherzeugung. Der Schuhzoll wurde im letzten Handelsvertrage mit Italien, weil damals noch ein, wenn auch bescheidener italienischer Import herrschte, kompensando ermäßigt. Es ist gerade seither die Einfuhr aus dem Deutschen Reiche außerordentlich gestiegen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

während die Ausfuhr, an und für sich ziemlich bedeutend, keine besondere Entwicklung zeigt. Das wichtigste Halbfabrikat dieser Industrie, das Leder, ist mit ungleich höheren Zöllen geschützt als die Schuhe selbst. Ein Paar gewöhnliche Herrenstiefel haben einen Zollschutz von 40—50 Heller. Es ist kein Zweifel, daß die Schuhindustrie eine der wenigen Industrien ist, welche auch im Falle einer Zoll- und Wirtschaftsgemeinschaft noch eines entsprechenden Zollschutzes bedürfen wird.

h) Kunstgewerbe: Bei den Erzeugnissen dieser Produktion spielt der Zoll schon jetzt begreiflicherweise keine erhebliche Rolle, da der hohe Wert dieser Produkte, die vielfach auf Grund besonderer Aufträge individualisiert hergestellt werden, kaum durch Zölle geschützt werden kann. Die hervorragende Entwicklung der meisten österreichischen Kunstgewerbe beweist ihr starkes und erfolgreiches Auftreten in den letzten Ausstellungen in Deutschland (Buchfachausstellung Leipzig, Werkbundausstellung Köln 1914 usw.). Es ist bezeichnend, daß auch die Erzeugnisse der graphischen Künste, welche in Österreich-Ungarn meist überhaupt keinen Zollschutz haben, sich einen hervorragenden Platz im In- und Auslande erobert haben. Die Vertreter dieser Industrien und Gewerbe haben sich daher begreiflicherweise für die Zollannäherung ausgesprochen.

i) Zuckerindustrie: Die Zuckerindustrie ist bekanntlich in einem strengen Kartelle organisiert und das Produkt in Österreich-Ungarn durch eine außerordentlich hohe Steuer (38 K per qm) belegt. Fremde Ware könnte nur mit Hilfe eines gleich hohen Steuerzuschlages eingeführt werden. Die Vertreter dieser Industrie haben sich nicht gegen die Zollgemeinschaft ausgesprochen, da ja gerade hier, ähnlich wie bei anderen Industrien, deren Produkte einer Aufwandsteuer unterliegen, noch am leichtesten eine kartell- oder syndikatsähnliche Vereinbarung möglich wäre, um den beiderseitigen Verkehr zweckentsprechend zu regeln, schon deshalb, um eine neue Vereinbarung an Stelle der Brüsseler Zuckerkonvention zu setzen.

Die Spiritusindustrie und die Bierbrauerei sind ähnlich zu beurteilen. Auch hier könnte aus steuerpolitischen Rücksichten sowie mit Hilfe der bestehenden Organisationen der Zwischenverkehr derart geregelt werden, daß die Industrien weder in Österreich-Ungarn noch in Deutschland irgendwie Schaden erleiden.

k) Chemische Industrien: Abgesehen von einigen wenigen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

großen Betrieben und einigen wenigen Erzeugnissen wird meist über ungünstige Produktionsverhältnisse berichtet. Zum Teile die sehr hohen Zölle auf die Ausgangsprodukte, zum Teile der Mangel entsprechender Organisationen behinderten bisher die Entwicklung und förderten die Einfuhr. Für manche chemische Erzeugnisse werden Ausgleichs- oder Zwischenzölle wohl beibehalten werden müssen. In manchen Fällen werden zwischenstaatliche Vereinbarungen möglich sein, so daß der Zoll keine Rolle zu spielen haben wird. Wieder in anderen Fällen wird man, wie zum Beispiel in der Farbstofferzeugung, der unbestrittenen Weltstellung der deutschen Produktion wohl auch in Österreich-Ungarn Rechnung tragen können, zumal bei Verbilligung der Einfuhr dieser Produkte infolge der Beseitigung der Zölle die verarbeitenden Industrien wesentliche Vorteile erhalten könnten.

l) Die österreichische und die ungarische Eisenindustrie haben vielfache Bedenken gegen die Zollgemeinschaft, ja auch nur gegen die Zollannäherung, vorgebracht. Sie verweisen darauf, daß die Herstellungskosten in Österreich und in Ungarn viel höher seien als im Deutschen Reiche. Die Materialkosten der großen deutschen Werke seien um $1^1/_2$—2 K pro q billiger als in Österreich, obwohl auch hier alle Errungenschaften der modernen Technik eingeführt sind. Ein Vertreter der Eisenindustrie erklärte, für die Zollannäherung zu sein, wenn dieselben Zölle wie bisher beibehalten und gegenüber dritte Staaten noch höhere Zölle erstellt würden, ein Standpunkt, der vielleicht privatwirtschaftlich, aber nicht volkswirtschaftlich zu rechtfertigen ist: Hervorragende Vertreter der Eisenindustrie haben in der vom österreichischen Handelsministerium veranstalteten Kartellenquete selbst erklärt, daß über eine Ermäßigung der gegenwärtigen Eisenzölle gesprochen werden könnte.

Auch hier ist die Frage aufzuwerfen, ob ein deutsch-österreichisch-ungarisches Eisenkartell oder -Syndikat möglich wäre. Gewiß können solche Organisationen der Industrie nicht gleichsam vom Staate aufgezwungen werden, da ja jeder starke Außenseiter die Organisation wieder umstoßen würde. Ebenso ist es richtig, wie ein Vertreter der Eisenindustrie einwendete, daß auf eine Konvention kein handelspolitischer Staatsvertrag aufgebaut werden darf. Doch ist es bekannt, daß Konventionen bestehen, welche weit stärker sind als Gesetzgebung und Verwaltung und es ist nicht abzusehen, ob nicht unter dem Drucke

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der politischen und volkswirtschaftlichen Notwendigkeit zwei Staaten die Konventionen zustande bringen können — bestehen doch schon jetzt zwischenstaatliche Kartelle und Trusts mit einer genauen Regelung des Absatzes und der Preise, so daß die Zölle der beteiligten Staaten ohnehin keine Schutzfunktion mehr ausüben.

Ein besonderer Vorteil der Herabsetzung dieser Zölle wäre der, daß viele andere Industrien, welche Eisen verarbeiten, sowohl beim Bau der Fabriken als auch bei der Erzeugung ihrer eigenen Produkte günstiger gestellt würden und dann eher für den Zollanschluß eintreten könnten. Gewiß würde der dadurch bewirkte Preisunterschied kein sehr bedeutender sein. Es wurde aber dem Verfasser zum Beispiel von einem Seidenwarenfabrikanten berechnet, daß der Bau seiner neuen Fabrik in Österreich rund drei Millionen K kostete, in Deutschland wegen der niedrigen Materialpreise für Eisenkonstruktionen, Webstühle usw. nur zwei Millionen K gekostet hätte. Da der Umsatz einer solchen Fabrik im Jahre höchstens den Herstellungskosten gleichkommen kann, so ist der Umsatz mit den Zinsen und der Tilgung des Differenzbetrages, das ist etwa mit 125 000 K vorbelastet = 4—5 % des Umsatzes. Die Zollherabsetzung würde allerdings bestehenden Fabriken nicht mehr zugute kommen, es könnten aber deren Tilgungskosten günstiger eingestellt werden und sie hätten doch den namhaften Vorteil einer rascheren und billigeren Vergrößerung, der leichteren Einstellung moderner Arbeitsmaschinen usw.

Von einem Vertreter der Eisenindustrie wurde geltend gemacht, daß im Falle eines Zollanschlusses mit niedrigeren Zwischenzöllen die Preise nicht nur in Österreich sondern auch in Deutschland niedriger würden, daß also keine Änderung der Konkurrenzverhältnisse und daher kein leichterer Export nach Deutschland möglich wäre. Doch ist zu beachten, daß, wenn höhere Zölle gegen dritte Staaten als im Zwischenverkehre bestünden, diese höheren Zölle den Inlandpreis in Deutschland und in Österreich-Ungarn bestimmen würden, namentlich wenn er durch ein deutsch-österreichisch-ungarisches Syndikat gestützt würde. Aber selbst wenn niedrigere Preise hüben und drüben eintreten sollten, würden sie eine Vermehrung des Absatzes und damit doch eine Erhöhung des Exportes ermöglichen.

m) Die Ermäßigung der Eisenzölle würde vor allem anderen der Maschinenindustrie zugute kommen, denn einzelne Eisenzölle sind in der Tat in einer Höhe erstellt, welche volkswirtschaftlich nicht mehr

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gerechtfertigt werden kann. Zum Beispiel beträgt der Zoll auf Eisenblech über 1 mm stark 9—10 K bei einem Handelswerte von 13—14 K; so groß dürfte denn doch nicht der Unterschied der Produktionskosten in Österreich-Ungarn gegenüber den konkurrierenden Staaten sein. Die Eisen verarbeitenden Werke, welche derzeit unter verhältnismäßig ungünstigen Verhältnissen produzieren (höhere Materialkosten als in Deutschland, geringere Spezialisierung) könnten bei einer Ermäßigung der Materialkosten den Betrieb auf breiterer Grundlage und damit auch die Spezialisierung eher durchführen, als es jetzt der Fall ist.

Von einem österreichischen Maschinenfabrikanten, der auch die deutsche Industrie gründlich kennt, erhielt der Verfasser eine interessante Tabelle zur Verfügung, welche auf Angaben, die aus der Praxis stammen, aufgebaut ist. Aus dieser Tabelle ist zu ersehen, wie die österreichische Produktion sich gegen die deutsche jetzt und bei Änderung des Zollschutzes stellen wird. Es sind vier Alternativen berechnet und zwar:

a) Deutsche Erzeugungskosten:

b) Österreichische Erzeugungskosten: bei geringem Absatz, folglich mit hohem Lohn, bei hohen Materialpreisen und hoher Regie;

c) „ „ bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich mit gleichem Lohn, jedoch noch mit hohen Materialpreisen und hoher Regie;

d) „ „ bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich mit gleichem Lohn und mit bis auf 10% Differenz ermäßigten Materialkosten, aber noch mit hoher Regie;

e) „ „ bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich mit gleichem Lohn, mit bis auf 10% Differenz ermäßigten Materialpreisen und bei nur 15% Mehrregie infolge Fortfall des generellen Schutzzolles.

| | | a | b | c | d | e |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eine Eisenkonstruktion benötigt 1100 kg Material und wiegt nach der Fertigbearbeitung 1000 kg. | Materialkosten K | 185 | 273 | 273 | 205 | 205 |
| | Lohn . . . . „ | 45 | 50 | 45 | 45 | 45 |
| | Regie . . . . „ | 68 | 90 | 81 | 81 | 75 |
| | Summe K | 298 | 413 | 399 | 331 | 325 |
| Höherer Preis gegenüber Deutschland auf 100 kg gerechnet . . . . . K | | | 11,5 | 10,1 | 3,3 | 2,7 |
| Jetziger Zollschutz (vertragsmäßig) . . . . . „ | | | | 15,0 | | |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eine größere Maschine mit viel Material und wenig Lohn benötigt 1100 kg Material und wiegt nach Fertigstellung 1000 kg. | Materialkosten | K | 264 | 352 | 352 | 290 | 290 |
| | Lohn . . . . | „ | 132 | 145 | 132 | 132 | 132 |
| | Regie . . . | „ | 198 | 261 | 238 | 238 | 217 |
| | Summe | K | 594 | 758 | 722 | 660 | 639 |
| Höherer Preis gegenüber Deutschland auf 100 kg gerechnet . . . . . | | K | | 16,4 | 12,8 | 6,6 | 4,5 |
| Jetziger Zollschutz (vertragsmäßig) . . . . . | | „ | | | 20,0 | | |
| Eine feinere Maschine mit mehr Bearbeitungskosten benötigt 1100 kg Material und wiegt nach Fertigstellung 1000 kg. | Materialkosten | K | 264 | 352 | 352 | 290 | 290 |
| | Lohn . . . . | „ | 396 | 436 | 396 | 396 | 396 |
| | Regie . | „ | 594 | 784 | 714 | 714 | 653 |
| | Summe | K | 1254 | 1572 | 1462 | 1400 | 1339 |
| Höherer Preis gegenüber Deutschland auf 100 kg gerechnet . . . . . | | K | | 31,8 | 20,8 | 14,6 | 8,5 |
| Jetziger Zollschutz (vertragsmäßig) . . . . . | | „ | | | 20,0 | | |

Man sieht also unter e), wie nahe die österreichische Produktion an die Produktionskosten Deutschlands kommen würde, wenn unsere Handelspolitik uns gleiche Absatzmöglichkeiten und die im Rahmen unserer Verhältnisse möglichen Ermäßigungen von Material und Regie bieten würde; andererseits sieht man unter b), um wieviel teurer die österreichischen Werke jetzt erzeugen.

## III. Stellungnahme der Arbeiterschaft.

Aus wiederholten Äußerungen in der österreichischen Arbeiterpresse geht hervor, daß diese noch nicht endgültig zum vorliegenden handelspolitischen Probleme Stellung genommen hat. Aufsätze des bekannten österreichischen Fachmannes Reichsratsabgeordneten Dr. Renner in der „Arbeiterzeitung" („Organisiertes Wirtschaftsgebiet und Zollunion") gelangen zu keinem ablehnenden Standpunkte. Als Haupteinwand kehrt in der Arbeiterpresse hauptsächlich das Bedenken wieder, daß einem deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsblock imperialistische Tendenzen zugrunde liegen könnten, welche zwar den Schutzzoll innerhalb des Verkehres der beiden Zentralmächte unter Umständen ermäßigen, ja teilweise beseitigen, dafür aber gegenüber dritten Staaten um so mehr an dem Schutzzolle festhalten würden. Dieser Einwand erscheint uns entwicklungsgeschichtlich nicht begründet. Die Entwicklung geht nun einmal von kleineren zu immer größeren einheitlichen Wirtschaftsgebieten und läßt sich aus der tatsächlichen Entwicklung der Produktion und des Absatzes rechtfertigen: steigende Bevölkerungszahl, steigende Bedürfnisse, steigende Kapitalerübrigungen und daher Notwendigkeit der Beschäftigung der Bevölkerung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im In- und Auslande, Herstellung von Exportüberschüssen, von Kapitalüberschüssen. Die bestehenden geschichtlichen, nationalen und politischen Anschauungen lassen derzeit, und wohl auf absehbare Zeit, einen allgemeinen Abbau der Zollmauern kaum erwarten, wohl aber drängt die politisch-wirtschaftliche Entwicklung der Jetztzeit, und zwar gerade unter Einwirkung des Weltkrieges, zur Schaffung größerer Wirtschaftsverbände, um die inneren Produktivkräfte ökonomischer verwerten zu können, als es innerhalb kleinerer Wirtschaftsgebiete möglich wäre. Dabei brauchen solche größere Wirtschaftsgebilde durchaus keine aggressive Tendenz gegenüber anderen Wirtschaftsgebieten zu haben, ja man kann vielmehr hoffen, daß gerade größere Wirtschaftsgebiete leichter imstande sein werden, zu vertragsmäßigen Abmachungen über ihren wechselseitigen Handels- und anderen Verkehr zu gelangen.

Von diesem entwicklungsgeschichtlichen Gesichtspunkte aus sollte wohl auch die Arbeiterschaft sich mehr mit dem Gedanken einer deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgemeinschaft befreunden. Insoferne einzelne Produktionen unter der Wirtschaftsgemeinschaft leiden würden, könnte allerdings dies auch gleichzeitig ein Schaden für die betreffende Arbeiterschaft werden, jedoch nur vorübergehend und nicht dauernd. Etwa frei werdende Arbeiter würden entweder in anderen Betrieben des Inlandes oder des Nachbarstaates beschäftigt werden können und zwar wahrscheinlich zu günstigeren Bedingungen, als es sonst der Fall wäre.

Auch sollten sich die Arbeiter die Frage vorlegen, ob bei dem Fortbestande der jetzigen Handelspolitik, also wenn die bisherigen Wirtschaftsgebiete beibehalten würden, auch die Fortdauer der bisherigen Unternehmungen unbedingt gesichert erscheint.

Andererseits würden alle Vorteile, welche sich aus der Wirtschaftsgemeinschaft ergeben und sich in besseren Produktionsverhältnissen, in Reformen des Kreditwesens und der Verwaltung kundtun, gewiß nicht zuletzt auch der Arbeiterschaft zugute kommen, ganz abgesehen davon, daß eine naturgemäße Folge der Wirtschaftsgemeinschaft auch die Angleichung der beiderseitigen sozialpolitischen Gesetzgebung sein müßte.

Diese Gesichtspunkte fehlen gänzlich in der sonst nicht uninteressanten Studie, welche E. Varga, ein ungarischer Schriftsteller, kürzlich in der „Neuen Zeit" vom 21. Mai l. J. gegen den Plan eines deutsch-österreichisch-ungarischen Zollverbandes veröffentlichte.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Anhang.

## Wichtigere Äußerungen industrieller und gewerblicher Körperschaften Österreichs über die wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich.

1. Am 18. April 1915 fanden in Wien die Verhandlungen der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Wien und Budapest statt; es wurde folgendes Kommuniqué verlautbart:

„Der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein über das Verhältnis zwischen Österreich und Deutschland. Gestern fand in Wien unter dem Vorsitze der Vereinspräsidenten Dr. Ernst Freiherrn von Plener und Dr. Alexander Wekerle eine gemeinsame Sitzung der Vorstandsmitglieder der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Österreich und Ungarn statt. Die Vertreter der Vereine besprachen zunächst das wirtschaftliche Verhältnis zwischen Österreich und Ungarn. Es wurde einmütig festgestellt, daß die wirtschaftliche Einigung zwischen den beiden Staaten der Monarchie allen handelspolitischen Verhandlungen mit auswärtigen Staaten vorangehen müsse. Auch gaben alle Anwesenden der Ansicht Ausdruck, daß die Einigung zwischen Österreich und Ungarn auf Grund der wirtschaftlichen Gemeinschaft geboten sei. Sodann wurden die im Deutschen Reiche zutage getretenen, auf eine handelspolitische Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn gerichteten Bestrebungen die Diskussion gezogen und alle Annäherung entsprechend den Tendenzen der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine unter gewissen Voraussetzungen, insbesondere jener der Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Monarchie, für wünschenswert erklärt.

2. In der Plenarsitzung der Handels- und Gewerbekammer in Brünn am 19. April dieses Jahres stellte Kommerzialrat Beran die Anfrage, warum das Kammerpräsidium bei den in Berlin jüngst stattgehabten Beratungen, betreffend unsere zukünftige Handelspolitik, nicht vertreten war. Baron Haupt erwiderte, daß diese Versammlung in Berlin keinen offiziellen Charakter hatte, und die einzelnen Herren den Beratungen nur als Privatpersonen beiwohnten. Im gegenwärtigen Zeitpunkte Stellung zu nehmen, wäre verfrüht. Eine Zollunion mit dem Deutschen Reiche, das ist die völlige Zollfreiheit im gegenseitigen Verkehre, wird von keiner ernst zu nehmenden Seite angestrebt und wäre gewiß nicht im Interesse der österreichischen Gesamtindustrie. Hingegen eröffnet die Frage der Einräumung gegenseitiger Zollbegünstigungen im Zwischenverkehre zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland den Ausblick auf eine weite Reihe günstiger Entwicklungsmöglichkeiten. Ein festes und inniges Zusammengehen Österreich-Ungarns und Deutschlands auch in wirtschaftlichen Angelegenheiten kann und soll die Stellung der Verbündeten allen anderen Mächten gegenüber kräftigen. Das Präsidium der Brünner Kammer wird nicht verfehlen, die Bestrebung auf eine wirtschaftliche An-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lehnung an Deutschland aufs eifrigste zu verfolgen. Herr kaiserlicher Rat Grünfeld schloß sich diesen Anschauungen an.

3. In Aussig fand am 22. April dieses Jahres eine Versammlung der Sektion Aussig des „Bund der Industriellen Österreichs" statt, in welcher Präsident Karl Wolfrum zu folgender Entschließung gelangte:

Präsident Karl Wolfrum entwickelte in einer interessanten Darstellung die Perspektiven des mitteleuropäischen Wirtschaftsblockes. Die mittleren und kleineren europäischen Staaten werden sich nach dem Kriege über ihre handelspolitische Zukunft zu entscheiden haben; Anlehnung und Schutz gegen die Weltmächte könnten sie nur bei der deutsch-österreichischen Wirtschaftsgemeinde finden. Redner beantragt folgende Resolution: „Der Weltkrieg hat uns gezeigt, in welcher Gefahr die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralmächte sowie ganz Mitteleuropas sich befindet, wenn England mit seinen Kolonien, Amerika und Ostasien als abgeschlossene Wirtschaftsgebiete uns entgegentreten. Der uns gebührende Anteil am Weltverkehre kann nur gesichert werden durch engen Anschluß aller dabei gefährdeten Staaten, einschließlich des Orients. Wir fürchten nicht, daß die österreichische Industrie dadurch andauernd geschädigt wird, glauben vielmehr, daß die Opfer, die vorübergehend dafür aufgebracht werden müßten, reichlich aufgewogen werden durch die nachfolgende bedeutende Entwicklung." (Einstimmig angenommen.)

4. Über Anregung des Präsidiums der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer hat am 20. April 1915 in Rumburg unter dem Vorsitze des Kammerrates Julius Pfeifer eine sehr zahlreich besuchte Versammlung von Industriellen stattgefunden, welche von den industriellen Verbänden in Hainspach, Rumburg, Schluckenau und Schönlinde einberufen worden war, um deren Mitgliedern Gelegenheit zu einer Erörterung der zukünftigen Gestaltung unserer handelspolitischen Beziehungen zum Deutschen Reiche zu geben.

Zunächst besprach der Handelskammersekretär Regierungsrat Dr. Carus in einer ausführlichen und sehr interessanten Darstellung den ganzen Komplex der schwierigen Frage, von dem Gedanken ausgehend, daß die politische und militärische Gemeinschaft mit dem Deutschen Reiche sich nach dem Kriege unmöglich in nichts auflösen könne, daß vielmehr eine dauernde und kräftige Spur dieser engen Verbindung auch in der wechselseitigen Wirtschaft der beiden Staaten übrigbleiben müsse. Das sei keine unbestimmte Gefühlspolitik, sondern darin bergen sich durchaus reale Erwägungen. Man dürfe aber der österreichischen Industrie keine Opfer zumuten, die ihr ans Leben gehen. Vor dieser Grenze müssen alle Kombinationen haltmachen, nicht bloß deshalb, weil alle, die auf unserer Seite an der Lösung des Problems mitzuwirken haben, zur Wahrung der Interessen der österreichischen Industrie verpflichtet sind, sondern besonders aus dem Grunde, weil in einer ungleichen Verteilung der Vorteile und der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lasten der Keim der Unbeständigkeit jeder wirtschaftlichen und handelspolitischen Neubildung läge.

Unter diesen Gesichtspunkten erörtert nun Dr. Carus die Wege, welche unsere Handelspolitik in Zukunft gehen könne, um zu einer über das Maß des derzeitigen Handelsvertragssystems hinausgehenden engeren Verbindung mit dem Deutschen Reich zu gelangen, wobei insbesondere der Plan der vollkommenen Zollunion, das Zwischenzollsystem und das System der Vorzugsbehandlung mit dem Ausblick auf den mitteleuropäischen Wirtschaftsblock und seine Ergänzung nach dem Südosten eingehend besprochen wurden.

In der lebhaften Debatte, an welcher sich zahlreiche Industrielle beteiligten, trat im allgemeinen die insbesondere von dem Großindustriellen Kammerrat Pfeifer vertretene Meinung zutage, daß bei dieser Frage nicht so sehr die einzelne Zollposition, als vielmehr die Abänderung und Verbesserung unserer Produktions- und Absatzbedingungen im Vordergrunde stehe, unter der Voraussetzung, daß eine Umgestaltung des Verwaltungsorganismus, eine Neuordnung der inneren Belastung der Industrie sowie eine Erleichterung der Kapitalvereinigung eintreten, könne an eine weitgehende wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich gedacht werden. Diese werde zwar vielfach zu einer anderen Betriebseinrichtung der österreichischen Industrie führen und zwingen, gewissermaßen umzulernen, allein auf der anderen Seite würde die Erweiterung des Konsumgebietes diese Nachteile bis zu einem gewissen Grade aufheben und insbesondere zu einer Spezialisierung führen, zu der die österreichische Industrie bisher infolge der inneren Absatzverhältnisse nicht gelangen konnte.

5a. In der Monatsversammlung des Industriellen Klub vom 22. April 1915 erwiderte Bergrat Max Ritter von Gutmann auf eine Anfrage in der gestrigen Monatsversammlung des Industriellen Klub, welche Stellung der leitende Ausschuß gegenüber der wirtschaftlichen Annäherung an Deutschland einnehme, daß die Prüfung der einschlägigen Projekte einem ad hoc konstituierten handelspolitischen Komitee übertragen sei. Er führte dann weiter aus: Die in weiten Kreisen lebhaft diskutierten Projekte bewegen sich zwischen den beiden äußersten Extremen — pragmatische Zollunion und Erhaltung des Statusquo — mit einer Reihe von Varianten als Zwischenglieder. Fast allen Projekten gemeinsam ist das Bestreben, das politische Bündnis mit Deutschland, das durch die Waffenbrüderschaft die Weihe der Unzertrennlichkeit empfangen, zumindest in der Form einer Annäherung auf das wirtschaftliche Gebiet zu übertragen. Abgesehen von der Kollision mit staatsrechtlichen und konstitutionellen Einrichtungen liegt vom industriellen Standpunkte aus die Hauptschwierigkeit für die Realisierung dieser Projekte in der Ungleichartigkeit der Produktions- und Absatzbedingungen, der Rohstoffverhältnisse, der Verkehrswege und Transportkosten, der Besteuerung, und zwar sowohl der direkten Steuern als auch der mit den Verbrauchsabgaben in enger Verbindung stehenden Verbrauchszölle, der Monopole, der Handelsgesetzgebung,



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der sozialpolitischen Gesetzgebung, ferner in der hoffentlich nur vorübergehenden Disparität der Valuten und insbesondere in dem unabänderlichen Unterschiede der Distanzen zwischen den Produktionsstätten und dem Meere. Das politische Bündnis ist basiert auf der unerschütterlichen Grundlage der voll und ganz sich deckenden Identität der Interessen. Die unwiderstehliche Anziehungskraft der Gleichartigkeit hat das zusammengefügt, was zusammengehört. Die Gleichartigkeit als Ursache erzielte als Endwirkung das politische Bündnis. Es fragt sich nun, ob umgekehrt verschiedenartige wirtschaftliche Verhältnisse sich durch ein Bündnis in gleichartige gestalten lassen. Es fragt sich ferner, ob, unbegrenzt, mit dem Grade der Annäherung unter allen Umständen der Gewinn für die Gemeinschaft und für die Teile derselben sich erhöht; es fragt sich insbesondere, ob der in zwingende Form gefügte Zusammenschluß von Gegensätzen mehr Gewähr bietet für die wirtschaftliche Festigung der Freundschaft, die uns so sehr am Herzen liegt, als eine mehr freie Vereinigung, welche dadurch, daß sie beiden Teilen zum Vorteile gereicht, die Bürgschaft in sich schließt, von Dauer zu sein. Als Richtschnur für die zu stellenden Anträge hat das handelspolitische Komitee des Klubs einen Beschluß gefaßt, welcher als Grundprinzip die wirtschaftliche Annäherung an Deutschland festhält, jedoch unter voller Wahrung der Selbständigkeit und Einheitlichkeit des Wirtschaftsgebietes Österreich-Ungarns als unerläßliche Vorbedingung für die Selbständigkeit der Monarchie, für deren politische und wirtschaftliche Großmachtstellung unsere Truppen gegenwärtig kämpfen.

5b. Die Jahresversammlung des Industriellen Klub am 17. Juni 1915 unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten Oskar von Heintschel. Der erstattete Bericht enthält über die wirtschaftliche Annäherung der Monarchie an das Deutsche Reich nachstehende Mitteilung:

Der Ausschuß des Industriellen Klub stellte in seiner Sitzung vom 11. Mai 1915 fest, daß er satzungsgemäß die Frage der wirtschaftlichen Annäherung an das Deutsche Reich nur vom industriellen Standpunkte behandeln könne, losgelöst von allen politischen Rücksichten, da die Bedachtnahme auf die letzteren jenen Faktoren obliegt, welche die endgültige Entscheidung zu treffen haben. Er faßte hierauf nachstehenden Beschluß:

1. Der Industrielle Klub erachtet die wirtschaftliche Annäherung an das engverbündete Deutsche Reich für wünschenswert, jedoch unter voller Wahrung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Monarchie.

2. Was die Wahl der Mittel zu dem zu erreichenden Zweck einer wirtschaftlichen Annäherung anbelangt, so spricht sich der Industrielle Klub mit aller Entschiedenheit gegen alle jene Projekte aus, welche mit der Einführung eines mit dem Deutschen Reiche gemeinsamen Außentarifes zusammenhängen.

3. Die Gleichstellung der beiderseitigen autonomen Zollsätze, wenn auch ausdehnbar auf eine größere Anzahl von Positionen als in den gegenwärtigen Tarifen, erscheint jedoch undurchführbar für eine Reihe von wichtigen Industrieartikeln mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Produk-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tions- und Absatzbedingungen und auf die teilweise verschiedenen Interessen des beiderseitigen Handelsverkehres mit anderen Staaten.

4. Der Industrielle Klub fordert sonach die Aufrechterhaltung eines selbständigen autonomen Zolltarifes, als des die Selbständigkeit stützenden Grundpfeilers des zollpolitischen Gebäudes.

5. Der Industrielle Klub empfiehlt, die Frage auf Grund eines langfristigen Handelsvertrages zu lösen und zwar mit gegenseitiger Gewährung von Vorzugszöllen, die niedriger sein müssen als die anderen Staaten zu gewährenden Zölle.

6. Naturgemäß muß bei Festsetzung solcher Vorzugszölle bei aller Förderung des gegenseitigen Verkehres das Schutzbedürfnis einerseits und die Exportmöglichkeit unserer Industrie andererseits vollauf berücksichtigt werden.

7. Den speziellen Interessen Österreich-Ungarns an dem Handelsverkehre mit den Balkanstaaten müßte Rechnung getragen werden.

8. Ferner wäre als wirksamstes Mittel für eine wirtschaftliche Annäherung der beiden Reiche die Anbahnung einer möglichst gleichartigen Gestaltung auf dem Gebiete der handelspolitischen und zollpolitischen sowie insbesondere der steuerpolitischen Gesetzgebung und der Tarifpolitik anzustreben.

9. Selbstredend erfordert jede Verhandlung mit dem Deutschen Reiche die vorherige langsichtige Regelung unseres Verhältnisses zu Ungarn.

6. Der Teplitzer Industriellenverband hielt am 24. April 1915 eine Sitzung ab, in welcher Handelskammersekretär Regierungsrat Dr. Carus über die zukünftige Gestaltung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland sprach. Es wurde eine Entschließung angenommen, in welcher sich der Industriellenverband gegen die Schaffung einer vollkommenen Zollunion zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland ausspricht, die er als undurchführbar und zweckschädlich bezeichnet, dagegen eine innigere Verbindung der Wirtschaftsgebiete Österreich-Ungarns und Deutschlands unter Aufrechterhaltung eines in die geeignete handelspolitische und zolltarifarische Form zu bringenden Schutzes für unsere Industrie für angezeigt hält.

7a. In der Plenarsitzung der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer vom 29. April dieses Jahres wurde folgender Dringlichkeitsantrag der Kammerräte Kandl, Krause und Genossen eingebracht, betreffend das handelspolitische Verhältnis Österreich-Ungarns zu Deutschland.

Die Feinde Österreich-Ungarns und Deutschlands führen den Kampf gegen die Zentralmächte mit dem ausgesprochenen Ziel der wirtschaftlichen Vernichtung der verbündeten Reiche, der Haß, den dieser Krieg gesät hat, wird jahrzehntelang nachwirken. Der Kampf gegen Österreich-Ungarns und Deutschlands Volkswirtschaft wird nach dem Kriege in der rücksichtslosesten Weise fortgeführt werden, wenn diese Staaten nicht imstande sind, einen wirtschaftlichen Machtfaktor zu bilden, gegen den ein solcher Kampf

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von vorneherein aussichtslos oder ungemein schwer durchführbar erscheint. Diesen Machtfaktor werden sie aber dem Auslande gegenüber nur bilden können, wenn sie beim freundschaftlichsten Einvernehmen mit dem türkischen Bundesgenossen in ein engeres handelspolitisches Verhältnis zueinander treten. Die dazu notwendigen Vorbereitungen werden bereits vor Beendigung des Krieges erfolgen müssen.

Gegenüber den großen Wirtschaftsgebieten Rußlands, Englands, Japans und den, wie die Tatsachen zeigen, anglophilen Vereinigten Staaten werden die Zentralmächte getrennt ziemlich ohnmächtig gegenüberstehen. Geeint — bei Aufrechterhaltung eines die Verschiedenheiten der Produktionsbedingungen ausgleichenden Sonderschutzes — werden sie eine wirtschaftliche Macht darstellen, welche als ein den vorgenannten Staaten gleichwertiger Faktor bei der künftigen Gestaltung der Handelspolitik mitzureden haben wird.

Eine solche Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen der Monarchie zum Deutschen Reiche wird auch der natürliche Kristallisationspunkt für die zukünftige wirtschaftspolitische Gestaltung in Mitteleuropa werden. Ein weiterer großer Vorteil liegt unzweifelhaft auch darin, daß wir in Zukunft im nahen und fernen Orient gemeinsam mit der deutschen Volkswirtschaft auftreten und an der Erschließung neuer Absatzgebiete teilnehmen werden.

Abgesehen von diesen sich in erster Linie aufdrängenden Gründen läßt eine zoll- und handelspolitische Annäherung zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland eine Besserung unserer Produktionsbedingungen, eine Erleichterung der Spezialisierung für die verarbeitenden Industrien, die Hebung unserer Konsumfähigkeit und die Förderung der Exportmöglichkeiten erwarten. Der wirtschaftliche Zusammenschluß mit dem Deutschen Reiche wird gewiß Übergangsschwierigkeiten hervorrufen, welche jedoch überwunden werden müssen und welche bei weisem Entgegenkommen gegenüber den davon betroffenen Zweigen der Volkswirtschaft auch überwunden werden können. Den Interessen einzelner, ja selbst einzelner Produktionszweige, muß das Wohl des Staates und der gesamten Volkswirtschaft vorausgehen.

Die Antragsteller sprechen daher die Überzeugung aus, daß die Ausgestaltung unserer handelspolitischen Beziehungen zum Deutschen Reiche für beide Staaten eine unbedingte Staats- und Volksnotwendigkeit ist, und daß die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer als erste wirtschaftliche Vertretung Österreichs sich an die Spitze der darauf abzielenden patriotischen Bestrebungen stellen muß. Sie stellen sonach folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Die Kammer wolle in der heutigen Plenarversammlung eine Kommission wählen, welche die Frage einer engeren wirtschaftlichen Annäherung zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland einer eingehenden Beratung zu unterziehen und diesbezügliche Anträge zu stellen hat.“

Kammerrat Kandl begründete die Dringlichkeit des Antrages und den Antrag selbst, indem er darauf hinwies, daß sich die wirtschaftlichen Kreise in Österreich-Ungarn und im Deutschen Reiche immer mehr und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

intensiver mit der Frage der Gestaltung der zukünftigen Handelspolitik beschäftigen. Diesbezüglich in der letzten Zeit stattgehabte Beratungen ergaben als leitenden Grundgedanken, daß zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn die enge militärische Freundschaft auch auf das wirtschaftliche Gebiet übertragen werden müsse. Bei der Lösung der wirtschaftlichen Frage zwischen uns und unserem Bundesgenossen müssen große Gesichtspunkte festgehalten werden. Der möglichst innige wirtschaftliche Zusammenschluß der Verbündeten den großen Wirtschaftsgebieten der Weltmächte gegenüber ist unbedingt notwendig. Deutschland braucht ein starkes Österreich-Ungarn als Bundesgenossen, und das können wir nur sein, wenn wir eine starke Industrie und ein blühendes Gewerbe haben. (Lebhafter Beifall.)

Der Antrag wurde sodann unter lang anhaltendem Beifall einstimmig angenommen und eine Kommission, bestehend aus 16 Mitgliedern, die sämtlichen Wahlkategorien der Kammer angehören, eingesetzt.

7b. Die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer (Wien) über den österreichisch-ungarischen Ausgleich und das handelspolitische Verhältnis zu Deutschland.

In der Vollversammlung dieser Körperschaft am 21. Oktober l. J. wurde (auf Grund des Berichtes der am 29. April l. J. gewählten Kommission) folgende Entschließung einstimmig angenommen:

Die als Folge des Weltkrieges zu erwartenden Umwälzungen auf dem Gebiete der Weltwirtschaft machen es notwendig, daß die österreichisch-ungarische Monarchie ihre militärische und politische Bundesgenossenschaft mit dem Deutschen Reiche durch ein wirtschaftliches Bündnis ergänzt. Dieses Bündnis soll die Zentralmächte bei der Versorgung mit den notwendigen Lebensmitteln, Rohstoffen und Industrieprodukten von ihren politischen und wirtschaftlichen Gegnern unabhängiger machen und zur nachdrücklichen Vertretung ihrer handelspolitischen Interessen auf dem Weltmarkte befähigen. In dem Bündnisvertrage, der eine möglichst lange, von allen Abmachungen dieser Art unabhängige Geltungsdauer erhalten soll, wäre festzusetzen, daß die Bundesgenossen ihre Handelspolitik nach einem einheitlichen Plane durchführen, sowie daß sie Handelsverträge mit dritten Staaten gemeinsam verhandeln und abschließen werden. Um dies zu ermöglichen, werden sich die beiden Reiche vorher über die den Verhandlungen zugrunde zu legenden Zolltarife zu einigen haben. Dies wird am zweckmäßigsten auf der Grundlage eines einheitlichen Tarifschemas erfolgen. Abweichungen in der Höhe der Zollsätze sollen auf jene Fälle beschränkt werden, in denen wesentliche Verschiedenheiten der wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere der Produktionsbedingungen, dies erforderlich machen. Im Verkehr der verbündeten Staaten untereinander soll wechselseitige Förderung es uns ermöglichen, alle wirtschaftlichen Kräfte zur Entfaltung zu bringen, die Konsumfähigkeit der Bevölkerung zu steigern, die Erzeugungskosten herabzusetzen, die Industrie zu spezialisieren und uns

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einen größeren Anteil am Weltmarkte zu erringen. Insbesondere sollen sich die Monarchie und das Deutsche Reich in so weitgehendem Maße zolltarifarisch begünstigen, als es die Rücksicht auf den Schutz der heimischen Industrie unter Bedachtnahme auf die Verschiedenheit der Produktionsbedingungen überhaupt zuläßt. Durch planmäßige Ausgleichung dieser Verschiedenheit wird das Bedürfnis nach solchem Schutz allmählich zu verringern und womöglich zu beseitigen sein. Der Bündnisvertrag soll die Möglichkeit einer einvernehmlichen Aufnahme auch dritter Staaten in ein Bevorzugsverhältnis offenhalten. Um sich die nötige Handlungsfreiheit für den Abschluß eines derartigen Bündnisses zu sichern, ist erforderlich, daß sich die beiden Reiche unter Bedachtnahme auf die beiderseitigen wirtschaftlichen Bedürfnisse bereits vor dem Beginn der Friedensverhandlungen über die in diesen gemeinsam zu vertretenden wirtschaftlichen Forderungen einigen. Namentlich ist zu verlangen, daß das Wirtschaftsbündnis der Zentralmächte bereits in den Friedensverträgen mit dritten Staaten Anerkennung findet und jede Anfechtung unter dem Titel der Meistbegünstigung von vornherein ausgeschlossen wird. In der Monarchie selbst bildet eine der Hauptvoraussetzungen der angestrebten neuartigen Regelung unserer handelspolitischen Beziehungen zu Deutschland und zu dem übrigen Ausland ein neuer Ausgleichsvertrag mit Ungarn, welcher den Neugestaltungen entsprechend Rechnung trägt. Die bisherigen Ausgleichsvereinbarungen werden zu diesem Zwecke in wichtigen Punkten, namentlich in den die Handels- und Verkehrspolitik betreffenden, wesentliche Änderungen und Ergänzungen erfahren müssen. Jedenfalls wird diesmal die oft geforderte „langfristige" Regelung unseres Verhältnisses zu Ungarn erfolgen müssen, ohne die irgendeine weiter ausgreifende Umgestaltung unserer wirtschaftlichen Beziehungen zum Deutschen Reiche nicht denkbar ist. Die Vorbereitung der den Ausgleich betreffenden Arbeiten wird ehestens in Angriff zu nehmen sein. Dagegen müßten Bindungen und Abmachungen, welche mit den bei Beendigung des Weltkrieges zu erwartenden Neugestaltungen in Widerspruch geraten könnten, vermieden werden. Der endgültige Abschluß eines für längere Zeit bindenden Ausgleichsvertrages wäre vielmehr dem Zeitpunkte vorzubehalten, in welchem ein vollständig klarer Überblick über die Ziele unserer Wirtschaftspolitik gewonnen sein wird und insbesondere die Richtlinien für das wirtschaftliche Verhältnis der Monarchie zu Deutschland durch grundsätzliche Verständigung der beteiligten Regierungen festgelegt sind. In allen diesen wichtigen Fragen der auswärtigen Handelspolitik und der Erneuerung des Ausgleiches mit Ungarn rechtzeitig gehört zu werden, ist ein den Kammern nach dem Gesetze zustehendes Recht. Die Kammer erwartet daher, daß ihr gerade diesmal, wo diese Fragen eine ganz besondere Wichtigkeit angenommen haben, ihr Recht nicht verkürzt werde, sondern ihr seitens der Regierung Gelegenheit gegeben wird, sich über die hinsichtlich der berührten Angelegenheiten bestehenden Absichten und Pläne zu äußern.

Dieser Antrag wurde unter lebhaftem Beifall einstimmig angenommen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

8. Die Sektion Wien des „Bund Österreichischer Industrieller" hielt am 22. Juni 1915 eine Vollversammlung ab, auf deren Tagesordnung das Thema „Der Wirtschaftsbund mit dem Deutschen Reiche" stand. Der Obmann der Sektion, Kommerzialrat Max Koffmahn, führte folgendes aus: Die Wiener Sektion umfasse über 50 Industrien, und die Vertreter fast aller Branchen gaben ihre Ansichten bekannt. Mit vereinzelten Ausnahmen sprechen sich alle diese Äußerungen für eine engere wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich aus. Redner polemisiert gegen die Anschauungen jener, welche hierin eine Gefahr für die Entwicklung der heimischen Industrie erblicken. Unternehmungsgeist und Tüchtigkeit seien die Mittel, um über die schwierigsten Lagen hinwegzuführen, und gerade an Tüchtigkeit und Intelligenz fehle es in Österreich durchaus nicht. Wir müssen allerdings bestrebt sein, dem Abzug unserer tüchtigen Kräfte nach dem Deutschen Reiche vorzubeugen. Dieser Abzug ist darauf zurückzuführen, daß der Rahmen der Monarchie für die Betätigung unserer geistigen Kräfte zu klein sei. Die Ansicht jener sei irrig, die verlangen, die österreichische Industrie müsse vorerst die Verbesserung der Verwaltung und Gesetzgebung erzielen, bevor die Frage der wirtschaftlichen Zukunft erörtert werde. Denn auf diesem Wege lasse sich das angestrebte Ziel nicht erreichen. Der Abschluß eines engen Wirtschaftsbundes mit dem Deutschen Reiche werde von selbst eine Verbesserung der in Österreich herrschenden Produktionsbedingungen zur Folge haben. Redner erörtert die Wichtigkeit einer richtigen Zollgesetzgebung und weist auf die Schikanen hin, denen der österreichische Export in den letzten Jahren in Frankreich und Nordamerika infolge prohibitiver Auslegung der Zollgesetzbestimmungen begegnete. Kommerzialrat Koffmahn gelangt zu folgenden Vorschlägen: Die beiden Zentralmächte müssen eine gemeinsame Handelspolitik betreiben und Handelsverträge mit dritten Staaten nur gemeinsam und in gegenseitigem Einverständnis abschließen. Die Außenzölle des gemeinsamen Wirtschaftsgebietes, die auch in Zukunft nicht in allen Positionen die gleichen sein könnten, müßten aus einem Maximal- und einem Minimaltarif bestehen, welch letzterer nur denjenigen Staaten bewilligt werden dürfte, die dem neuen Wirtschaftsbund die Meistbegünstigung gewähren. Gewisse für den Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn festzusetzende Vorzugszölle dürften dritten Staaten nicht zugestanden werden. Der Vorzugstarif für den Zwischenverkehr der beiden Zentralmächte müßte aus dem erwähnten Minimaltarif abgeleitet werden. Es sei notwendig den wirtschaftlichen Bündnisvertrag der beiden zentralen Reiche auf längere Zeit abzuschließen, die auch für den Vertrag gelten müßte, der zwischen den beiden Hälften der Monarchie zu vereinbaren wäre. Österreich-Ungarn dürfe nach dem Kriege nicht isoliert bleiben, sondern müsse sich neue Produktions- und Absatzmöglichkeiten schaffen. Dieses Ziel könne dadurch erreicht werden, daß ein Wirtschaftsbund mit dem Deutschen Reiche abgeschlossen und in Aussicht genommen werde, diesen auf den Balkan auszudehnen und auch die Türkei in diesen Bund einzubeziehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

9. Gewerbliche Versammlung im Niederösterreichischen Gewerbevereine am 14. Mai 1915. Als Vertreter von Gewerbegenossenschaften sind in der Versammlung anwesend: Genossenschaft der Drechsler und der dazu gehörigen Gewerbe, Vorsteher Ferdinand Rupp; Zentral-Einkaufsgenossenschaft der österreichischen Friseure und Friseurgenossenschaften in Wien, Obmann Rudolf Hellner; Genossenschaft der Gürtler und Bronzewarenerzeuger, Vorsteher Johann Jelinek; Genossenschaft der Handschuh- und Bandagemacher, Vorsteher Josef Langkammer; Genossenschaft der Harmonikaerzeuger, Vorsteher-Stellvertreter Zisser; Genossenschaft der Juweliere, Gold- und Silberschmiede, I. Vorstand-Stellvertreter Hugo Rohrwasser; Genossenschaft der Kaffeesurrogate-Erzeuger, Vorsteher Rudolf Schwarz; Genossenschaft der Kunstblumen- und Schmuckfedernerzeuger, Vorsteher F. Nowak; Genossenschaft der Kupferschmiede, Email- und Blechgeschirrerzeuger, Vorsteher Friedrich Bauer; Genossenschaft der Mechaniker, Vorsteher Kaiserlicher Rat Franz Laubek; Genossenschaft der Nadler und Webkammacher, Vorsteher Ludwig Nothhelfer; Genossenschaft der Schildermaler, Vorsteher Hans Deixler; Verband der Schlossergenossenschaften Niederösterreichs, I. Vorstand Roman Fischer; Gremium der Seidenwarenerzeuger, Vorsteher-Stellvertreter Franz Georg Bujatti; Genossenschaft der Erzeuger von Spielwaren, Vorsteher Mathias Englisch, Vorsteher-Stellvertreter Seb. Munganast; Genossenschaft der Erzeuger von Spiritus, Likör, Essig usw., Vorsteher Alfred Abeles; Vereinigung der Posamentierer Österreichs, Präsident Philipp Schwarz; Deutsch-Österreichischer Gewerbebund, Sekretär Hainzlmayr.

Ferner waren folgende Genossenschaften durch Delegierte vertreten:

Genossenschaften der Friseure und Raseure, Graveure, Kleidermacher, Nadler und Webkammacher, Stahl- und Metallschleifer, Zimmer- und Dekorationsmaler.

Der Versammlung wohnte ferner als Gast bei: Herr A. Wagner, Präsident der Handwerkerkammer und des bayrischen Handwerkerbundes in München.

Baumeister Gemeinderat Baxa: Unser Wirtschaftsleben steht jetzt vor einem großen Wendepunkt und es gibt für uns nur zwei Möglichkeiten: entweder den wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland unter Berücksichtigung eines sukzessiven Abbaues der inneren Zölle und einer gemeinsamen Außenpolitik, oder unsere Isolierung. Durch den Anschluß an Deutschland eröffnen sich unserer gesamten Geschäftswelt die besten Aussichten auf die Sicherung eines großen Absatzgebietes, welches mit Einbeziehung der neutralen Staaten einer Ausdehnung von Ostende bis Bagdad gleichkommt.

Natürlich muß auch unser Verhältnis zu Ungarn einer Revision unterzogen, zu einem innigeren und stabileren gestaltet werden, welcher unbedingten Notwendigkeit sich Ungarn nicht verschließen kann.

Bleiben wir aber allein, so laufen wir Gefahr, daß wir, in beständigem Hader mit Ungarn, nach dem Kriege wieder dort fortsetzen werden, wo wir vor demselben aufgehört haben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Jeder vernünftig Denkende wird sich daher für das erstere entscheiden, weil es uns die entsprechenden Vorteile bietet und ein „Vorwärts" in unserer Entwicklung gewährleistet, während im zweiten Falle das gerade Gegenteil eintreten würde.

Obwohl ich dem Baumeisterstand angehöre und dieser Stand, sowie das gesamte Baugewerbe in seiner Tätigkeit auf das Binnenland beschränkt ist, möchte ich Ihnen trotzdem auf das wärmste empfehlen, sich für den wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland auszusprechen, weil ich mir aus der Vergrößerung des Absatzgebietes, aus vermehrter Ein- und Ausfuhr, einen regeren Verkehr und eine allgemeine Hebung unseres inneren Geschäftslebens erhoffe, und infolge der Deckung von neuen Bedürfnissen, durch stete Ausdehnung von Berufszweigen und Betrieben in Form von Um-, Zu- und Neubauten indirekt auf ein Emporblühen und eine Befruchtung des Baugewerbes, welches jetzt ohnedies ganz darniederliegt, sicher zu rechnen ist.

Im übrigen wissen wir ja, daß hervorragende Männer schon seit geraumer Zeit an der Arbeit sind, um die Lösung vorzubereiten. Soviel von der Haltung Deutschlands bekannt ist, wird es das größtmöglichste Entgegenkommen bekunden, weil es ein Interesse hat, nicht nur einen tapferen Waffenbruder, sondern auch einen wirtschaftlich starken Bundesfreund zu haben.

Da man aber auch hier, wie in der Politik, dem konstitutionellen Staatsgrundgedanken, das ist dem Selbstbestimmungsrechte der Staatsangehörigen Ausdruck verleihen und es dem gesamten Volke, zumindest aber den interessierten Ständen überlassen will, ihren freien Willen kundzutun, hat sich der Niederösterreichische Gewerbeverein, der ja als Anwalt in solchen Fragen in erster Linie kompetent ist, die Aufgabe gestellt, Sie, meine sehr verehrten Herren, hierher einzuladen, Ihnen mit den notwendigen Aufklärungen zu dienen und das Interesse für diesen unausbleiblichen Umschwung unseres Wirtschaftslebens in Ihnen wachzurufen.

Sie alle, die Ihr Beruf ernähren soll, haben ja die Notwendigkeit, die Entwicklung des Wirtschaftslebens mit Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Niederer Krämerneid und künstlich aufgewühlter Rassenhaß haben uns diesen Krieg aufgezwungen. Aus Nachrichten von allen Kriegsschauplätzen zu urteilen, steht unsere Sache günstig, und mit Gottes Hilfe wird es uns möglich sein, endlich einen ehrenvollen Sieg zu erkämpfen. (Beifall.) Wie man aber im Frieden für den Krieg rüstet, so müssen wir jetzt schon für die kommende Friedensära an der Arbeit sein, um unseren Söhnen und Brüdern, wenn sie von der harten und schweren Aufgabe der Zurückweisung und Bekämpfung unserer Feinde lorbeergeschmückt nach Hause kommen, wieder vermehrte Arbeitsmöglichkeiten bieten zu können.

Und weil sich aus dem Anschluß an das Deutsche Reich, welches in der wirtschaftlichen Ausgestaltung für uns vorbildgebend ist und über eine ausgezeichnete innere Organisation verfügt, deren Nachahmung von seiten unseres Staates sehr lohnenswert wäre, sich die gewünschten Arbeitsmöglichkeiten ergeben, möchte ich Ihnen daher nochmals ans Herz legen, wenn der Ruf an Sie ergeht, zu dieser brennenden Frage Stellung zu

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nehmen, diese Gelegenheit mit Rücksicht auf eine dadurch bedingte ungeahnte Entwicklung unseres Geschäftslebens nicht von der Hand zu weisen oder achtlos darüber hinwegzugehen, sondern diese Gelegenheit zu ergreifen und hiefür zu stimmen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Kammerrat Schneidermeister Wegl-Leckl: Ich bin dem Niederösterreichischen Gewerbeverein sehr dankbar, daß er es übernommen hat, diese Frage auch in gewerblichen Kreisen zur Diskussion zu stellen. In der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer ist in der letzten Plenarsitzung von den Kollegen Kandl und Krause ein Antrag gestellt worden, welcher dahinzielt, es möge eine wirtschaftliche Annäherung an Deutschland erfolgen. Es sind aus jeder Kurie der Kammer Vertreter in den Ausschuß entsendet worden, aus meiner Kurie bin auch ich entsendet worden. Meine Herren, es interessiert mich selbstverständlich, welche Stellung Sie zu dieser Frage nehmen, um in der Kammer für die Sache eintreten zu können. Bei der wirtschaftlichen Lage, welche nach dem Kriege kommen wird, glaube ich, ist es selbstverständlich, daß der wirtschaftliche Anschluß an Deutschland notwendig ist. Wenn auch, meine hochverehrten Herren, so mancher Gewerbetreibende, so mancher Großindustrielle heute glaubt, daß es für ihn ungünstig wäre, so denken wir, meine Herren, nicht daran, sondern denken wir vielmehr daran, was nach dem langen Kriege kommen wird: es kommt dann auch für die Österreicher dasjenige, was heute in Deutschland besteht, nämlich das fleißige emsige Arbeiten. Und wenn wir auf dem Standpunkte stehen, daß wir so arbeiten wie in Deutschland, nicht nur der Chef, sondern auch die Arbeiter, dann können wir den wirtschaftlichen Vergleich mit Deutschland aufnehmen. Vor dreieinhalb Jahren ist im Arbeitsbeirate des Handelsministeriums der Antrag Beer und Hanusch in Behandlung gestanden. Der Antrag schlug vor, daß im Jahre 1912 der zehnstündige Arbeitstag, im Jahre 1914 der neunstündige und im Jahre 1916 der achtstündige Arbeitstag in den Fabriken einzuführen sei; weiters, daß sämtliche Überstunden abzuschaffen sind. Ich habe mich dagegen ausgesprochen, daß die Überstunden überhaupt abgeschafft werden sollen, weil dies in vielen Betrieben, nämlich in Saisongewerben, gänzlich ausgeschlossen ist. Nun es ist mir gelungen, diesen Antrag zu werfen. Ich habe mich auch für die elfstündige Arbeitszeit eingesetzt; das ist mir allerdings nicht gelungen, aber der Vermittlungsantrag mit zehn Stunden wurde angenommen.

Bei der wirtschaftlichen Annäherung an Deutschland muß man daran denken, daß wir in so manchem Gewerbe schon heute mehr nach Deutschland liefern als Deutschland uns liefert — ich erwähne nur die Konfektionsbranche (Kleider, Hüte, Federn und anderes). Wir liefern an Deutschland Kleider um 30 Mill. K, während Deutschland nach Österreich nur um 12 Mill. K liefert, wir liefern also fast dreimal so viel. Wir werden in diesen Beziehungen gut fahren. Als wir in der Abteilung für Modegewerbe über die Förderung der Wiener Mode berieten, wurde erwähnt, daß, wenn der Krieg vorüber ist, die Wiener doch wieder nach Paris und London gehen werden. Das wird hoffentlich nicht der Fall sein. Damals hatte

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

man sich nicht vorgestellt, daß der Krieg so lange dauern werde. Es wird dann anders aussehen; man wird nicht so sehr „nach Paris und London fahren wollen", sondern man wird die wirtschaftliche Annäherung an Deutschland suchen, und Deutschland und Österreich werden sich gegenseitig unterstützen und unterstützen müssen. Unter diesen Voraussetzungen empfehle ich Ihnen den wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland. (Händeklatschen.)

Kammerrat Posamentierer Weidner: Die Verhältnisse in verschiedenen dem Deutschen Reiche näherliegenden Grenzbezirken sind zum großen Teile durch die Nähe der Grenze, durch den beiderseitigen Verkehr und die damit bedungenen gewerblichen Verhältnisse beeinflußt. Diese Einflüsse haben bei Entwicklung der gewerblichen und industriellen Arbeiten in den Grenzbezirken vor allem die Arbeiter selbst mit den Unterschieden der Herstellungsarten in beiden Grenzbezirken vertraut gemacht. Die besseren Einrichtungen wurden damit als zweckentsprechend von später selbständig gewordenen, ehemaligen Arbeitern angenommen und auch die bessere Vorteile bietenden Einrichtungen mit Erfolg durchgeführt. So sind mit der Zeit in den Grenzbezirken durch die geschilderten Wirkungen der wechselseitigen Aneiferung leistungsfähige Betriebe auch im Inlande entstanden.

Selbstverständlich ist hiebei die eigene Geschicklichkeit von großer Bedeutung. In Deutschland fängt man des Morgens an und beginnt anzutreten und, wenn man des Tages lange geschafft hat, legt man erfolgreich sein Werkzeug weg. Bei uns geht am Morgen mit verschiedenen Mißständen ein mühelanger Weg von einer Etappenstation zur andern. Was man noch nicht erreicht hat, war der Erfolg, aber was man gehabt hat, war eine ganze Menge saftiger Plage. Wenn man nun durch geschlossenes Auftreten, insbesondere der zahlreichen Gewerbestände in Wien und anders sich im großen die Gesamtheit dieser Fragen vorlegen würde, so müßten wir uns sagen, daß es außerordentlich wichtig wäre, wenn diese Gemeinschaftlichkeit mit Deutschland bewerkstelligt würde.

Auch aus einem anderen Grunde wäre es notwendig und wichtig. Es wurde heute über den Abbau der Schutzzölle berichtet, die uns in Österreich die Produktion verteuern. Sie alle, die mit Gewerben zu tun haben, wissen ganz genau, daß es einen großen Teil von Zöllen gibt, die zu hoch sind und die es unserer Konkurrenz im Auslande möglich machen, mit billigeren Kalkulationen vorzugehen und diese besser anzustellen.

Der deutsche Mann ist in vielen Fällen mit seinem Betrieb leistungsfähiger, weil er ruhig und sicherer rechnet. Wir machen vielfach den Fehler, daß wir wohl schätzungsweise etwas hinausgeben, welches uns des Wertes sicher erscheint, aber wir sind niemals ganz sicher, ob nicht eine andere Konkurrenz einen solchen Artikel aufgreift und unter billigerer Anstellung dem Weltmarkte bieten kann. Ich verweise darauf, daß die Deutschen in ihrer Kalkulationsmethode vor allem die Gestehungskosten eines Artikels nach guter Umfrage und sicheren Grundlagen so anstellen, daß es kaum möglich ist, daß es von der Konkurrenz unterboten werden kann.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wenn aber bei uns aus den verschiedenen Kreisen des Gewerbes Anstellungen gemacht werden, die im Preise so differieren, daß der Mann das Vertrauen verliert, dann ist selbstverständlich nicht der einzelne in seinen Augen der schlechte Kalkulant, sondern die Gesamtheit des Standes hat darunter zu leiden. Die Beeinflussung unseres Gewerbestandes durch deutschen Geschäftsgeist wäre sehr vorteilhaft; die kleinen Reibungen, die zu Beginn des wirtschaftlichen Zusammengehens vielleicht entstehen werden, werden nach kurzer Zeit verschwinden, wenn wir sehen, daß wir bessere Geschäfte machen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Kammerrat Goldschmied Kandl: Ich möchte Sie davor warnen, diese Frage nur vom verstandesmäßigen, vom rechnerischen Standpunkte zu betrachten. Es gibt auch im volkswirtschaftlichen Leben Fragen, die nicht mit dem Rechenstifte behandelt werden können. Wenn Sie sich in Ihrem Herzen fragen, was Sie wünschen, so wird jeder von Ihnen antworten: aus diesen und jenen Gründen den möglichst engen wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland. Deutschland ist uns in diesem Kriege so Vorbild geworden, die ganze Welt, auch die Feinde, haben vor Deutschland eine solche Achtung bekommen, die ganze Welt blickt bewundernd zur deutschen Industrie, zum deutschen Gewerbefleiße, Verwaltungsgeiste und zu deutschem Können empor, daß schon im vorhinein derjenige, der mit Deutschland zusammengeht, der dasselbe zu tun beabsichtigt, keinen schlechten Weg gehen kann.

Für uns deutsche Handel- und Gewerbetreibende ist die engste Form des Anschlusses die uns liebste; daß dabei unser Wirtschaftsleben geschützt werden muß, ist ja selbstverständlich. Sie werden gefunden haben, daß im Laufe der letzten Monate in Dutzenden und Hunderten Versammlungen das gleiche Thema verhandelt wurde, und daß die Männer, die am Werke sind, nicht nur dem idealen Ziele allein nachgehen, sondern nach Möglichkeit bestrebt sind, auch unser wirtschaftliches Leben zu schützen. Mögen uns nur jene, die ihre unglückselige Hand in diesen Dingen dabei haben, in unserer Arbeit nicht stören (Zustimmung und Bravorufe), dann werden wir mit Deutschland den richtigen Weg gehen können. Die Frage steht nämlich gar nicht so, ob das österreichische Gewerbe gegenüber dem deutschen Gewerbe konkurrenzfähig bleiben kann, sondern: Sind wir der Industrie gegenüber konkurrenzfähig? Diese Frage muß nach den Erfahrungen des letzten Jahrzehntes bejaht werden. Es war eine schwere Übergangszeit, in der Fabrikation und Gewerbe sich um das Betätigungsfeld gestritten haben. Diese Reibungsfläche wird geringer, seitdem das Gewerbe zur Erkenntnis gekommen ist, daß es sinnlos ist zum Beispiel mit der Hand oder mit leichten Handwerkzeugen und kleinen Maschinen Schrauben zu erzeugen. Das Gewerbe hat sich langsam von dem Gebiete zurückgezogen, wo es mit der Industrie nicht konkurrieren kann. Auf dem Gebiete der Qualitätserzeugung wird das Gewerbe immer konkurrenzfähig bleiben. Wenn wir uns mit dem Deutschen Reiche auf wirtschaftlicher Basis in irgendeiner Form auf besserer Grundlage verbinden, werden wir deutschen Geist für

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

unsere Arbeiter, für unsere Unternehmer hereinbekommen. Ersparen wir uns nicht den Vorwurf: wir sind etwas zu schläfrig gewesen, wir haben das gemütliche Leben vorgezogen! Das wird und muß anders werden, mit und ohne Deutschland, wenn wir uns behaupten wollen. Wir haben aber nicht nur an uns Gewerbetreibenden zu bessern, wir haben auch, wie richtig erwähnt wurde, andere innere Reformen notwendig.

Mit welcher Freude wurde es begrüßt, als die Landesgewerbeförderung und die der Handelskammer eingeführt wurden und den Gewerbetreibenden Maschinen gegeben werden sollen. Man hat gesagt: Endlich eine vernünftige Gewerbeförderung! — Aber was mit der einen Hand gegeben wurde, wurde mit der anderen Hand genommen; kaum hatte ein Kleingewerbetreibender einen 1/4 Pferdestärke-Motor aufgestellt bekommen, kam eine große Kommission und machte dem Manne mehr Spesen als der Motor gekostet hatte. Diese Sache bedürfte eines gründlichen Wandels. Einer Wandlung bedürften auch unsere Gewerbeinspektorate. So manche unserer Gewerbeinspektoren vertreten nicht die gesamtheitlichen, sondern Interessen eines Standes, sie verfehlen das Ziel, die Hebung des gesamten Gewerbestandes, das sie im Auge haben sollten, nicht nur das einer Klasse des Gewerbestandes.

Ferner bitte ich Sie, bei allen Fragen — ohne Opfer wird die Gemeinsamkeit mit Deutschland nicht gehen — die Kehrseite der Medaille sich vor Augen zu halten; wenn wir mit Deutschland nicht zusammengehen, wenn wir in Österreich und auf dem Weltmarkte Deutschland als Konkurrenten gegenüber haben, wenn sich auch Deutschland gegen uns wehren muß: glauben Sie, daß die Situation für uns günstiger sein wird als dann, wenn wir mit Deutschland gehen? So hohe Zölle gibt es nicht, um uns dann zu schützen! An diesen Zöllen würden wir zugrunde gehen, da wir kein Interesse am Fortschritte hätten und weil nichts hereinkommen könnte, würde wohl auch nichts hinausgehen. Ich halte das für die denkbar schlechteste Wirtschaftspolitik. Wir haben jetzt ein großes Beispiel vor Augen. Glauben Sie, wenn unsere Feldherren draußen auch von diesem Krämerstandpunkte ausgegangen wären und sich gesagt hätten, das nützt mir nicht oder das tue ich nicht, das schadet zu viel, dann wäre das große Ziel erreichbar gewesen, dann könnten wir seit 14 Tagen mit Lust und Wonne die Nachrichten vernehmen, die wir seit neun Monaten erwartet? Heute, wo wir jubeln können, können wir es auch sagen — wir waren nahezu am Verzweifeln. Und doch war dieses Zusammenwirken notwendig, doch waren diese Opfer, die wir gebracht haben, notwendig, zu unserem und unseres Bundesgenossen Heil. Das war nur möglich, weil der einzelne nicht auf sich selbst sah, sondern der gemeinsamen Sache Opfer gebracht hat.

Deutschland braucht ein großes und starkes Österreich. Für so kurzsichtig brauchen Sie deutsche Politiker und Wirtschaftsmänner nicht zu halten, daß sie uns „erdrücken" wollten. Wenn andere uns das Ausland verschließen, das Ausland wird für Deutschland nicht verschlossen werden,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sie müssen es haben, sie werden betteln kommen, um Waren aus Deutschland zu bekommen, wie sie es heute auf indirektem Wege tun, weil sie Stoffe nicht bedrucken können, in den Spitälern keine Medikamente haben, die nur in Deutschland erzeugt werden können.

Um Deutschland ist mir nicht so bange als um uns, wenn wir allein sind. Meine Herren, Deutschland ist einmal der große Bruder, aber er ist in erster Linie der Bruder. Das dürfen wir nicht vergessen. Nicht bange machen lassen! Solche Ideen werden nicht allein von den Rechenstiftsleuten gelöst, vom kleinlichen Krämerstandpunkte aus, solche Ideen müssen auch vom Herzen gelöst werden. Ich habe in der vorigen Woche in der Kammer einen Antrag, der die gleichen Ziele verfolgt wie heute, eingebracht, und er wurde einstimmig angenommen. Ich habe damals zum Schlusse gesagt: „Was wir brauchen ist ein starkes Österreich, das nach dem Kriege die ungeheuren Lasten tragen kann, die uns aufgebürdet werden müssen. Wir brauchen ein Österreich, das die Lasten tragen kann, um den zurückgekehrten Kriegern Arbeit und Verdienst, den Kranken Pflege und Gesundheit, den Krüppeln ein menschenwürdiges Dasein zu geben. Dazu brauchen wir in erster Linie ein starkes Österreich. Sie werden mit mir alle einstimmen, wenn ich sage, die österreichischen und die deutschen und osmanischen Heere draußen auf dem Schlachtfelde haben ihre Pflicht bereits getan und mehr als ihre Pflicht; tun auch wir unsere Pflicht gemeinsam mit dem Sinne unseres deutschen Freundes, dann braucht uns um die Zukunft nicht bange zu werden. Aber dazu ist eines notwendig, daß in wirtschaftlicher Beziehung unsere große Zeit kein kleines Geschlecht findet." (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Gemeinderat Mechaniker Laubek: Ich verzichte mit Rücksicht auf die ausgezeichneten Ausführungen, denen ich mich vollständig anschließe, auf das Wort.

Hof-Schuhmacher Lenhart: Als Gewerbetreibender stand ich vor rund drei Jahren im Begriffe, unsere Interessen bei der Erneuerung der Handelsverträge mit Deutschland zu wahren; von da an ist mir diese Frage etwas geläufiger. Alle Gewerbetreibenden werden wissen, daß man auf die Neugestaltung des Handelsvertrages sehr gespannt war und große Vorbereitungen getroffen hatte. Nun kam der Krieg, und so wurde auch in dieser Arbeit alles über den Haufen geworfen und wir stehen vor einem neuen Problem, das unter dem Schlagworte: Wirtschaftliche Gemeinsamkeit oder wirtschaftliche Annäherung verkündet wurde. Als ich das erste Mal dieses Wort hörte, war ich betroffen, weil ich mir immerhin gegenwärtig hielt, wie es früher zwischen Österreich und Deutschland stand. Aber die Namen der Personen, volkswirtschaftliche Kapazitäten, die diese Frage aufgeworfen haben, verpflichten mich, der Sache näherzutreten, um so mehr, als diese Idee später auch von anderen Seiten, und zwar mit immer größerer Intensität vertreten wurde. Als dieser Plan auch im Niederösterreichischen Gewerbeverein behandelt wurde, habe ich mir erlaubt, die Anregung zu geben, daß die Gewerbetreibenden über die Grundzüge dieses Problemes aufgeklärt werden sollen und daß sie erst dann dazu Stellung nehmen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sollen. Eines muß ich wohl schon jetzt feststellen: Der Gewerbeverein wünscht nicht, daß Sie, meine Herren, als Vertreter des Gewerbes, heute einen Beschluß fassen. Damit wäre wenig gedient, sondern der größte Erfolg liegt darin, daß die Herren, wenn sie, die Vertreter des Gewerbestandes, nach Hause gehen, sich darüber klar sind, was man will, so daß nicht von anderer Seite eine Umstellung, ja eine Entstellung dieser volkswirtschaftlich wichtigen Gedanken vorgenommen werden kann. Der Gewerbeverein wird dann, mit Hilfe der heutigen Redner, das bescheidene Verdienst in Anspruch nehmen können, Ihnen die Grundzüge des Gewünschten klargelegt zu haben und damit rechnen zu dürfen, daß die Gewerbetreibenden einmal zu rechter Zeit in die Lage gesetzt wurden, sich unabhängig von anderen Personen selbst eine Meinung zu bilden, um nicht von einer Sache überrascht zu werden, die ohne ihre vorherige Anhörung entschieden wurde — wie so vieles andere! Gestatten Sie mir daher, daß ich dem Verwaltungsrate den Dank ausspreche, und unserem heutigen Vorsitzenden, Vizepräsidenten Stoll, bitte, ihm den herzlichsten Dank mitzuteilen; weiters danke ich auch den Herren, die sich heute bemüht haben, dieses große volkswirtschaftliche Problem gemeinverständlich zu machen, und Ihnen, sehr geehrte Herren, für Ihr liebenswürdiges Erscheinen! (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Handschuhmacher Maximilian Gibian: Ich bin entschieden für die wirtschaftliche Annäherung an Deutschland und glaube, daß wir schon aus moralischen Gründen dazu verpflichtet sind; denn Deutschland hat sich bisher in einer sehr großzügigen Weise uns gegenüber benommen und gezeigt. Aber auch aus praktischen Gründen bin ich für die wirtschaftliche Annäherung; denn wir Gewerbetreibenden haben die Konkurrenz der Deutschen weniger oder fast gar nicht zu fürchten. Bei unseren Gewerben ist hauptsächlich der Geschmack maßgebend, und es wird zugegeben, daß wir diesbezüglich von Deutschland nichts zu befürchten haben. Aber es ist sehr wahrscheinlich, daß dabei zwei Faktoren ein bißchen die Flügel gestutzt werden, welche in Österreich sehr einflußreich sind und die unserer Volkswirtschaft oft blutige Wunden geschlagen haben: das ist ein Teil der Großindustrie, die uns die Rohmaterialien verteuerte und dann das Großagrariertum der Monarchie, welches die Lebensmittelpreise in die Höhe geschraubt hat, so daß mit Lohnforderungen der Arbeiter an uns herangetreten wurde. Diesbezüglich hoffen wir auf Deutschland, daß es für dasjenige, was wir trotz aller Kämpfe bisher zu tun nicht imstande waren, das Wort reden wird. Ich bin überzeugt, von unseren 30 Mill. Einwohnern haben 29 Mill. dieses Interesse. Es darf nicht mehr vorkommen, daß wir wegen jedes Stückchens Brot nach Ungarn betteln gehen müssen oder daß vor zwei Jahren das argentinische Fleisch, als es in Triest angekommen war, nach Hamburg geführt werden mußte, wo man sich daran gütlich getan hat, während wir nichts zum Essen hatten. Ich hoffe, daß Deutschland uns auch in dieser Beziehung helfen wird, daß wir durch billigere Lebensmittel leistungsfähiger sein werden. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorsitzender Vizepräsident Stoll: Erlauben Sie mir, meiner besonderen Freude Ausdruck zu geben, daß es mir gegönnt war, den Vorsitz in dieser Versammlung zu führen. Diese Versammlung hat Ihnen heute augenscheinlich gezeigt, daß wir einen tüchtigen Kern in unseren Gewerbetreibenden haben. Die gewerblichen Redner haben Ihnen gezeigt, daß unsere Gewerbetreibenden, welche sich einer so großen Kunstfertigkeit und eines so hervorragenden Geschmackes erfreuen, deren Tüchtigkeit in der ganzen Welt bekannt ist, nichts zu fürchten haben, wenn eine wirtschaftliche Gemeinschaft mit Deutschland hergestellt wird. Sie alle, welche Gewerbetreibende sind, könnten es mit der größten Freude begrüßen, wenn diese Gemeinschaft zustande käme.

10. Eine Resolution des Verbandes österreichischer Metallwarenproduzenten.

Der Verband österreichischer Metallwarenproduzenten hat in seiner Vorstandssitzung (Ende Oktober l. J.) eine Resolution beschlossen, in welcher es heißt:

Die Ausdehnung des militärisch-politischen Zusammenwirkens Österreich-Ungarns und Deutschlands auf wirtschaftlichem Gebiete wird als für die Zukunft notwendig und wünschenswert anerkannt. Bei Schaffung eines diesbezüglichen langfristigen Übereinkommens wird auch die Eisen- und Metallindustrie die Bestrebungen der Regierung in tatkräftigster Form unterstützen.

Dagegen muß die von manchen Seiten propagierte Absicht, Österreich-Ungarn und Deutschland zu einer Zollunion zu verbinden, als den Interessen unserer Produktion zuwiderlaufend von vornherein verworfen werden.

Ebenso ist die Möglichkeit, die bestehenden Zölle innerhalb eines kürzeren oder längeren Zeitraumes allmählich abzubauen, gegenwärtig nicht gegeben, da die vorläufig durch die Zölle geschützten, gegenüber den deutschen Industrien schwächeren Industrien Österreich-Ungarns kaum jemals, keinesfalls aber in absehbarer Zeit, imstande sein werden, den Vorsprung der deutschen Produktion, die ja in ihrer Entwicklung auch nicht stillstehen wird, einzuholen.

Erst das Ende des Krieges wird es ermöglichen, die Frage des wirtschaftlichen Zusammenschlusses der beiden Zentralmächte in Erfolg versprechende Behandlung zu nehmen.

Dem endlichen Abschluß von Vereinbarungen mit Deutschland muß jedoch die Perfektionierung eines mindestens für 30 Jahre geltenden Ausgleiches mit Ungarn vorausgehen, welcher Ausgleich sich nicht nur auf wirtschaftliche Gebiete erstrecken darf, sondern auch alle übrigen Fragen administrativer, judizieller Natur usw. umfassen muß.

11. Der Reichshandwerkerrat über unsere zukünftige Handelspolitik.

Der Reichshandwerkerrat (eine Gesamtorganisation aller Gewerbegenossenschaften Österreichs) hatte am 7. Oktober l. J. eine Sitzung, in welcher einstimmig folgende Entschließung gefaßt wurde:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die im Reichshandwerkerrat vertretene deutsche Handwerkerschaft Österreichs spricht sich aus wirtschaftlichen, politischen und völkischen Gründen für das engste wirtschaftliche Bündnis mit dem Deutschen Reiche aus. Der Reichshandwerkerrat gibt seiner Überzeugung Ausdruck, daß:

die politische und wirtschaftliche Umgestaltung Europas, die Riesenlasten, die der Krieg den Staaten auferlegt, der Aufbau der zerstörten Gebiete, der den Zentralmächten feindliche wirtschaftliche Zusammenschluß der Gegner von heute, der unter Englands Führung auf dem Wege ist, Tatsachen sind, die das Wirtschaftsleben bedeutend schärfer beeinflussen werden als selbst die reine Zollunion mit dem Deutschen Reiche.

Der Reichshandwerkerrat, der stets seiner Überzeugung Ausdruck gab, daß die Zukunft des Handwerks auf dem Gebiet der Qualitätserzeugung liegt, spricht heute klar und offen aus, daß die deutsche Handwerkerschaft die Zollgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche in keiner Weise fürchtet, sondern — ihres sachlichen Könnens bewußt — gerade in der wirtschaftlichen Gemeinschaft mit dem so hoch entwickelten Deutschen Reiche ein Pfand künftiger gedeihlicher Entwicklung sieht.

Die Aufhebung der Rohstoff-, besonders der Eisenzölle müßte allein belebend auf Gewerbe und Industrie wirken, die notwendige Neuschaffung der Heeresausrüstungen, das Nachholen der durch den Krieg zurückgebliebenen nötigen Staats- und Privatarbeiten wird Gewerbe und Industrie so reichlich beschäftigen, daß die Übergangsschwierigkeiten uns kaum hart treffen werden.

Der Reichshandwerkerrat protestiert gegen die Mundtotmachung der wirtschaftlichen Kreise in dieser Lebensfrage des Volkes und Staates, er protestiert besonders gegen die geheime Wühlarbeit jener Kreise, die bisher Gewerbe, Industrie und die Konsumenten der breitesten Schichten sowie den Staat selbst bewuchert haben, und die auch in dieser Lebensfrage des Staates wieder beweisen, daß ihnen ihre augenblicklichen Geldsackinteressen über dem Wohle des Volkes und Staatsganzen stehen.

Der weitaus überwiegende Teil der werteschaffenden und konsumierenden Stände Österreichs sieht in dem engsten zollpolitischen Zusammenschluß mit dem Deutschen Reiche eine Staats- und Volksnotwendigkeit, die Grundbedingung künftiger wirtschaftlicher und politischer Größe beider Reiche. Was aber wirtschaftlich den Deutschen in Österreich, politisch dem Staatsganzen zugute kommt, kann unmöglich die anderen Völker des Staates schädigen.

Aus allen diesen Gründen stellt der Reichshandwerkerrat für seine Verbände und Mitglieder bei der Behandlung dieser Frage folgende Grundsätze fest:

1. Der engste wirtschaftliche Zusammenschluß der verbündeten Staaten ist eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit.

2. Aus diesem Grunde tritt die deutsche Handwerkerschaft, selbst wenn augenblickliche Opfer nötig wären, für die Zollunion mit dem Deutschen Reiche ein.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

3. Sollte die Zollunion augenblicklich nicht in ihrer vollen Reinheit durchführbar sein, so ist eine Lösung anzustreben, die der idealen möglichst nahekommt und ihr für die Zukunft die Wege ebnet.

Jedenfalls soll festgelegt werden:

4. Zwischen den Zentralmächten ist ein Zollbund zu schließen, der unabhängig von allen Handelsverträgen mit dritten Staaten auf eine möglichst lange Zeitdauer geschlossen wird. Für dritte Staaten ist ein einheitlicher oder möglichst einheitlicher Zolltarif mit einem Minimal- und Maximaltarife, sowie ein einheitliches Zollschema aufzustellen. Diese Tarife können nur im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert werden.

5. Verträge mit dritten Staaten sollen nur gemeinsam verhandelt und abgeschlossen werden.

6. Das Zollbündnis ist so festzulegen, daß bei gegenseitiger Zustimmung dritte Staaten darin Aufnahme finden können (Mitteleuropäischer Zollbund).

7. Die Zwischenzölle sollen — immer nur falls der mit allen Mitteln zu erstrebende reine Zollbund sich nicht gleich schließbar erweist — möglichst niedrig gestellt und in absehbarer Zeit abgebaut werden.

Der Abbau soll, bei den Rohstoffen beginnend, die Halbfabrikate und schließlich die Enderzeugnisse erfassen.

8. Diese Regelung ist durch eine sich diesen Verhältnissen anpassende Tarif- und Steuerpolitik möglichst gleiche Gesetzgebung auf dem Gebiete der Vergesellschaftlichung des Kapitals und durch eine vernünftige Gewerbeschutzpolitik zu unterstützen.

Der Reichshandwerkerrat spricht ferner seine Überzeugung dahin aus, daß eine Reform unserer inneren Verwaltung, die Durchdringung derselben mit kaufmännischem Geiste, die Einschränkung der Beamtenzüchterei und politischen Protektionswirtschaft, die Ausschaltung des Einflusses der Abgeordneten auf die Beamtenernennungen und auf die innere Verwaltung, die Hebung des Verantwortlichkeitsgefühles der leitenden Beamten, die unbedingt nötige genaue Abgrenzung der Kompetenzen der einzelnen Behörden, um nicht monatelang bei nötigen Entscheidungen von einem Amt zum anderen gewiesen zu werden, und vor allem die Festlegung der einzig in Betracht kommenden deutschen Sprache als Staatssprache in Österreich allein genügen würden, um so wohltätig auf das Erwerbsleben der Monarchie zu wirken, daß die Übergangsschwierigkeiten selbst zur reinen Zollunion mit dem Deutschen Reiche durch diese Reformen mehr als aufgehoben werden könnten.

Der Reichshandwerkerrat spricht sich schließlich und nicht zuletzt für einen langfristigen Ausgleich mit Ungarn aus. Die Vorbereitungen für diesen Ausgleich sind jedenfalls schon jetzt zu treffen und dabei die absolute Freiheit Zisleithaniens in der Lebensmittelversorgung zu fordern. Keinesfalls kann aber der Ausgleich jetzt geschlossen werden, da die Verhältnisse, die der Krieg schuf und schaffen wird, noch zu unklar sind, besonders die unbedingt wünschenswerte Schaffung eines Zollbundes mit dem Deutschen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Reiche durch einen übereilten Abschluß des Ausgleiches nicht präjudiziert werden darf.

12. Der Reichsverband der Gewerbevereine Österreichs über unsere zukünftige Handelspolitik.

Der Gesamtausschuß des Reichsverbandes, welchem über 100 Gewerbevereine Österreichs angehören, hielt am 8. Oktober l. J. eine Besprechung ab, an der Vertreter aller größeren Gewerbevereine Österreichs teilnahmen, und in welcher einstimmig folgende Entschließung angenommen wurde:

Angesichts der grundlegenden Änderungen, welche der Weltkrieg hauptsächlich durch wirtschaftliche Gründe verursacht und vielfach mit wirtschaftlichen Waffen geführt, auch auf wirtschaftlichem Gebiete zur Folge haben wird, namentlich angesichts der bedeutenden Verschiebungen, welche sich in den Produktions- und Absatzverhältnissen ergeben werden, ist eine gründliche Neuorientierung unserer Handelspolitik unerläßlich.

Zunächst ist es daher notwendig, daß der österreichisch-ungarische Ausgleich und seine Nebenbestimmungen auf der jetzigen Grundlage nicht unverändert erneuert werden, weil dessen Bestimmungen namentlich in bezug auf die Außenhandels- und die Ernährungsfragen vielfach ungünstig gewirkt haben, aber auch, weil bei seiner Erneuerung unser künftiges handelspolitisches Verhältnis zum Deutschen Reiche und zu anderen Staaten berücksichtigt werden muß. Es muß nicht bloß im wirtschaftlichen Interesse Österreichs, sondern auch Ungarns dahin getrachtet werden, daß ein langfristiger Ausgleich vereinbart werde, damit nicht wieder im Auslande von der „Monarchie auf Kündigung" gesprochen werden könne, und daß der Ausgleich neben den landwirtschaftlichen Interessen auch die Interessen von Gewerbe, Industrie und Handel, sowie der Verbraucherkreise gebührend berücksichtige. Es muß ferner eine wirklich paritätische, loyale Handhabung aller Ausgleichsfragen gewährleistet werden.

Bei den Vereinbarungen mit Ungarn über den neuen Ausgleich muß aber auch die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Annäherung Österreich-Ungarns an das Deutsche Reich gewahrt bleiben. Eine solche Annäherung ergibt sich als natürliche Folge des politisch-militärischen Bündnisses und würde sehr bedeutende ideelle wirtschaftliche und auch politische Vorteile für beide Staaten der Monarchie bringen.

Hiebei soll als oberster Grundsatz gelten, daß Österreich-Ungarn und Deutschland künftighin eine gemeinsame Außenhandelspolitik treiben sollen, nur gemeinsam und gleichzeitig Handelsverträge abschließen, daß die Aufnahme dritter Staaten in diesen Wirtschaftsverband auf Grund einverständlich vereinbarter Bedingungen ermöglicht werde, daß jedoch mit Rücksicht auf die verschiedene wirtschaftliche Entwicklung der beiden Zentralmächte jene Zwischen- oder Ausgleichszölle im Verkehre zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland aufrecht bleiben, welche vom volkswirtschaftlichen Standpunkte des betreffenden Landes noch als unbedingt notwendig erachtet werden, wobei ein Abbau dieser Zwischenzölle ins Auge zu fassen wäre. Bei der Erstellung dieser Zwischenzölle wären insbesondere ungebührlich

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hohe Zölle auf Rohstoffe, Halbfabrikate und Zwischenprodukte im Interesse der weiterverarbeitenden Gewerbe und Industrien auf das volkswirtschaftlich zulässige Maß herabzumindern.

Aus dieser wirtschaftlichen Annäherung erhoffen die gewerblichen Kreise auch eine Beschleunigung der so dringend notwendigen Reformen auf dem Gebiete der Gesetzgebung, Verwaltung und der Verkehrsverhältnisse, ferner eine raschere Annäherung der beiderseitigen wirtschaftlichen und sozialpolitischen Gesetzgebung, des weiteren in vielen Erwerbszweigen eine Vergrößerung des Absatzgebietes und die Möglichkeit der Spezialisierung. Nach außen hin würde der Wirtschaftsverband die handelspolitischen Beziehungen zu dritten Staaten wesentlich günstiger gestalten und auch dadurch die volkswirtschaftlichen Interessen unseres Reiches günstig beeinflussen.

Schließlich erwarten wir, daß den hiezu berufenen gewerblichen und industriellen Körperschaften Gelegenheit gegeben werde, vor Festlegung des neuen Ausgleiches und der übrigen handelspolitischen Bestimmungen ihre Anschauungen vorzubringen, und daß ihre berechtigten Wünsche Berücksichtigung finden.

13. Der ständige Ausschuß der zentralen gewerblichen Verbände über den österreichisch-ungarischen Ausgleich und den Anschluß an Deutschland.

Am 8. Oktober l. J. fand im Niederösterreichischen Gewerbeverein eine Besprechung statt, an welcher die drei großen zentralen gewerblichen Organisationen Österreichs — der Reichsverband der Gewerbevereine, der Reichshandwerkerrat und der Deutsch-österreichische Gewerbebund — teilnahmen. Anwesend waren vom Reichsverband der Gewerbevereine: der Präsident des Reichsverbandes, Architekt Bernhard Ludwig, Präsident Adolf Schiel und Vizepräsident kaiserl. Rat Ernst Krause (Niederösterreichischer Gewerbeverein), Präsident Wokurek und Stadtrat Lustig (Brünn), Kommerzialrat Österreicher (Wien), kaiserl. Rat Friedrich Pollak (Wien), Prof. Dr. Kobatsch (Wien), Friedrich Jergitsch (Klagenfurt), Sekretär Mittelmann (Czernowitz), Kammerrat Brüll (Bielitz), A. Dürport (Iglau), F. Pöll (Linz), Hofrat Prof. Pfersche (Prag), Joh. Janotta (Graz); namens des Reichshandwerkerrates: die Vorsitzenden Abgeordneter Krebs (Graz) und Kammerrat Giugno (Brünn), Kammerrat Kandl (Wien), Joh. Eder (Graz), Joh. Kanduth (Graz), Karl Schäfer (Graz), Josef Weber (Klösterle); namens des Deutsch-österreichischen Gewerbebundes: Präsident Abgeordneter Breuer, Vizepräsident Kammerrat Pabst, Gemeinderat Schlechter, F. Bartek und Sekretär Hainzlmayr.

In dieser Zusammenkunft wurde einmütig die Überzeugung ausgesprochen, daß das gesamte Gewerbe und Handwerk in Österreich, gedrängt durch die Not der Zeitumstände und durch die bevorstehenden wichtigen wirtschafts- und handelspolitischen Veränderungen, sich zusammenschließen müsse, um die berechtigten Wünsche und Forderungen dieser Stände mit möglichstem Nachdruck vertreten zu können. Dies bezieht sich zunächst auf alle

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirtschaftlichen Fragen, welche Gewerbe und Handwerk im und nach dem Kriege betreffen, vor allem aber auch auf die infolge des Krieges notwendig gewordene Änderung unserer Handelspolitik sowie auf die Erneuerung des österreichisch-ungarischen Ausgleiches und auf den Plan eines Wirtschaftsbündnisses mit dem Deutschen Reiche. In dieser wichtigen handelspolitischen Frage herrschte grundsätzliche Übereinstimmung der Vertreter aller drei Verbände, und es werden in der nächsten Zeit darauf bezügliche Entschließungen der Regierung bekanntgegeben werden. Zur Erzielung eines einheitlichen Vorgehens wurde ein ständiger Ausschuß dieser drei Verbände bestellt, welcher auch in anderen, die allgemeinen Interessen von Gewerbe und Handwerk berührenden Fragen tätig sein wird.

14. Die Baumeister Österreichs für den wirtschaftlichen Zusammenschluß Österreich-Ungarns und Deutschlands.

Das Präsidium der ständigen Delegation der Baumeister Österreichs hat in seiner Sitzung vom 4. November 1915 mit Stimmeneinhelligkeit eine Entschließung gefaßt, in welcher die Bestrebungen behufs Herbeiführung einer engeren wirtschaftlichen Verbindung mit dem Deutschen Reich begrüßt, und eine solche als die unerläßliche Voraussetzung der Ausdehnung unserer Absatzgebiete, einer Verbesserung unserer Produktionsverhältnisse und damit im Zusammenhange einer Reform unserer Handelspolitik betrachtet wird. Es wird der Erwartung Ausdruck gegeben, es werde dem politischen Bündnis und der Waffenbrüderschaft der Zentralmächte eine wirtschaftliche Allianz zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn folgen, welche ebenso wie das politische, unzerreißbare Freundschaftsband unter Wahrung der vollen Selbständigkeit beider Reiche möglichst innig ausgestaltet werden soll. Gleichzeitig werden alle einleitenden Schritte wegen Herbeiführung eines langfristigen Ausgleiches mit Ungarn begrüßt. Voraussetzung sei die vollständige freundschaftliche Wahrung der österreichischen Bedürfnisse und Entwicklungsmöglichkeiten, dann Festhaltung der gemeinsamen, unteilbaren Interessen der Gesamtmonarchie, welche sich in dieser großen Zeit wieder in unvergeßlicher Stärke gezeigt haben.

15. Der Verband der österreichischen Hutindustriellen für den wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland.

Am 11. November 1915 fand unter dem Vorsitze des Kommerzialrates Heinrich Böhm eine außerordentliche Generalversammlung des Verbandes der österreichischen Hutindustriellen statt, welche die nachstehende Entschließung einstimmig annahm:

„Der Verband der österreichischen Hutindustriellen spricht sich nach eingehenden Beratungen für einen tunlichst engen wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland aus. Trotz aller Momente, die überhaupt, aber besonders für die Wollhutindustrie, gegen eine Veränderung des Zollregimes, und zwar gerade gegenüber Deutschland, sprechen, glaubt der Verband, obwohl er sich bewußt ist, daß die Produktionsverhältnisse in Österreich in mannig-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

facher Beziehung ungünstiger als im Deutschen Reiche liegen, sich von höheren Rücksichten bei seinem schwerwiegenden Entschluß leiten lassen zu sollen.

Durch einen engen wirtschaftlichen Anschluß der österreichisch-ungarischen Monarchie an das Deutsche Reich ist die Möglichkeit geboten, als einheitliches mitteleuropäisches Wirtschaftsgebiet ein Gegengewicht gegenüber den wirtschaftlichen Imperien der feindlichen Staaten zu schaffen. Nur so können die in diesem gigantischen Ringen gemeinsam gebrachten schweren Opfer an Gut und Blut unseren Nachkommen dauernd fruchtbar gemacht werden.

Der Verband glaubt voraussetzen zu dürfen, daß auch die deutsche Industrie den gleichen Standpunkt teilt. Der Verband erklärt unter dieser Annahme von vornherein seine Bereitwilligkeit, grundsätzlich einem engeren wirtschaftspolitischen Anschluß an Deutschland mit zielbewußter gemeinsamer Handelspolitik zuzustimmen, in der sicheren Erwartung, daß durch Opfer des einzelnen der Gesamtheit große Vorteile errungen würden.

Zur technischen Durchführung der wirtschaftlichen Annäherung an das Deutsche Reich wäre die zollpolitische Verständigung mit wechselseitiger Herabsetzung des Zollniveaus erste Voraussetzung. Es ist in diesem Zusammenhange als selbstverständlich zu betrachten, daß die handelspolitischen Fragen des Ausgleiches mit Ungarn in einer für die österreichische Industrie befriedigenden Weise gelöst werden."

16. Bund österreichischer Industrieller. (Generalversammlung vom 13. November 1915.)

Abgeordneter Friedmann, Vizepräsident des „Bund", beantragte namens des Präsidiums eine Entschließung, die einstimmig angenommen wurde. In der Entschließung heißt es:

Die Generalversammlung des „Bund österreichischer Industrieller" ist der Überzeugung, daß ein endgültiger Abschluß eines Ausgleiches mit Ungarn, so sehr auch eine baldmögliche Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen zur anderen Reichshälfte erwünscht wäre, derzeit unmöglich erscheint. Sie ist wohl der Ansicht, daß die Vorbereitungsarbeiten unverzüglich aufgenommen werden sollen.

Dringend geboten erscheint die sofortige Fühlungnahme mit dem Deutschen Reiche über die Frage der zukünftigen Gestaltung der handelspolitischen Beziehungen der Monarchie zu Deutschland. Die österreichische Industrie steht hiebei auf dem Standpunkt, daß ein inniges Wirtschaftsbündnis zwischen den beiden verbündeten Reichen unter Bedachtnahme auf unsere besonderen volkswirtschaftlichen Interessen anzustreben wäre, durch welches die Gemeinsamkeit der Handelspolitik vertragsmäßig festgelegt wird. Hiebei wäre wünschenswert, daß die Neuregelung unseres handelspolitischen Verhältnisses zum Deutschen Reiche in der Weise erfolge, daß die Angliederung anderer Staaten an den zu schließenden Wirtschaftsbund der Zentralmächte vorgesehen und somit die Grundlage für einen mitteleuropäischen Wirtschaftsblock festgelegt wird.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Der Arbeiterschutz im Deutschen Reiche und in der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Von

**Walter Schiff** (Wien).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

I. Das sachliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften 174
II. Das persönliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften . . . . . 176
III. Personenschutz für Kinder unter 14 Jahren und für Jugendliche unter 16 Jahren . . . . . 178
1. Gesetzliche Arbeitsverbote für Kinder und Jugendliche (Mindestalter) 178
2. Ausnahmen vom Mindestalter, Ausschluß der Kinder und Jugendlichen von ungeeigneten, ungesunden, gefährlichen Arbeiten durch die Verwaltung . . . . . 180
3. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Kinder . . . . 183
4. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Jugendliche . . 184
5. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Kinder und Jugendliche . . . . . 187
6. Gesetzliche Vorschriften über Arbeitspausen für Kinder und Jugendliche . . . . . 188
7. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—6) für Kinder und Jugendliche durch die Verwaltung 190
IV. Personenschutz für Frauen ohne Unterschied des Alters . 196
1. Dauernde Arbeitsverbote für Frauen . . . . . 196
2. Arbeitsverbote für Wöchnerinnen . . . . . 197
3. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Frauen . . . . 197
4. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Frauen . . . . . 198
5. Gesetzliche Vorschriften über Arbeitspausen für Frauen . . . . . 200
6. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—5) für Frauen durch die Verwaltung . . . . . 202
V. Personenschutz für Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter . . . . . 206
1. Zulassung zur Arbeit . . . . . 206
2. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit . . . . . 207
3. Arbeitspausen . . . . . 208
4. Gesetzliche Arbeitszeitvorschriften für den Handel . . . . . 209
5. Ausdehnung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung . . . . . 210
6. Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung . . . . . 212
VI. Sonn- und Feiertagsruhe . . . . . 217
1. Grundsätzliche Vorschriften . . . . . 217
2. Gesetzliche Ausnahmen . . . . . 218
3. Einschränkung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung . . . . 219
4. Ausdehnung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung . . . . . 222
VII. Arbeitsordnungen . . . . . 223
VIII. Betriebsschutz . . . . . 223
1. Gesetzliche Vorschriften . . . . . 223
2. Ergänzung der allgemeinen Vorschriften durch die Verwaltung . 226
IX. Lohnzahlungsvorschriften . . . . . 229
X. Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutzes . . . . 230
XI. Zusammenfassung und Ergebnisse . . . . . 233

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bei allen Erörterungen über die wirtschaftspolitische, insbesondere handelspolitische Annäherung zweier Wirtschaftsgebiete wird immer wieder die Forderung erhoben, daß für die Industrien der beiden Gebiete auch möglichst gleiche Produktionsbedingungen geschaffen, daß also insbesondere Verschiedenheiten in der Besteuerung, in der sozialen Belastung durch Arbeiterversicherung, in der Arbeiterschutzgesetzgebung beseitigt werden.

Darum ist es für die gegenwärtig aktuelle Frage der wirtschaftspolitischen Annäherung zwischen den beiden Kaiserreichen von Wichtigkeit, den gegenwärtigen Stand des Arbeiterschutzes in diesen Reichen festzustellen.

Allerdings darf man die Bedeutung gerade dieses Teiles der wirtschaftspolitischen Gesetzgebung für das in Rede stehende Problem nicht überschätzen. Denn der Arbeiterschutz bewirkt bekanntlich nicht immer und nicht ausschließlich eine „sozialpolitische Belastung" der Industrie. Es ist vielmehr zur Genüge wissenschaftlich festgestellt, daß die Hebung der Stellung der Arbeiter keineswegs die Konkurrenzfähigkeit der Industrie zu verringern braucht, daß sie unter Umständen vielmehr umgekehrt die Produktivität der Arbeit sogar zu steigern vermag; Tatsachen, die als bekannt vorausgesetzt werden dürfen. Nur im Hinblick auf den hier zu behandelnden Spezialfall sei darauf hingewiesen, daß gerade Österreich-Ungarn für das Gesagte ein Musterbeispiel ist: Es besteht völlige Zollgemeinschaft zwischen einem Staat mit ziemlich weitgehendem und einem mit sehr spärlichem Arbeiterschutz, ohne daß man behaupten könnte, die Produktionsbedingungen des ersten Staates seien dadurch gegenüber dem zweiten verschlechtert.

Muß man sich also davor hüten, auf die Gleichheit des Arbeiterschutzes in den einander zu nähernden Reichen ein zu großes Gewicht zu legen, so darf man andererseits gewiß auch nicht so weit gehen, der Ungleichheit des Arbeiterschutzes jeden Einfluß abzusprechen oder gar zu behaupten, eine jede Verschärfung des Arbeiterschutzes müsse unbedingt die Konkurrenzfähigkeit der davon betroffenen Industrie erhöhen. Es hängt vielmehr durchaus von den konkreten Umständen ab,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ob die günstigen oder die ungünstigen Wirkungen eines verstärkten Arbeiterschutzes für eine Industrie überwiegen.

Schon aus diesem Grunde können Untersuchungen über die wirtschaftspolitische Annäherung zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn an der Frage des Arbeiterschutzes nicht vorübergehen.

Aber auch schon die bloße Tatsache, daß die Verschiedenheit der sozialpolitischen Belastung hüben und drüben immer wieder — ob mit Recht oder Unrecht — als Einwand gegen die Annäherungsbestrebungen ins Feld geführt wird, könnte es, falls man die Annäherung will, zweckmäßig erscheinen lassen, jenen Einwand dadurch aus der Welt zu schaffen, daß man den Arbeiterschutz in den beiden Gebieten möglichst gleichstellt. Was das aber bedeuten würde, worin die dafür notwendigen Änderungen bestehen müßten, ob diese empfehlenswert wären, all das kann nur auf Grund eines genauen Vergleiches des gegenwärtigen Standes der einschlägigen Gesetzgebung beurteilt werden.

Die vorliegende Studie will das Material für eine solche Beurteilung bieten. Zu diesem Zwecke sind im folgenden die Arbeiterschutznormen der vier in Betracht kommenden Rechtsgebiete [1] nach dem Stande zur Zeit des Ausbruches des Krieges [2] einander gegenübergestellt.

Die hier zu lösende Aufgabe ist nicht ganz einfach. Denn es handelt sich dabei nicht um einheitliche, große, leicht überblickbare Rechtsinstitute, sondern um eine sehr große Anzahl von zerstreuten Vorschriften, die vielfach wieder durch zahlreiche Ausnahmsbestimmungen von großer Tragweite durchbrochen sind. Schon die Sammlung dieser Vorschriften und deren richtige Auslegung stößt zum Teil auf Hindernisse. Außerdem sind die Arbeiterschutzvorschriften ungemein mannigfaltig; ihr sachliches und persönliches Geltungsgebiet ist nicht nur zwischen den vier Staaten, sondern zum Teil auch innerhalb des nämlichen Staates, ja des nämlichen Gesetzes verschieden abgegrenzt. Darum muß der Vergleich, um praktisch brauchbar zu sein, etwas tiefer ins Detail eindringen, was ihn einigermaßen kompliziert machen muß.

---

[1] Der Kürze wegen sei für diese Rechtsgebiete im folgenden der — allerdings nicht durchaus passende — Ausdruck „Staaten" gestattet. Bosnien und Hercegovina sind mit Bosnien bezeichnet.

[2] Seither sind allerdings manche Veränderungen eingetreten, die aber zumeist nur vorübergehenden Charakter besitzen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Im Interesse möglichster Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, vorerst den sachlichen und den persönlichen Geltungsbereich der Arbeiterschutznormen klarzustellen (Abschnitte I und II). Auf der so gewonnenen Grundlage wird sodann der Vergleich der Vorschriften selbst in folgender Gliederung durchgeführt werden:

III. Personenschutz[3] für Kinder und Jugendliche;
IV. Personenschutz[3] für Frauen;
V. Personenschutz[3] für Arbeiter ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter;
VI. Sonn- und Feiertagsruhe;
VII. Arbeitsordnungen;
VIII. Schutz gegen Betriebsgefahren;
IX. Lohnzahlungsvorschriften;
X. Die Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutzes.

Innerhalb des „Personenschutzes" unterscheiden wir wieder Vorschriften über die Zulassung zur Arbeit (Arbeitsverbote) und über Arbeitszeit im weiteren Sinne, das heißt über Höchstarbeitszeit, Schichtdauer, Nachtarbeit, Mindestruhe, Arbeitspausen, Wöchnerinnenruhe, Erholungsurlaub.

Diese Vorschriften stehen zum Teil untereinander in einer engen Beziehung: Arbeitsverbote müssen bei der Darstellung der Höchstarbeitszeit mitberücksichtigt werden (Höchstarbeitszeit gleichsam =0); die Arbeitspausen sind zum Teil nach der Arbeitszeit abgestuft; ein Nachtarbeitverbot bedeutet notwendigerweise eine gewisse ununterbrochene Mindestruhe; Arbeitszeit und Arbeitspausen ergeben zusammen die Schicht[4]; Schicht und ununterbrochene Ruhezeit ergänzen sich in der Regel — nämlich bei gleichbleibender Stunde des Arbeitsbeginnes — auf 24 Stunden. Daraus ergeben sich dann gewisse mathematische Beziehungen zwischen Höchstdauer der Schicht, Höchstarbeitszeit, Mindestdauer der Arbeitspausen und Mindestdauer der Ruhezeit: Beziehungen, welche es zum Teil gestatten, aus Vorschriften der einen Art solche der anderen zu erschließen, und

[3] Als „Personenschutz" werden im folgenden die — nach Personengruppen verschieden abgestuften — Vorschriften über die Zulassung zur Arbeit und über die Arbeitszeit im weiteren Sinne (s. u.) verstanden. Die Zusammenfassung dieser Vorschriften rechtfertigt sich durch deren unten besprochene enge gegenseitige Beziehung.

[4] Unter „Schicht" ist im folgenden stets der Zeitraum vom Beginn bis zum Ende der Arbeit eines Tages mit Einschluß der Arbeitspausen verstanden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zwar: aus der Höchstdauer der Schicht und der Mindestdauer der Ruhepausen die höchste zulässige Arbeitszeit; ferner (unter der oben angegebenen, meist zutreffenden Voraussetzung) aus der ununterbrochenen Mindestruhe die Höchstdauer der Schicht und unter weiterer Berücksichtigung der Mindestdauer der Pausen auch die höchste zulässige Arbeitszeit; desgleichen aus der Höchstdauer der Schicht die Mindestdauer der ununterbrochenen Ruhe[5].

In den unten folgenden Übersichten sind außer den gesetzlich festgesetzten auch solche berechnete Stundenzahlen zur Vervollständigung des Bildes angeführt, aber zwecks Unterscheidung in Klammern gesetzt.

Dagegen wäre es natürlich unzulässig, wollte man aus Höchstarbeitszeit und Mindestdauer der Pausen auf die Höchstdauer der Schicht oder auf die Mindestdauer der ununterbrochenen Ruhezeit einen Schluß ziehen, und zwar deshalb, weil das gesetzlich vorgeschriebene Minimum an Arbeitspausen beliebig verlängert werden darf, so daß die Arbeitsschicht ausgedehnt, die ununterbrochene Ruhezeit gekürzt werden kann.

## I. Das sachliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften.

Will man die Arbeiterschutzvorschriften der vier Rechtsgebiete miteinander vergleichen, ist es notwendig, vorerst das gesamte Geltungsgebiet des Arbeiterschutzes überhaupt — Gewerbe, Bergbau, Gastgewerbe, Handel, Verkehr[6] — derart in Gruppen zu zerlegen, daß man zu einheitlichen, vergleichbaren Objekten gelangt. Diese Zerlegung muß viel weiter gehen, als es der Gesetzgebung bloß eines der vier Staaten entsprechen würde; denn sie soll all den verschiedenen Abstufungen, welche in den Arbeiterschutzgesetzen aller vier Staaten enthalten sind, möglichst angepaßt sein. Auch da müssen wir uns aber, sollen wir uns nicht ins Uferlose verlieren, starke Beschränkungen auferlegen. Läßt man die durch Verordnungen geschaffenen Verschiedenheiten des

[5] Bezeichnet man die Höchstarbeitszeit mit A, die Höchstdauer der Schicht mit S, die Mindestdauer der Ruhezeit mit R und die Mindestdauer der Pausen mit P, so bestehen folgende Beziehungen: $S = 24 - R$; $A = 24 - R - P$; $A = S - P$; $R = 24 - S$.

[6] Die Land- und Forstwirtschaft scheidet aus der Betrachtung aus, ebenso die Hauswirtschaft und die Leistung persönlicher Dienste.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Arbeiterschutzes[7] außer Betracht und berücksichtigt man auch von den gesetzlichen Vorschriften nur die wichtigsten, so ergibt sich die nachstehende, schon ziemlich reichliche Gliederung.

I. Gewerbe, das heißt Fabriken, Handwerk, Heimarbeit, auch Hüttenwerke, soweit sie nicht den Bergwerken gleichgestellt sind, Steinbrüche, Gruben, Bauten.

1. Fabriken (Österreich, Ungarn; in Bosnien gewerbliche Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern).
2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern (Österreich, Bosnien).
3. Industrielle Betriebe und Bauten mit mehr als 10 Arbeitern (Österreich, Ungarn); Werkstätten mit in der Regel wenigstens 10 Arbeitern (Deutschland).
4. Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit mehr als 5 Arbeitern, alle Konfektions- und Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Gruben und Brüche (Deutschland).
5. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motorischer Kraft (Deutschland).
6. Sonstige Werkstätten.
7. Sonstige Bauten.
8. Heimarbeit.

II. Bergbau.

1. Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern (Ungarn).
2. Kohlenbergwerke, Untertagarbeiten (Österreich).
3. Sonstige Bergwerke.

III. Gastgewerbe.

1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern (Bosnien).
2. Sonstige Betriebe.

IV. Handel.

1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern (Bosnien).
2. Sonstige Betriebe.

V. Verkehr.

1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern (Bosnien).
2. Sonstige Betriebe.

---

[7] Für Bosnien und Hercegovina fällt der Unterschied zwischen Gesetz und Verordnung allerdings weg. An deren Stelle tritt die Unterscheidung von allgemeinen Vorschriften und Ausnahmen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Unterschiede, die hinsichtlich des Arbeiterschutzes auch noch innerhalb dieser Gruppen bestehen, sind im folgenden an der zugehörigen Stelle angegeben. Aber auch davon abgesehen, stellt diese Gruppierung immer noch keine völlige Vergleichbarkeit zwischen den vier Staaten her. Einige Abweichungen sind schon bei den einzelnen Gruppen selbst angeführt, so bei Gruppe I 1 und I 3; sodann schließen die Werkstätten der Gruppe I 3 bis I 6 in Deutschland auch die Heimarbeitbetriebe ein, während die Heimarbeit in den übrigen Staaten von den Arbeiterschutzvorschriften fast gänzlich ausgenommen ist; zum Bergbau gehört in Österreich auch ein Teil der Hüttenwerke.

Sehr verschieden ist namentlich die Gruppe V „Verkehr" in den vier Staaten abgegrenzt. In Deutschland sind Versicherung, Eisenbahnen und Seeschiffahrt ausgenommen, in Österreich Kreditinstitute, Privatgeschäftsvermittlung, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Fluß- und Seeschiffahrt; in Ungarn Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Seeschiffahrt, Überfuhr, Holzflößerei.

## II. Das persönliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften.

Als „Arbeiter" sind im folgenden im Sinne der Arbeiterschutzgesetze unterschiedslos gelernte und ungelernte Arbeiter, Taglöhner, Lehrlinge, Beamte, Angestellte usw. zu verstehen. Eine Verschiedenheit des Arbeiterschutzes je nach der Stellung im Betriebe greift nur durch gewisse spezielle Schutzvorschriften für Handlungsgehilfen in Österreich Platz, ferner allgemein in Ungarn, wo die meisten Schutznormen in den nicht fabriksmäßigen Gewerbebetrieben bloß den Lehrlingen zugutekommen.

In allen vier Staaten sind die Schutzvorschriften nach dem Geschlechte und nach dem Alter der Arbeiter abgestuft: neben gewissen Vorschriften, die auch für die erwachsenen Männer gelten, besteht spezieller Schutz für Frauen ohne Unterschied des Alters, für Kinder und für Jugendliche.

Zu Bemerkungen gibt hier nur die Altersabstufung Anlaß. Die vier Gesetzgebungen bezeichnen als Grenze zwischen Jugendlichen und Erwachsenen übereinstimmend das vollendete 16. Lebens-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

jahr; nur beim Bergbau in Österreich endigt der spezielle Jugendschutz für männliche Arbeiter mit dem 16., für Arbeiterinnen dagegen erst mit dem 18. Lebensjahr.

Als Grenze zwischen Kindheit und Jugend gilt überwiegend das vollendete 14. Lebensjahr. Doch dauert der spezielle Kinderschutz in Deutschland unbedingt nur bis zum vollendeten 13. Lebensjahr und weiterhin bis zur Erfüllung der Volksschulpflicht (eventuell auch über das 14. Jahr hinaus). Praktisch ist die dadurch bewirkte Abweichung von den drei anderen Rechtsgebieten indessen nicht bedeutend, da die Schulpflicht in dem größten Teile Deutschlands — so in Preußen, Sachsen, Baden, Elsaß-Lothringen — erst mit dem oder nach dem erreichten 14. Lebensjahre endigt, in einigen anderen Staaten, zum Beispiel Bayern, Württemberg, teils mit dem 13., teils mit dem 14. Lebensjahre. Doch hat diese Art der Begrenzung des speziellen Kinderschutzes in Deutschland dazu geführt, daß hinsichtlich der Intensität des Arbeiterschutzes zwischen „Kindern" im angeführten Sinne, dann den nicht mehr schulpflichtigen Personen unter 14 Jahren und den nicht mehr schulpflichtigen Personen über 14 Jahren unterschieden wird.

Es erscheint am zweckmäßigsten, die in Rede stehende Gliederung der geschützten Personen der Darstellung der Personenschutznormen zugrunde zu legen, wobei es sich empfiehlt, den Schutz der Kinder und der Jugendlichen gemeinsam zu behandeln. Wiederholungen werden auf diese Weise verhältnismäßig am besten vermieden. Allerdings nicht ganz. Denn um ein vollständiges Bild der für Kinder und Jugendliche oder der für Frauen geltenden Schutznormen zu geben, sind auch die für alle Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter erlassenen Vorschriften in die Darstellung der Spezialvorschriften einzuflechten. Dagegen sind die speziellen Frauenschutzvorschriften nicht auch bei den Kindern und Jugendlichen (für die Mädchen) wieder angeführt; sie müssen also zur Ergänzung herangezogen werden, wenn jemand speziell den Schutz der arbeitenden Mädchen kennen lernen will.

Innerhalb der so nach Personengruppen gebildeten drei Abschnitte ist sodann die Darstellung nach dem Gegenstand der Regelung (Arbeitsverbot, Höchstarbeitszeit usw.) getrennt; für jeden der so entstehenden Unterabschnitte sind die Vorschriften nach Betriebsgruppen für die vier Staaten einander gegenübergestellt.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# III. Personenschutz für Kinder unter 14 Jahren[8] und für Jugendliche unter 16 Jahren[9].

## 1. Gesetzliche[10] Arbeitsverbote für Kinder und Jugendliche (Mindestalter).

1. **In Deutschland** beträgt das Mindestalter

allgemein für eigene Kinder 10, für fremde 12 Jahre[11]; dagegen

12 Jahre auch für eigene Kinder in Gast- und Schankwirtschaften;

14 Jahre (eigene und fremde Kinder) für Werkstätten mit in der Regel wenigstens 10 Arbeitern oder mit weniger Arbeitern aber Verwendung von motorischer Kraft; ferner für Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit in der Regel wenigstens 5 Arbeitern, für alle Tabak- und alle Konfektionswerkstätten, für alle Bauten, Bergwerke, unterirdische Gruben und Brüche; dann beim Steinklopfen, im Schornsteinfegergewerbe, im Fuhrwerksbetrieb bei der Spedition, beim Mischen und Mahlen von Farben, bei Kellereiarbeiten; endlich für eine sehr große Anzahl von namentlich angeführten Arten von Werkstätten oder Arbeiten[12];

16 Jahre für Untertagarbeiten in Bayern.

---

[8] In Deutschland unter 13 Jahren und bis zur erfüllten Schulpflicht.

[9] In Österreich im Bergbau männliche Jugendliche unter 16, weibliche Jugendliche unter 18 Jahren.

[10] Für Bosnien fehlte bis vor kurzem die formale Unterscheidung zwischen Gesetz und Verordnung. An ihre Stelle tritt in der ganzen folgenden Darstellung die — allerdings nicht scharfe — Unterscheidung von allgemeinen und besonderen Vorschriften.

[11] Bemerkenswert ist die in Deutschland gemachte Unterscheidung zwischen „eigenen Kindern", das heißt solchen, die mit dem, der sie beschäftigt, bis zum 3. Grade verwandt sind, und „fremden Kindern"; eine Unterscheidung, die sich in den anderen Staaten nicht findet; ihrem Wortlaute nach beziehen sich zum Beispiel die Vorschriften der österreichischen Gesetzgebung auf alle Kinder, ohne Unterscheidung des Verwandtschaftsgrades. Allein in der Praxis dürften die Kinderschutznormen in Österreich fast nur für fremde Kinder in Anwendung kommen, weil nur bei diesen ein eigentliches Arbeitsverhältnis vorzuliegen pflegt, ohne ein solches die Kinder aber wohl nur selten als „Arbeiter" angesehen werden dürften.

[12] Werkstätten zur Anfertigung von Schieferwaren, Schiefertafeln und Griffeln, mit Ausnahme von Werkstätten, in denen lediglich das Färben, Bemalen und Bekleben sowie die Verpackung von Griffeln und das Färben, Liniieren und Einrahmen von Schiefertafeln erfolgt; Werkstätten der Steinmetzen, Steinhauer; Werk-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**2. In Österreich.** Hier besteht

keine Altersgrenze in der Heimarbeit;

sonst Mindestalter für regelmäßige Beschäftigung im allgemeinen 12 Jahre; dagegen

14 Jahre für regelmäßige Beschäftigung in Fabriken, in Bauunternehmungen mit mehr als 20 Arbeitern bei einer Bauführung, bei Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten, beim Bergbau, beim Hausierhandel;

16 Jahre für Mädchen bei Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten.

Weitere, wenigstens prinzipielle Beschränkungen bestehen darin, daß Kinder im Gewerbe nur zu Arbeiten verwendet werden sollen, welche der Gesundheit nicht nachteilig sind, die körperliche Entwicklung und die Schulpflicht nicht hindern;

Jugendliche in Fabriken und gleichgestellten Betrieben nur zu leichteren Arbeiten, welche der Gesundheit nicht nachteilig sind und die körperliche Entwicklung nicht hindern;

Jugendliche im Bergbau nur zu Arbeiten, welche der körperlichen

---

stätten der Steinbohrer, -schleifer oder -polierer; Kalkbrennereien, Gipsbrennereien; Werkstätten der Töpfer; Werkstätten der Glasbläser, -ätzer, -schleifer oder -mattierer, mit Ausnahme der Werkstätten der Glasbläser, in denen ausschließlich vor der Lampe geblasen wird; Spiegelbelegereien; Werkstätten, in denen Gegenstände auf galvanischem Wege durch Vergolden, Versilbern, Vernickeln und dergleichen mit Metallüberzügen versehen werden oder in denen Gegenstände auf galvanoplastischem Wege hergestellt werden; Werkstätten, in denen Blei- und Zinnspielwaren bemalt werden; Blei-, Zink-, Zinn-, Rot- und Gelbgießereien und sonstige Metallgießereien; Werkstätten der Gürtler und Bronzeure; Werkstätten, in denen Blei, Kupfer, Zink oder Legierungen dieser Metalle bearbeitet oder verarbeitet werden, mit Ausnahme von Werkstätten, in denen ausschließlich eigene Kinder und diese lediglich mit Sortieren und Zusammensetzen von Uhrenbestandteilen beschäftigt werden; Metallschleifereien und -poliereien; Feilhauereien; Harnischmachereien, Bleiankuüpfereien; Werkstätten, in denen Quecksilber verwandt wird; Werkstätten zur Herstellung von Explosivstoffen, Feuerwerkskörpern, Zündhölzern und sonstigen Zündwaren; Abdeckereien; Werkstätten, in denen Gespinste, Gewebe und dergleichen mittels chemischer Agentien gebleicht werden; Färbereien; Lumpensortierereien; Felleinsalzereien, Gerbereien; Werkstätten zur Verfertigung von Gummi-, Guttapercha- und Kautschukwaren; Werkstätten zur Verfertigung von Polsterwaren; Roßhaarspinnereien; Werkstätten der Perlmutterverarbeitung; Haar- und Borstenzurichtereien; Bürsten- und Pinselmachereien, sofern mit ausländischem tierischen Materiale gearbeitet wird; Fleischereien; Hasenhaarschneidereien; Bettfedernreinigungsanstalten; chemische Waschanstalten; Werkstätten der Maler und Anstreicher.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Entwicklung nicht nachteilig, den Kräften angemessen, nicht schädlich und nicht gefährlich sind.

3. **In Ungarn** besteht

im allgemeinen keine untere Altersgrenze für die Beschäftigung von Kindern;

jedoch Verbot der Verwendung

von Kindern unter 10 Jahren unbedingt in Fabriken;

von Kindern zwischen 10 und 12 Jahren in Fabriken ohne behördliche Bewilligung, die nur erteilt werden soll, wenn die Arbeit mit dem Schulbesuche vereinbar ist oder eine Fabrikschule besteht;

von Lehrlingen unter 12 Jahren (ohne untere Altersgrenze) ohne behördliche Bewilligung;

von Lehrlingen zu Arbeiten, die der Körperkraft nicht entsprechen;

von Jugendlichen in Fabriken zu Arbeiten, welche gesundheitsschädlich oder für die körperliche Entwicklung hinderlich sind.

4. **In Bosnien:**

im allgemeinen kein Mindestalter; aber Verbot der Verwendung

von Kindern unter 10 Jahren in Bergwerken;

von Kindern unter 14 Jahren zu regelmäßigen Arbeiten in Fabriken und in gewerblichen Betrieben mit mehr als 20 Arbeitern;

von Jugendlichen unter 16 Jahren in Gewerbe und Bergbau zu Arbeiten, die der Gesundheit schädlich sind, die körperliche Entwicklung und den Schulbesuch hindern.

Stellt man die wichtigsten Normen über das Zulassungsalter in den vier Staaten übersichtlich zusammen, so ergibt sich folgendes Bild:

Siehe Tabelle auf Seite 181.

## 2. Ausnahmen vom Mindestalter, Ausschluß der Kinder und Jugendlichen von ungeeigneten, ungesunden, gefährlichen Arbeiten durch die Verwaltung.

1. **Deutschland.**

Es sind ermächtigt:

a) der Bundesrat, die Verwendung von eigenen und fremden Kindern zu ungeeigneten Arbeiten im Gewerbe, auch in Hausarbeit, zu verbieten;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Zulassungsalter | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
| | in Jahren | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | 14 [13] | 14 [14] | 12 [15] | 14 [14] |
| 2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | 14 [13] | 14 [14] | — [16] | 14 [14] |
| 3. Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft; Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern, alle Konfektions- und Tabakwerkstätten, Bauten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Gruben und Brüche | 14 [13] | 12 [14] | — [16] | — |
| 4. Sonstige Werkstätten (ausgenommen Heimarbeit) | 12 [17] | 12 [14] | — [16] | — |
| 5. Heimarbeit | 12 [17] | — | — | — |
| II. Bergbau | 14 [13] | 14 | — | 10 |
| III. Gastgewerbe, Handel und Verkehr: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | 12 [17] | 12 [14] | — [16] | 14 [14] |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | 12 [17] | 12 [14] | — [16] | — |

b) der Bundesrat, die Verwendung von eigenen Kindern unter 10 Jahren zu einzelnen Arten von Motorbetrieben und zu besonders leichten und angemessenen Arbeiten in sonst verbotenen Werkstätten zuzulassen;

c) die unteren Verwaltungsbehörden, Ausnahmen vom Beschäftigungsverbot für Kinder in Gast- und Schankwirtschaften zuzulassen;

d) die Polizeibehörden, an sich zulässige Arbeiten für einzelne Kinder zu untersagen;

---

[13] Genauer 13 Jahre und erfüllte Schulpflicht.

[14] Gilt nur für regelmäßige Beschäftigung.

[15] Mit behördlicher Bewilligung 10 Jahre.

[16] Für Lehrlinge 12 Jahre; mit behördlicher Bewilligung die Verwendung jüngerer Lehrlinge ohne untere Altersgrenze gestattet.

[17] Eigene Kinder 10, im Gastgewerbe 12 Jahre.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

e) die Polizeibehörden, einzelnen Gast- und Schankwirtschaften die Beschäftigung von Kindern zu untersagen;

f) die Polizeibehörden, das Zulassungsalter für Kinder in der Hausarbeit zu erhöhen;

g) der Bundesrat, die Verwendung von Jugendlichen in Gewerben mit besonderen Gefahren für Gesundheit oder Sittlichkeit zu untersagen.

Allgemeine Verbote für Jugendliche unter 16, zum Teil auch unter 18 Jahren hat der Bundesrat für bestimmte gefährliche Arbeiten in 16 Gewerbezweigen erlassen; und zwar: in Bleihütten; in Zink- und Zinkerzrösthütten; in Steinbrüchen und Steinhauereien; in Ziegeleien und Schamottefabriken; in Glashütten, Glasschleifereien, Glasbeizereien, Sandbläsereien; bei Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten, von Akkumulatoren aus Blei, von Alkalichromaten; bei Maler-, Anstreicher- u. dgl. Arbeiten; in Thomasschlackenmühlen; beim Vulkanisieren von Gummi; in Rohzuckerfabriken, Zuckerraffinerien, Melasseentzuckerungsanstalten; bei Herstellung von Zichorie; in Buchdruckereien und Schriftgießereien; bei Bearbeitung von Lumpen; bei Herstellung von Präservativs, Sicherheitspessarien und Suspensorien.

**2. Österreich.**

Ermächtigung der Regierung, die Verwendung von Kindern zu bestimmten gefährlichen oder ungesunden gewerblichen Arbeiten zu verbieten.

Solche Arbeitsverbote wurden erlassen: für gewisse bleigefährliche Verrichtungen bei Anstreicher-, Lackierer-, Malerarbeiten, dann in Buchdruckereien, Steindruckereien, Schriftgießereien, für Arbeiten im Kinematographenbetrieb und in Betrieben für gewisse persönliche Dienste: endlich sind gewisse gefährliche Arbeiten im Bergbau den Jugendlichen verboten worden.

**3. Ungarn.**

Ermächtigung der Regierung, die Verwendung von Jugendlichen zu bestimmten gefährlichen oder ungesunden Arbeiten in Fabriken zu verbieten.

Auf Grund dessen Verbot gewisser Arbeiten in feuergefährlichen Lokalen der Zündhölzchenfabriken und mit nicht desinfizierten Tierhaaren.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**4. Bosnien.**

Ermächtigung

a) der Regierung, gefährliche oder gesundheitsschädliche Verrichtungen für Jugendliche zu verbieten (nicht geschehen).

b) der Regierung, die Arbeit von Kindern unter 14 Jahren in bestimmten Fabrikszweigen wegen wichtiger Umstände zu gestatten (nicht geschehen).

## 3. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Kinder[18].

Soweit die Verwendung von Kindern überhaupt gestattet wird, ist sie zumeist in ihrer täglichen Dauer beschränkt; und zwar

in Deutschland für alle Betriebsgruppen;

in Österreich und Bosnien für alle Betriebsgruppen mit Ausnahme der Heimarbeit;

in Ungarn dagegen nur für Fabriken und für die Lehrlinge in anderen Betrieben.

Die Höchstarbeitszeit beträgt:

in Deutschland für eigene Kinder 10 Stunden einschließlich der Schulzeit[19], für fremde Kinder 3, in den Schulferien 4 Stunden, nach Beendigung der Schulpflicht bis 14 Jahre 6 Stunden;

in Österreich 8 Stunden;

in Ungarn in Fabriken 8 Stunden, für Lehrlinge in anderen Betrieben 10 Stunden, beides mit Einschluß der Schulzeit;

in Bosnien 8 Stunden.

In der folgenden Zusammenstellung bedeuten 0 gänzliches Arbeitsverbot, — keine Begrenzung der Arbeitszeit.

(Siehe Tabelle auf Seite 184.)

---

[18] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VII.

[19] Es ist nämlich die Beschäftigung nur gestattet zwischen 8 Uhr früh und 8 Uhr abends; zu Mittag muß eine wenigstens zweistündige Pause stattfinden. Außerdem Verbot der Arbeit vor dem Vormittagsunterricht und früher als 1 Stunde nach Beendigung des Nachmittagsunterrichtes.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Höchstarbeitszeit für Kinder | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
| | Stunden | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | 0 [20] | 0 [21] | 0 [22] | 0 |
| 2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | 0 [20] | 0 [21] | — [23] | 0 |
| 3. Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motor. Kraft; Ziegeleien, oberirdische Brüche und Gruben mit wenigstens 5 Arbeitern: alle Konfektions- und Tabakwerkstätten, Bauten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Brüche und Gruben | 0 [20] | 8 | — [23] | 8 |
| 4. Sonstige Werkstätten (ausgenommen Heimarbeit) | 3 [24] | 8 | — [23] | 8 |
| 5. Heimarbeit | 3 [24] | — | — | — |
| II. Bergbau: | 0 [20] | 0 | — | 8 |
| III. Gastgewerbe, Handel, Verkehr: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | 3 [24] | 8 | — [23] | 0 |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | 3 [24] | 8 | — [23] | 8 |

## 4. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Jugendliche [25].

Die Höchstarbeitszeit der Jugendlichen beträgt:

**1. In Deutschland:**

in Betrieben mit wenigstens 10 Arbeitern, im Bergbau und in gleichgestellten Betrieben bis 14 Jahre 6, bis 16 Jahre 10 Stunden; Umgehung durch Mitgabe nach Hause verboten;

[20] Kinder bis zu 13 Jahren und bis zur Vollendung der Schulpflicht; Kinder über 13 Jahren nach Vollendung der Schulpflicht bis 14 Jahre 6 Stunden.

[21] Gilt nur für regelmäßige Beschäftigung; sonst 8 Stunden.

[22] Mit Einschluß der Schulzeit.

[23] Lehrlinge 10 Stunden mit Einschluß der Schulzeit.

[24] Während der Schulferien 4 Stunden; eigene Kinder mit Einschluß der Schulzeit 10 Stunden.

[25] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VII.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern (soweit nicht die unten angeführten Annahmen Platz greifen) und in allen Konfektionswerkstätten 10 Stunden; jedoch für Motorwerkstätten in 43 Arten von Handwerken und für Werkstätten mit unregelmäßigem Wasserantrieb keine Höchstarbeitszeit.

**2. In Österreich:**

In Fabriken und gleichgestellten Betrieben 11 Stunden (wie für Erwachsene);

im Bergbau für männliche Jugendliche bis 16, weibliche bis 18 Jahre 9 Stunden innerhalb einer höchstens 12stündigen Schicht[26];

speziell bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau (nur männliche Arbeiter) 8 Stunden innerhalb einer höchstens 9stündigen Schicht[26];

Überschreitungen der Höchstarbeitszeit und Schichtdauer im Bergbau gestattet bei dringender Gefahr für Leben, Gesundheit und Eigentum.

**3. In Ungarn:**

In Fabriken 10 Stunden einschließlich Schulzeit;

im Gewerbe für Lehrlinge 12 Stunden einschließlich Schulzeit.

**4. In Bosnien:**

In Fabriken und gleichgestellten Betrieben 11 Stunden (wie für Erwachsene);

im Bergbau 12 Stunden (wie für Erwachsene).

Abgesehen von den angeführten direkten Vorschriften über Höchstarbeitszeit läßt sich für eine Reihe von Betriebsgruppen eine Begrenzung der zulässigen Arbeitszeit aus Vorschriften über Nachtarbeitverbot oder über Mindestruhe unter Berücksichtigung der Vorschriften über Arbeitspausen berechnen; doch haben diese Stundenzahlen[27] zum Teil nicht viel praktische Bedeutung. Manchmal gelangt man durch diese Berechnung übrigens nur zu Näherungswerten, weil die Mindestdauer der Pausen zum Teil innerhalb der nämlichen Betriebsgruppe schwankt.

Die Detaillierung nach einzelnen Betriebsgruppen führt zu folgender Übersicht:

---

[26] Die Höchstarbeitszeit für Erwachsene beträgt im Bergbau allgemein 10, im Kohlenbergbau für Untertagarbeiten 8 Stunden; für Jugendliche ist bestimmt, daß die Arbeitspausen um 1 Stunde länger sein müssen als die für Erwachsene (für diese besteht aber kein Minimum), so daß sich Höchstarbeitszeiten von 9 und 8 Stunden ergeben.

[27] In der folgenden Übersicht in () gesetzt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Höchstarbeitszeit für Jugendliche über 14 Jahren: Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
|---|---|---|---|---|
| | Stunden | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | 10[28] | 11 | 10[30] | 11 |
| 2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | 10[28] | 11 | —[31] | 11 |
| 3. Werkstätten und Bauten mit wenigstens 10 Arbeitern; Ziegeleien; oberirdische Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; alle Werkstätten der Tabakindustrie, Bauhöfe, Werften, unterirdische Gruben und Brüche | 10[28] | (13½) | —[31] | (14) |
| 4. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit Motor (soweit nicht 4a oder 4b zutrifft), Konfektionswerkstätten | 10[29] | (13½) | —[31] | (14) |
| 4a. Handwerk mit Motor und mit weniger als 10 Arbeitern — männl. Jugendliche | — | (13½) | —[31] | (14) |
| 4a. Handwerk mit Motor und mit weniger als 10 Arbeitern — weibl. Jugendliche | 10[29] | (13½) | —[31] | (14) |
| 4b. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern u. unregelmäßigem Wasserantrieb | (15) | (13½) | —[31] | (14) |
| 5. Sonstige Gewerbebetriebe (ausgenommen Heimarbeit) und Bauten | — | (13½) | —[31] | (14) |
| 6. Heimarbeit | —[32] | — | — | — |
| II. Bergbau: | | | | |
| 1. Im allgemeinen | 10[28] | (9)[34] | — | 12 |
| 2. Untertagarbeiten im Kohlenbergbau | 10[28] | (8)[33] | — | 12 |
| III. Gastgewerbe, Verkehr: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | — | (13½) | —[31] | 11 |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | — | (13½) | —[31] | (14) |
| IV. Handel: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | (12½) | (11½) | —[31] | 11 |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | (12½)[35] | (11½)[36] | —[31] | (13) |

[28] Bis 14 Jahre (nach erfüllter Schulpflicht) 6 Stunden.
[29] Nach vollendetem 13. Jahr und erfüllter Schulpflicht.
[30] Mit Einschluß der Schulzeit.
[31] Lehrlinge 12 Stunden mit Einschluß der Schulzeit.
[32] Die Vorschriften der Punkte 3—4b gelten unter den dort angegebenen Voraussetzungen auch für die Heimarbeit.
[33] Nur männliche Jugendliche.
[34] Männliche Jugendliche bis 16, weibliche bis 18 Jahre.
[35] In Gemeinden mit mehr als 20000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern (11½).
[36] Für Kutscher in der Spedition (12½).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## 5. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Kinder und Jugendliche[37].

In Deutschland, Österreich und Bosnien ist in weiterem, in Ungarn in engerem Umfange die Beschäftigung der Kinder und der Jugendlichen des Nachts verboten und damit schon eine gewisse, wenn auch nicht reichlich bemessene Mindestruhe gesichert. Zum Teil geht aber der Gesetzgeber weiter und legt dem Unternehmer überdies die Verpflichtung auf, den Jugendlichen eine ununterbrochene Mindestruhe über die gesetzlich festgelegte Nachtstunde hinaus zu gewähren.

### 1. Deutschland.

Für alle Kinder Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 8 Uhr früh (12 Stunden);

für Jugendliche in gewerblichen Betrieben mit wenigstens 10 Arbeitern, im Bergbau und in gleichgestellten Betrieben Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh; Mindestruhe 11 Stunden:

für Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern, aber mit motorischer Kraft Nachtarbeitverbot von $8^1/_2$ Uhr abends bis $5^1/_2$ Uhr früh (9 Stunden), jedoch nicht für männliche Jugendliche im Handwerk mit weniger als 10 Arbeitern mit oder ohne Motor;

im Handel Ladenschluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh; Mindestruhe 10 Stunden, in Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden (wie für Erwachsene).

### 2. Österreich.

Für Kinder und Jugendliche

im Gewerbe (ausgenommen Heimarbeit) Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh (9 Stunden);

bei Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh (10 Stunden);

im Bergbau Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh, Mindestruhe 12 Stunden; doch dürfen männliche Jugendliche in Betrieben mit 2 Schichten bis 11 Uhr abends arbeiten: ferner ist Nachtarbeit für Jugendliche ausnahmsweise gestattet bei dringender Gefahr für Leben, Gesundheit und Eigentum;

---

[37] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VII.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau Mindestruhe 15 Stunden;

im Handel Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh; Mindestruhe 11 Stunden.

**3. Ungarn.**

Für Kinder und Jugendliche in Fabriken, ferner für Lehrlinge in anderen Gewerbebetrieben Nachtarbeitverbot von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh (8 Stunden).

**4. Bosnien.**

Für Kinder und Jugendliche im Gewerbe, ausgenommen Heimarbeit, Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh (9 Stunden);

für Kinder im Bergbau Nachtarbeitverbot von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh (8 Stunden);

für Kinder und Jugendliche im Handel Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh, Mindestruhe (wie für Erwachsene) 10 Stunden.

Zerlegt nach einzelnen Betriebsgruppen zeigt sich folgendes Bild:

(Siehe Tabelle Seite 189.)

## 6. Gesetzliche Vorschriften über Arbeitspausen für Kinder und Jugendliche[50].

Soweit in den vier Staaten die Kinder und die jugendlichen Personen überhaupt eines Arbeiterschutzes teilhaftig sind (siehe oben), muß ihre Arbeit auch durch Arbeitspausen unterbrochen werden. Darüber hinaus sind zum Teil für Arbeiter jedes Alters Pausenvorschriften erlassen, die auch für Kinder und Jugendliche gelten.

Es sind an Arbeitspausen in der Regel zu gewähren:

**1. In Deutschland:**

Für eigene Kinder[51] 2 Stunden;

für Jugendliche bei einer Arbeitszeit von höchstens 6 Stunden $^1/_2$ Stunde;

bei einer Arbeitszeit bis zu 8 Stunden, wenn nicht länger als 4 Stunden ununterbrochen gearbeitet wird, eine Stunde Mittag,

[50] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VII.

[51] Für fremde Kinder bei höchstens 3stündiger Arbeit keine Pausen vorgeschrieben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Nächtliche Mindestruhe für Jugendliche | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
| | Stunden | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | 11 [44] | 9 [45] | 8 [48] | 9 [45] |
| 2. Werkstätten und Bauten mit wenigstens 10 Arbeitern; Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; alle Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Werften | 11 [44] | 9 [46] | — [38] | 9 [47] |
| 3. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motorischer Kraft (soweit nicht 3a zutrifft), Konfektionswerkstätten | 9 [44] | 9 | — [38] | 9 |
| 3a. Handwerk mit weniger als 10 Arbeitern aber mit Motor: männliche Jugendliche | — [39] | 9 | — [38] | 9 |
| 3a. Handwerk mit weniger als 10 Arbeitern aber mit Motor: weibl. Jugendl. | 9 [44] | 9 | — [38] | 9 |
| 4. Sonstige Gewerbebetriebe (ausgenommen Heimarbeit) und Bauten | — [39] | 9 | — [38] | 9 |
| 5. Heimarbeit | — [39 40] | — | — | — |
| II. Bergbau: | | | | |
| 1. Im allgemeinen | 11 [44] | 12 [45] | — | 8 [41] |
| 2. Untertagarbeiten im Kohlenbergbau | 11 [44] | 15 [45] | — | 8 [41] |
| III. Gastgewerbe, Verkehr | — [39] | 9 [49] | — [38] | 9 [47] |
| IV. Handel | 10 [39 42] | 11 [43] | — [38] | 10 [47] |

[38] Lehrlinge 8 Stunden.

[39] Bis 13 Jahre und bis zur vollendeten Schulpflicht 12 Stunden.

[40] Die Vorschriften der Punkte 2 bis 3a gelten unter den dort angegebenen Voraussetzungen auch für Heimarbeit.

[41] Nur bis 14 Jahre; bis 10 Jahre Arbeitsverbot.

[42] In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

[43] Für Kutscher in der Spedition 10 Stunden.

[44] Bis 13 Jahre und bis zur vollendeten Schulpflicht Arbeitsverbot.

[45] Bis 14 Jahre Arbeitsverbot.

[46] Bei Bauten mit mehr als 20 Arbeitern bis 14 Jahre Arbeitsverbot.

[47] In Betrieben mit mehr als 20 Arbeitern bis 14 Jahre Arbeitsverbot.

[48] Bis 10 Jahre Arbeitsverbot.

[49] Durch Verordnung für männliche Jugendliche 5 Stunden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sonst bei mehr als 6 Stunden Arbeit eine Stunde Mittag, je $^1/_2$ Stunde Vor- und Nachmittag;

für Kinder und Jugendliche im Handel angemessene Mittagspause, bei Einnahme der Hauptmahlzeit in einem anderen Hause $1^1/_2$ Stunden (wie für Erwachsene).

**2. In Österreich:**

Für Kinder und Jugendliche $1^1/_2$ Stunden, davon in der Regel eine Stunde zu Mittag; Wegfall der Vor- und Nachmittagspause bei höchstens 5 stündiger ununterbrochener Arbeit, daher unter Umständen bei 10 stündiger oder kürzerer Arbeit bloß eine Stunde (wie für Erwachsene).

**3. In Ungarn:**

Für Kinder und Jugendliche eine Stunde Mittag und je $^1/_2$ Stunde Vor- und Nachmittag (wie für Erwachsene).

**4. In Bosnien:**

Für Kinder und Jugendliche bei höchstens 10 stündiger Arbeit eine Stunde, bei längerer Arbeit $1^1/_2$ Stunde, davon eine Stunde zu Mittag; ununterbrochene Arbeit höchstens 5 Stunden, Mindestdauer einer Pause 15 Minuten.

(Siehe Tabelle Seite 191.)

## 7. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—6) für Kinder und Jugendliche durch die Verwaltung[57].

**1. Deutschland.**

Es sind ermächtigt:

a) der Bundesrat, die Schutzvorschriften auf Werkstätten und Bauten ohne Rücksicht auf die Zahl der Arbeiter auszudehnen (geschehen für Konfektionswerkstätten, siehe unten S. 194 f.):

b) der Bundesrat, für Hausarbeit Vorschriften über Beginn und Ende der Arbeitszeit, über Dauer und Länge der Pausen zu erlassen:

c) der Bundesrat, wegen der Natur des Betriebes oder wegen Rücksichten auf die Arbeiter für einzelne Gewerbe Ab-

[57] Wegen jener Vorschriften, welche für alle Arbeiter erlassen worden sind, aber auch für Kinder und Jugendliche gelten, siehe unten Abschnitt V, 5 S. 210.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Mindestdauer der Pausen für Jugendliche | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
| | in der Regel Stunden | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | 2 [52] | 1½ | 2 | 1 |
| 2. Werkstätten und Bauten mit mindestens 10 Arbeitern, Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motorischer Kraft (soweit nicht 2a oder 3 zutrifft); Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; Konfektions-, Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Brüche und Gruben | 2 [52 53] | 1½ | — [54] | 1 |
| 2a. Handwerk mit weniger als 10 Arbeitern aber mit Motor: männliche Jugendliche | — | 1½ | — [54] | 1 |
| 2a. Handwerk mit weniger als 10 Arbeitern aber mit Motor: weibliche Jugendliche | 2 [52 53] | 1½ | — [54] | 1 |
| 3. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern und mit unregelmäßigem Wasserantrieb, alle sonstigen Gewerbebetriebe (ausgenommen Heimarbeit) und Bauten | — | 1½ | — [54] | 1 |
| 4. Heimarbeit | — [55] | — | — | — |
| II. Bergbau | 2 | 1 [56] | — | — |
| III. Gastgewerbe, Verkehr | — | 1½ | — [54] | — |
| IV. Handel | 1½ | 1½ | — | 1 |

kürzung oder Wegfall der Pausen zu gestatten; aber bei mehr als 6stündiger Arbeit eine Stunde Pause (geschehen, siehe unten S. 194 f.);

d) der Bundesrat, für Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft Ausnahmen von den Schutzvorschriften festzusetzen (geschehen, siehe unten S. 194 f.);

[52] Bei höchstens 6stündiger Arbeitszeit ½ Stunde Pause.

[53] Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern statt 1 Stunde Mittag und je ½ Stunde Vor- und Nachmittag eine einzige Mittagspause von 1½ Stunden gestattet.

[54] Lehrlinge 2 Stunden.

[55] Die Vorschriften der Punkte 2 und 2a gelten unter den dort angegebenen Voraussetzungen auch für Heimarbeit.

[56] Männliche Jugendliche bis 16, weibliche bis 18 Jahre.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

e) der Bundesrat, für Betriebe mit ununterbrochenem Feuer, für Betriebe, die auf regelmäßige Tag- und Nachtarbeit angewiesen sind, für Betriebe, die eine Einteilung in regelmäßige, gleichlange Schichten nicht gestatten, für Kampagneindustrien Ausnahmen von den Schutzvorschriften zuzulassen, und zwar Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeit im Wochendurchschnitt (bis 14 Jahre 36, bis 16 Jahre 60 Stunden), Nachtarbeit höchstens 10 Stunden, Wegfall der Mindestruhe (nur für männliche Jugendliche), wöchentlicher Wechsel von Tag- und Nachtschicht, eine oder mehrere Pausen von zusammen einer Stunde (geschehen, siehe unten S. 194 f.);

f) die Verwaltungsbehörden, bei Unterbrechung des regelmäßigen Betriebes durch Naturereignisse oder Unglücksfälle vorübergehend Ausnahmen von den Schutzvorschriften zu bewilligen;

g) die Verwaltungsbehörden, wegen der Natur des Betriebes oder aus Rücksichten auf die Arbeiter für einzelne Betriebe eine anderweitige Regelung der Nachtarbeit und der Pausen zu bewilligen; aber bei mehr als 6stündiger Arbeit eine Stunde Pause.

Auf Grund dieser Ermächtigungen hat der Bundesrat eine Reihe von Ausnahmsvorschriften für Jugendliche erlassen, deren wesentlichster Inhalt in der folgenden Übersicht zusammengestellt ist. Die durch diese Vorschriften nicht geänderten gesetzlichen Bestimmungen sind in der Übersicht in Klammern eingesetzt; — bedeutet, daß die betreffende Norm fehlt oder daß sie durch Verordnung aufgehoben ist.

(Siehe Tabelle S. 194 und 195.)

**2. Österreich.**

Es sind ermächtigt:

a) die Regierung, Nachtarbeit von Kindern und Jugendlichen in bestimmten Gewerben mit Rücksicht auf wichtige Umstände zu gestatten;

b) die Regierung, in Fabriken die Nachtarbeit für männliche Jugendliche über 14 Jahren zu gestatten, weil die Unterbrechung des Betriebes untunlich oder weil Schichtarbeit mit Rücksicht auf die zeitweiligen Bedürfnisse der Industrie notwendig ist;

c) die Bergbehörden, auf Grund eines ärztlichen Zeugnisses Aus-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nahmen von den Vorschriften über Arbeitszeit, Arbeitspausen, Nachtarbeit zu bewilligen.

Auf Grund der Ermächtigungen sub a und b ist die Nachtarbeit für männliche Jugendliche gestattet worden, und zwar in Nr. 1—4 vom 12., in Nr. 5—10 vom 14. Lebensjahre an, in

1. Sensenwerken für Feuerarbeiter bei angemessener Abwechslung zwischen Tag- und Nachtschicht;

2. Gast- und Schankgewerben für Kellner u. dgl. zwischen 8 und 12 Uhr;

3. Weißbäckereien, welche nur einmal täglich Weißgebäck erzeugen, für Lehrlinge bei der Tafelarbeit durch höchstens 4 Stunden;

4. Seidenfilanden im Juni und Juli, und zwar Arbeitsbeginn vor 5 Uhr früh, Arbeitsschluß nach 8 Uhr abends bei entsprechend verlängerter Mittagspause;

5. Eisenhütten (Hochöfen, Koksöfen, Walzwerken) für Masselformer, Schmierer, Luppenfahrer, Handlanger u. dgl.;

6. Glashütten für leichte Handlangerdienste, wie Öffnen und Schließen der Formen, Abtragen der Ware in den Kühlöfen;

7. Papier- und Halbzeugfabriken beim kontinuierlichen Betrieb;

8. Zuckerfabriken beim kontinuierlichen Betrieb;

9. Konservenfabriken für Arbeiten, deren Verschiebung die Stoffe gefährden würde;

10. Emailgeschirrfabriken mit kontinuierlichen Ofenbetrieb in 3 8stündigen Schichten für Arbeiten, die mit dem kontinuierlichen Betriebe zusammenhängen, während einer höchstens 8stündigen Schicht, und zwar Ausdehnung der Arbeit bis 9 Uhr abends.

**3. Ungarn.**

Es sind ermächtigt:

a) die Gewerbebehörden, für Lehrlinge in bestimmten Gewerbezweigen kürzere Arbeitszeiten vorzuschreiben;

b) die Gewerbebehörden, für Lehrlinge, ferner für Jugendliche in Fabriken unter Rücksichtnahme auf ihre körperliche Entwicklung Nachtarbeit bis zu 6 Stunden täglich in solchen Gewerbezweigen zu bewilligen, die ohne Nachtarbeit eine Störung erleiden würden.

**4. Bosnien.**

Es sind ermächtigt:



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Ausnahmsvorschriften des Bundesrates über die Arbeitszeit der Jugendlichen in Deutschland.

| Nummer | Gewerbezweig | Geltungsbereich | Höchstarbeitszeit (Stunden) | Höchstdauer der Schicht (Stunden) | Mindestruhezeit (Stunden) | Verbot der Nachtarbeit von abends . bis .. früh | Mindestdauer der Pausen (Stunden) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft | a) Im allgemeinen (soweit nicht b oder c in Betracht kommt) . . . . . | 10 [58] | — | — | 8½—5½ | (2) oder statt dessen ununterbr 1½ Std. zu Mittag |
| | | b) Handwerk [59], männliche Jugendliche | — | — | — | — | — |
| | | c) Bei unregelmäßigem Wasserantrieb, männliche Jugendliche . . . . . | — | — | — | 8½—5½ | — |
| 2 | Walz- und Hammerwerke | unmittelbare Ofenarbeit b. Verarbeitung von Eisen und Stahl mit ununterbrochenem Feuer, Jugendliche über 14 Jahren | (10) | 12 | 12 | — [60] | 1, bei mehr als 8-stündiger Schicht 1½ Stunden, davon 1 zu Mittag [61] |
| 3 | Glashütten<br>Arbeiten v. männlichen Jugdl. über 14 Jahren beim Schmelz-, Glüh- oder Kühlofen [62] | a) Betriebe mit gleichzeitigem Schmelzen und Verarbeiten der Glasmasse. . | (10) | 12 | 12 | — [63] | 1; eine Pause wenigstens ½ Std. [61] |
| | | b) Betr. mit Wechsel zwischen Schmelzen und Verarbeiten der Glasmasse. . | 60 wöchentlich [64] | — | in d. Dauer der letzten Schicht | — [65] | 1, bei mehr als 10 stündiger Arbeit 1½ Stunde: eine Pause wenigstens ½ Stunde [61] |
| 4 | Steinkohlenbergwerke in Preußen, Bayern, Sachsen, Elsaß-Lothringen | a) Unmittelbar mit der Förderung zusammenhängende Übertagarbeiten von männlichen Jugendlichen über 14 Jahren | (7) | 8 | 15 | 11—5 | 1, davon 2 Pausen je ¼ Stunde, 3 Pausen je ⅙ Std. |
| | | b) Allgemein Übertagarbeiten von männlichen Jugendlichen über 14 Jahren | (10) | (—) | (11) | (8 – 6) | bei höchstens 6 stünd. Schicht keine Pause |
| | | c) Übertagarbeiten bei der An- und Abfahrt, männliche Jugendliche über 14 Jahren . . . . . | (10) | (—) | (11) | 8—5½ | 2 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Steinhauerei | Bearbeitung von feuchtem Sandstein. | 9 | (—) | (—) | (—) | (—) |
| 6 | Kleider- und Wäschekonfektion, und zwar Erzeugung von Männer- und Knabenkleidern im großen, von Frauen- und Kinderkleidern im großen oder auf Bestellung nach Maß, Besetzung von Frauen- und Kinderhüten, Anfertigung oder Bearbeitung von Wäsche im großen . . . . . | | (10) | — | — | $8^1/_2$–$5^1/_2$ | (2) |
| 7 | Getreidemühlen [66] | a) mit vorwiegender Dampfkraft . . | — | 10 | | $8^1/_2$–$5^1/_2$ [67] | — |
| | | b) Sonstige . . . . . | — | 8 | | $8^1/_2$–$5^1/_2$ [67] | — |
| 8 | Bäckereibetriebe mit Nachtarbeit [66] | a) Lehrlinge im 1. Lehrjahr . . . . | (—) | 10 [64] | 10 | (—) | (—) |
| | | b) Lehrlinge im 2. Lehrjahr . . . . | (—) | 11 [64] | 9 | (—) | (—) |
| 9 | Gast- und Schankwirtschaften [66] | a) Alle Jugendlichen unter 16 Jahren | (—) | 15 [68] | 9 | 10—6 | — |
| | | b) Nicht zur Familie gehörende weibliche Jugendliche, Bedienung von Gästen | (—) | 15 [68] | 9 | 10—6 | - |

[58] Gilt auch für Jugendliche unter 14 Jahren.
[59] 45 bestimmte Gewerbegruppen.
[60] Wöchentlicher Wechsel von Tag- und Nachtschicht; bei mehr als 8stündiger Schicht Nachtarbeit höchstens 6 Stunden.
[61] Unterbrechungen von weniger als $^1/_4$ Stunde werden nicht als Pausen angerechnet.
[62] Ausgenommen Arbeiten an Streckösen, Auswalzen flüssiger Glasmasse, Arbeiten an Flaschen- und Tafelglasmaschinen.
[63] Bei Tag- und Nachtarbeit wöchentlicher Schichtwechsel oder 24 Stunden Ruhezeit nach jeder Schicht.
[64] Bei einer 1stündigen zusammenhängenden Pause Verlängerung der Schichtdauer um 1 Stunde, höchstens 7 Schichten wöchentlich.
[65] Zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr früh höchstens 10 Stunden Arbeit und in jeder Woche nur die Hälfte der ganzen Arbeitszeit zwischen diesen Stunden.
[66] Abgesehen von Schichtdauer und Mindestruhe gelten alle Bestimmungen, die für Erwachsene erlassen werden sind (siehe unt. S. 212f.).
[67] Gilt nur für Lehrlinge.
[68] Höchstens 7 Schichten wöchentlich.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

a) die Regierung, die Nachtarbeit von Jugendlichen für einzelne Gewerbezweige wegen wichtiger Umstände anders zu regeln oder zu gestatten;

b) die Bergbehörden, 4stündige Nachtarbeit von Kindern über 12 Jahren zu gestatten, wenn der Betrieb ohne Nachtarbeit eine Störung erleiden würde.

## IV. Personenschutz für Frauen ohne Unterschied des Alters.

### 1. Dauernde Arbeitsverbote für Frauen.

A. Die Arbeiterschutzgesetze selbst enthalten nur wenige Beschäftigungsverbote für Frauen; nämlich

**1. In Deutschland:**

für Untertagarbeiten im Bergbau, für Kokereien, für Materialtransport bei Bauten und bei Bergbauen.

**2. In Österreich:**

für Untertagarbeiten im Bergbau, für schwere Arbeiten bei Regiebauten der Eisenbahnen.

**3. In Ungarn:**

für Untertagarbeiten im Bergbau.

B. Außerdem sind in Deutschland, Österreich und Bosnien die obersten Verwaltungsbehörden ermächtigt, die Frauen von bestimmten gefährlichen oder schädlichen Arbeiten auszuschließen.

Von dieser Ermächtigung hat die Verordnungsgewalt in diesen Staaten einen sehr verschiedenen Gebrauch gemacht.

Die Verwendung von Frauen ist verboten worden:

a) in Deutschland für bestimmte gefährliche oder ungesunde Arbeiten in Ziegeleien, Steinbrüchen, Steinhauereien, bei der Herstellung von Bleifarben und von anderen Bleiprodukten, von Alkalichromaten, von Akkumulatoren aus Blei, in Blei- und Zinkhütten, in Metallwalz- und -hammerwerken mit ununterbrochenem Feuer, beim Mahlen von Thomasschlacke, in Glashütten, Glasschleifereien und -beizereien, Sandbläsereien, bei der Herstellung von Präservatives u. dgl., bei der Herstellung von Zichorie und in Zuckerfabriken;

b) in Österreich bei Anstreicher-, Maler- und Lackiererarbeiten, in Buchdruckereien, Steindruckereien und in der Schriftgießerei;

c) in Bosnien gar nicht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## 2. Arbeitsverbote für Wöchnerinnen.

Frauen dürfen aus Anlaß der Niederkunft nicht beschäftigt werden:

**1. In Deutschland:**

in Fabriken, größeren Werkstätten, Bergwerken usw. durch 8 Wochen, davon mindestens 6 Wochen nach der Entbindung;

in Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern und in Konfektionswerkstätten durch 6 Wochen; im Falle der Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses Zulassung zur Arbeit 4 Wochen;

**2. In Österreich:**

in den der Gewerbeordnung unterliegenden Betrieben (ohne Heimarbeit) durch 4 Wochen (Verbot einer regelmäßigen Beschäftigung);

im Bergbau durch 6 Wochen nach der Entbindung;

**3. In Bosnien:**

in den der Gewerbeordnung unterliegenden Betrieben (ohne Heimarbeit), nicht auch im Bergbau, durch 4 Wochen nach der Entbindung.

**4. In Ungarn**

fehlt eine diesbezügliche Norm; doch darf die Wöchnerin durch 4 Wochen von der Arbeit ohne Kontraktbruch wegbleiben.

## 3. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Frauen[69].

Die Höchstarbeitszeit beträgt

**1. In Deutschland:**

in Werkstätten mit mindestens 10 Arbeitern, Bergwerken und gleichgestellten Betrieben 10, an Vortagen vor Sonn- und Feiertagen 8 Stunden;

in Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern, Konfektionswerkstätten 11, an Vortagen von Sonn- und Feiertagen 10 Stunden.

**2. In Österreich:**

in Fabriken und gleichgestellten Betrieben 11 Stunden (wie für Männer);

im Bergbau (nur Obertagarbeiten gestattet) 10 Stunden innerhalb einer 12stündigen Schicht (wie für Männer);

**3. In Bosnien:**

in Fabriken und sonstigen Betrieben mit mehr als 20 Arbeitern 11 Stunden;

---

[69] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VI.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im Bergbau 12 Stunden (wie für Männer).

Weitere indirekte Begrenzungen der zulässigen Arbeitszeit ergeben sich aus den Vorschriften über Nachtarbeit, Mindestruhe, Ladenschluß unter Berücksichtigung der Arbeitspausen. Die direkten und die indirekten Arbeitszeitvorschriften sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt: die indirekten stehen in Klammern.

(Siehe Tabelle S. 199.)

## 4. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Frauen[70].

Auf diesem Gebiete besteht infolge der Berner Konvention eine etwas größere Übereinstimmung zwischen den vier Staaten.

### 1. Deutschland.

Für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau und gleichgestellte Betriebe Mindestruhe 11 Stunden, Verbot der Nachtarbeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh; Verbot der Beschäftigung an Vorabenden von Sonn- und Feiertagen nach 5 Uhr;

für Werkstätten mit motorischer Kraft aber weniger als 10 Arbeitern keine Mindestruhe, Nachtarbeitverbot von $8^1/_2$ Uhr abends bis $5^1/_2$ Uhr früh (9 Stunden); Verbot der Beschäftigung an Vorabenden von Sonn- und Feiertagen nach $5^1/_2$ Uhr;

für Handel (wie für Männer) Ladenschluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh; Mindestruhe 10 Stunden, in Gemeinden mit mehr als 20000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

### 2. Österreich.

Für gewerbliche Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern Mindestruhe 11 Stunden, Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh; bei höchstens 8stündiger Schicht für Frauen über 16 Jahren von 10 Uhr abends bis 5 Uhr früh;

gesetzliche Ausnahmen für Frauen über 18 Jahren bei unvorhergesehenen nicht periodischen Betriebsunterbrechungen durch Elementarereignisse oder Unglücksfälle infolge von höherer Gewalt bis zu 8

[70] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VI.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Höchstarbeitszeit für Frauen | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
| | Stunden | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken, Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | 10<br>Samstag 8 | 11 | (11) | 11 |
| 2. Gewerbliche Betriebe u. Bauten mit mehr als 10 Arbeitern | 10<br>Samstag 8 | (11½) | (13) | — |
| 3. Werkstätten und Bauten mit wenigstens 10 Arbeitern; Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motor. Kraft (soweit nicht Punkt 4 zutrifft); Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Gruben und Brüche, Konfektionswerkstätten | 10<br>Samstag 8 | — | — | — |
| 4. Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern und mit unregelmäßigem Wasserantrieb, ferner alle sonstigen gewerblichen Betriebe und Bauten (ausgenommen Heimarbeit) | — | — | — | — |
| 5. Heimarbeit | —[71] | — | — | — |
| II. Bergbau: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern | 10<br>Samstag 8 | 10 | (13) | 12 |
| 2. Betriebe mit höchstens 10 Arbeitern | 10<br>Samstag 8 | 10 | — | 12 |
| III. Gastgewerbe und Verkehr | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | — | — | — | 11 |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | — | — | — | — |
| IV. Handel: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | (12½)[72] | (11½)[73] | — | 11 |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | (12½)[72] | (11½)[73] | — | (12½) |

[71] Die Vorschriften der Punkte 3 und 4 gelten unter den dort angegebenen Voraussetzungen auch für Heimarbeit.

[72] In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern (11½).

[73] Für Kutscher in der Spedition (12½).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tagen[74]; ferner Gestattung bloß 10stündiger Nachtruhe und Arbeit bis 10 Uhr abends bei außergewöhnlichen Verhältnissen und in Saisonindustrien an 40 Tagen im Jahr[75];

für Bergbau Mindestruhe 12 Stunden (wie für Männer), Verbot der Nachtarbeit von abends 8 bis morgens 5 Uhr, bei 2 Tagschichten von abends 10 bis morgens 5 Uhr;

für Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten keine Mindestruhe, Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh (10 Stunden);

für Handel (wie für Männer) Mindestruhe 11 Stunden, Ladenschluß von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

**3. Ungarn.**

Für Gewerbe- und Bergwerksbetriebe mit mehr als 10 Arbeitern Mindestruhe 11 Stunden, Nachtarbeitverbot von 10 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

Gesetzliche Ausnahme für Betriebe nur mit Familienangehörigen; ferner bis zum Jahre 1920 für Rohzuckerfabriken, Wollkämmereien, Spinnereien, Obertagarbeiten in Bergwerken, welche wegen des Klimas durch 4 Monate ruhen, aber dann Höchstarbeitszeit für Frauen unter 16 Jahren 8 Stunden, über 16 Jahren 11 Stunden.

**4. Bosnien.**

Für Fabriken und sonstige gewerbliche Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern Nachtarbeitverbot von abends 8 bis morgens 5 Uhr (9 Stunden);

für Handel (wie für Männer) Mindestruhe 10 Stunden, Ladenschluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

Diese Vorschriften ergeben folgendes Gesamtbild:

(Siehe Tabelle S. 201.)

## 5. Gesetzliche Vorschriften über Arbeitspausen für Frauen[76].

Die Vorschriften über die den Frauen zu gewährenden Pausen stimmen fast durchaus mit den oben für die Jugendlichen angegebenen

[74] Mit Bewilligung der politischen Behörde bis zu 4 Wochen.

[75] Für mehr als 3 Tage nacheinander Bewilligung der politischen Behörde erforderlich.

[76] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt VI.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Geltungsbereich | Nächtliche Mindestruhe für Frauen | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
| | Stunden | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken, Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | 11 | 11 | 11 | 9 |
| 2. Gewerbliche Betriebe und Bauten mit mehr als 10 Arbeitern | 11 | 11 | 11 | — |
| 3. Werkstätten und Bauten mit wenigstens 10 Arbeitern; Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; alle Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Gruben und Brüche | 11 | — | — | — |
| 4. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motorischer Kraft, Konfektionswerkstätten | 9 | — | — | — |
| 5. Sonstige Werkstätten (ausgenommen Heimarbeit) und Bauten | — | — | — | — |
| 6. Heimarbeit | — [77] | — | — | — |
| II. Bergbau: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern | 11 | 12 | 11 | — |
| 2. Betriebe mit höchstens 10 Arbeitern | 11 | 12 | — | — |
| III. Gastgewerbe und Verkehr: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | — | — | — | 9 |
| 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern | — | — | — | — |
| IV. Handel | 10 [78] | 11 [79] | — | 10 |

überein, und zwar sowohl hinsichtlich des sachlichen Geltungsgebietes als auch hinsichtlich der Dauer.

Es bestehen nur folgende Abweichungen:

In Deutschland beträgt die Mindestdauer der Pausen für Frauen statt 2 nur 1 Stunde; diese Mittagspause muß aber für Frauen, welche ein Hauswesen zu besorgen haben, auf Verlangen auf $1^1/_2$ Stunden ausgedehnt werden;

[77] Die Vorschriften der Punkte 3 und 4 gelten unter den dort angegebenen Voraussetzungen auch für die Heimarbeit.

[78] In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

[79] Für Kutscher in der Spedition 10 Stunden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in Ungarn gelten die Pausenvorschriften in den nicht fabriksmäßigen Betrieben nur für Lehrlinge, also für Jugendliche, nicht auch für erwachsene Frauen.

## 6. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—5) für Frauen durch die Verwaltung[80].

**1. In Deutschland:**

Es sind ermächtigt, und zwar ad a—e für alle Frauen, ad f—h nur für erwachsene Frauen:

a) der Bundesrat, die Ausdehnung der Schutzvorschriften auf alle Werkstätten und Bauten ohne Rücksicht auf die Zahl der beschäftigten Arbeiter vorzuschreiben (geschehen für Konfektionswerkstätten, siehe unten);

b) der Bundesrat, Ausnahmen von den Schutzvorschriften für Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft zuzulassen (geschehen, siehe unten);

c) der Bundesrat, für Betriebe mit ununterbrochenem Feuer, für Betriebe, die auf regelmäßige Tag- und Nachtarbeit angewiesen sind, für Betriebe, die eine Einteilung in regelmäßige, gleichlange Schichten nicht gestatten, zeitweilig Ausnahmen von den Schutzvorschriften zuzulassen, und zwar bei Einhaltung der normalen gesetzlichen Höchstarbeitszeit im Wochendurchschnitt, bei höchstens 10stündiger Nachtarbeit, bei wöchentlichem Wechsel von Tag- und Nachtschicht, bei Gewährung einer oder mehrerer Pausen von zusammen einer Stunde, für Hausfrauen einer Mittagspause von $^1/_2$ Stunde, bei einer Mindestruhe von 11 Stunden (geschehen, siehe unten);

d) die Verwaltungsbehörden, bei Unterbrechung des regelmäßigen Betriebes durch Naturereignisse oder Unglücksfälle vorübergehend Ausnahmen von den Schutzvorschriften zu bewilligen;

e) die Verwaltungsbehörden, für einzelne Betriebe wegen der Natur des Betriebes oder aus Rücksicht für die Arbeiter eine anderweitige Regelung der Nachtarbeit und der Pausen zu bewilligen; aber für Hausfrauen Mittagspause $^1/_2$ Stunde:

[80] Wegen jener Vorschriften, die auch für erwachsene Männer gelten, siehe unten Abschnitt V 5, S. 210—217.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

f) der Bundesrat, für Saisongewerbe zeitlich begrenzt zuzulassen, und zwar für höchstens 50 Tage im Jahre: Höchstarbeitszeit 12, am Samstag 8 Stunden, Ruhezeit 10 Stunden, Ausdehnung der Arbeit bis 10 Uhr abends und von 5 Uhr morgens; bei mehr als 40 Tagen Einhaltung der normalen gesetzlichen Höchstarbeitszeit im Jahresdurchschnitt (geschehen, siehe unten);

g) der Bundesrat, wegen Verderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen bei dringend notwendiger Nachtarbeit Ausnahmen von Schutzvorschriften zeitlich begrenzt zuzulassen, aber Abkürzung der Ruhezeit an höchstens 60 Tagen auf $8^1/_2$ Stunden (geschehen, siehe unten);

h) die Verwaltungsbehörden, wegen außergewöhnlicher Arbeitsanhäufung für einzelne Betriebe an 50 Tagen im Jahre zu bewilligen: die Ausdehnung der Arbeit außer am Samstag bis 9 Uhr, aber Höchstarbeitszeit 12 Stunden, Ruhezeit 10 Stunden; bei mehr als 40 Tagen im Jahre Einhaltung der normalen gesetzlichen Höchstarbeitszeit im Jahresdurchschnitt; Beschäftigung am Vorabend von Sonn- und Feiertagen bis 8 Uhr nur für Nichthausfrauen, nur zu bestimmten Arbeiten und nur bei Nichtbeschäftigung am nächsten Tage gestattet.

Der wesentlichste Inhalt der auf Grund dieser Ermächtigungen vom Bundesrat erlassenen Vorschriften für Frauen ist in der folgenden Übersicht zusammengestellt; die durch diese Vorschriften unverändert gebliebenen gesetzlichen Bestimmungen sind darin in Klammern gesetzt; — bedeutet die Aufhebung oder das Fehlen der betreffenden Norm.

(Siehe Tabelle S. 204 und 205.)

**2. Österreich.**

Ermächtigung der Regierung, in Gewerben mit rasch verderblichen Stoffen die Nachtarbeit für Frauen über 18 Jahren, wenn zur Verhütung eines Verlustes notwendig, zu bewilligen.

Geschehen für Molkereien und für die Herstellung von Lebensmittelkonserven.

**3. Ungarn.**

Ermächtigung der Regierung:

in Saisonbetrieben und in anderen Betrieben unter besonderen Verhältnissen eine Mindestruhe von nur

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Ausnahmsvorschriften des Bundesrates über

| Nummer | Gewerbezweig | Geltungsbereich | Höchstarbeitszeit Stunden |
|---|---|---|---|
| 1 | Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft | a) Im allgemeinen . . . . . | 11 Samstag 10 |
| | | b) Mit unregelmäßigem Wasserantrieb | — |
| 2 | Kleider- und Wäschekonfektion, und zwar Erzeugung von Männer- und Knabenkleidern im großen, von Frauen- und Kinderkleidern im großen oder auf Bestellung nach Maß, Besetzung von Frauen- und Kinderhüten, Anfertigung oder Bearbeitung von Wäsche im großen . . . . . | | 11 Samstag 10 |
| 3 | Steinkohlen-, Zink-, Bleierzbergbau | a) Frauen über 18 Jahren, Arbeiten, die unmittelbar mit der Förderung der Kohle zusammenhängen . . . . . | (10 Samstag 8) |
| | | b) Frauen über 16 Jahren in Betrieben mit doppelter Schicht, und zwar Bedienung der Aufbereitungsanstalten, Transport der Erze beim Zink- und Bleierzbergbau, Fahren der Förderwagen, Bedienung der Separationsvorrichtungen und Waschen beim Steinkohlenbau . . . . . | (7½) |
| 4 | Meiereien, Sterilisierung von Milch | Betriebe mit wenigstens 10 Arbeitern, Frauen über 16 Jahren, bei Beschäftigung über 8 Uhr abends. . . . . | (10 Samstag 8) |
| 5 | Herstellung von Fischkonserven | Betriebe mit mindestens 10 Arbeitern, Frauen über 16 Jahren: a) zeitlich unbeschränkt . . . . . | (10 Samstag 8) |
| | | b) an 60 Werktagen im Jahr . . . | 13 |
| 6 | Herstellung von Gemüse- und Obstkonserven u. Preserven | Arbeiterinnen über 16 Jahren, an 60 Tagen im Jahr . . . . . | 13 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## die Arbeitszeit der Frauen in Deutschland.

| Höchstdauer der Schicht | Mindestruhezeit | Verbot der Nachtarbeit von .. abends bis .. früh | Samstagarbeitsschluß | Mindestdauer der Pausen |
|---|---|---|---|---|
| Stunden | | | | Stunden |
| — | (11) | 8½—5½ | 5½ | (1, Hausfrauen 1½) |
| — | — | 8½—5½ | — | (1, Hausfrauen 1½) |
| — | — | 8½—5½ | 5½ | — |
| — | (11) | (8—6) | (5) | 1, aber auch geteilt in mehreren Pausen, davon eine Pause ½ Std. |
| 8 | (16) | 10—5 | (5) | ½ |
| (10) | (11) | 9—4 | (5) | 3 Stunden zu Mittag |
| (12) | (11) | (8—6) | 7½ | (1, Hausfrauen über Wunsch 1½) |
| (15½) | 8½ | 9—4 | (5) | (1, Hausfrauen über Wunsch 1½) |
| (15½) | 8½ | 10—4½ | 5 | (1, Hausfrauen über Wunsch 1½) |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

10 Stunden an 60 Tagen im Jahr zu gestatten (bis zu 14 Tagen Bewilligung durch die Gewerbebehörde);

wegen Betriebsunterbrechung infolge von höherer Gewalt oder Elementarereignissen Nachtarbeit für Frauen über 16 Jahren zu gestatten bei Höchstarbeitszeit von 13 Stunden, 11 stündiger Mindestruhe und 1 Stunde Pause bei ununterbrochener Arbeit von 6 Stunden;

für Gewerbe mit leicht verderblichen Stoffen Nachtarbeit durch täglich höchstens 10 Stunden mit einer Höchstarbeitszeit von 66 Stunden wöchentlich zu gestatten.

Geschehen für Arbeiterinnen über 16 Jahren für gewisse Arbeiten in Seidenkokonlagern (durch höchstens 6 Wochen im Juni und Juli) und in Molkereien bei einer Mindestruhe von 11 Stunden. Verboten bleibt die Nachtarbeit für Schwangere, Wöchnerinnen und stillende Mütter.

**4. Bosnien.**

Ermächtigung der Regierung, Ausnahmen vom Nachtarbeitverbot wegen wichtiger Umstände zu bewilligen (nicht geschehen).

## V. Personenschutz für Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter.

### 1. Zulassung zur Arbeit.

**Deutschland.** Ermächtigung des Bundesrates,

a) in der Hausarbeit Verrichtungen zu verbieten, die mit erheblichen Gefahren für Leben, Gesundheit oder Sittlichkeit der Hausarbeiter oder für die öffentliche Gesundheit verbunden sind;

b) in bestimmten Gewerbezweigen Bedingungen für die Zulassung zur Arbeit aufzustellen (nicht auch im Bergbau und Handel).

Auf Grund dessen

1. Verbot der Beschäftigung von Arbeitern ohne ein amtsärztliches Zeugnis teils über die allgemeine Tauglichkeit zur Arbeit, teils über das Fehlen bestimmter Krankheiten, bestimmter Gebrechen, des Alkoholismus und dergleichen: für Bleihütten; Glashütten, -schleifereien, -beizereien, Sandbläsereien; Spiegelbeleganstalten (Preußen); Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten; Herstellung von Alkalichromaten; Herstellung von Akkumulatoren aus Blei; Thomasschlackenmühlen; außerdem für Jugendliche bis zum 18. Lebensjahre für gewisse Arbeiten in Zinköfen;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

2. Verbot der Beschäftigung von Personen, welche an bestimmten Krankheiten leiden oder Anzeichen bestimmter Krankheiten haben, zum Teil auch solcher Personen, welche gegen bestimmte Schädigungen besonders empfindlich sind: für Bleihütten; Spiegelbeleganstalten (Preußen); Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten; Herstellung von Alkalichromaten; Herstellung von Akkumulatoren aus Blei; Maler-, Anstreicher- usw. Arbeiten; Roßhaarspinnereien, Haar- und Bürstenrichterei, Bürsten- und Pinselmacherei; Vulkanisieren von Gummi; Zinkhütten.

In den drei anderen Staaten bestehen keine analogen Vorschriften.

## 2. Gesetzliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit[81].

**1. Deutschland.** Keine Bestimmungen.

**2. Österreich.**

a) In Fabriken, Bauunternehmungen mit mehr als 20 Arbeitern bei einer Bauführung, Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten Höchstarbeitszeit 11 Stunden; ausgenommen sind — aber bloß für Erwachsene — Hilfsarbeiten, welche der Hauptarbeit vor- oder nachgehen müssen. Verlängerung der Arbeitszeit bei zwingender Notwendigkeit an 3 Tagen im Monat gestattet.

b) Im Bergbau und in den dem Berggesetze unterstellten Hüttenwerken Schichtdauer höchstens 12 Stunden, Höchstarbeitszeit 10 Stunden vom Beginne der Einfahrt bis zum Ende der Ausfahrt der Schicht; ausgenommen Arbeiten bei dringender Gefahr für die Sicherheit des Lebens, der Gesundheit oder des Eigentums.

c) Untertagarbeiten im Kohlenbergbau Schichtdauer höchstens 9 Stunden vom Beginne der Einfahrt bis zum Ende der Ausfahrt; Ruhepausen werden nur abgerechnet, wenn sie über Tag zugebracht werden.

**3. Ungarn.**

In Fabriken Höchstarbeitszeit 14 Stunden[82].

---

[81] Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten, Abschnitt 5.

[82] Die Tagesarbeit darf nicht vor 5 Uhr früh beginnen und nicht nach 9 Uhr abends endigen; bei Tag- und Nachtarbeit Schichtwechsel.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**4. Bosnien.**

a) In Fabriken und Gewerbebetrieben mit mehr als 20 Arbeitern Höchstarbeitszeit 11 Stunden; ausgenommen sind — aber nur für erwachsene Männer — Hilfsarbeiten, die der Fabrikation vor- und nachgehen müssen. Bei dringender Notwendigkeit 3 Überstunden an 3 Tagen im Monate gestattet.

b) Im Bergbau Höchstarbeitszeit 12 Stunden. Ausnahmen bei Unglücksfällen.

## 3. Arbeitspausen[83].

**1. Deutschland.** Bestimmungen fehlen.

**2. Österreich.**

In allen Gewerbebetrieben (ausgenommen Heimarbeit und Bergbau) angemessene Ruhepausen, und zwar mindestens $1^1/_2$ Stunden, davon 1 Stunde tunlichst zu Mittag; Wegfall der Vor- und Nachmittagspause bei ununterbrochener Arbeit von nicht mehr als 5 Stunden; daher unter Umständen bei 11 stündiger Arbeit $1^1/_4$, bei 10 stündiger oder kürzerer Arbeit 1 Stunde Pause.

**3. Ungarn.**

In Fabriken 1 Stunde Mittag, je $^1/_2$ Stunde Vor- und Nachmittag. Gestattung, die Pausen im Wege der Abwechslung zu gewähren, wenn Gleichzeitigkeit wegen der Natur des Betriebes nicht möglich ist. Wegfall der Vor- oder Nachmittagspause, wenn die Arbeit zur Zeit der gewöhnlichen Arbeitspausen beginnt oder endigt, ferner bei einer Arbeitszeit von nicht mehr als 10 Stunden.

**4. Bosnien.**

In allen Gewerbebetrieben (ausgenommen Heimarbeit und Bergbau) angemessene Pausen, und zwar bei höchstens 10 stündiger Arbeitszeit 1 Stunde, bei längerer Arbeitszeit $1^1/_2$ Stunden, davon tunlichst 1 Stunde zu Mittag. Ununterbrochene Arbeit höchstens 5 Stunden. Dauer einer Pause mindestens $^1/_4$ Stunde.

---

[83] Für den Handel siehe unten Abschnitt III. Über Erweiterung und Einschränkung der gesetzlichen Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt V.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## 4. Gesetzliche Arbeitszeitvorschriften für den Handel[84].

### 1. Deutschland.

Für offene Verkaufsläden Mindestruhe 10 Stunden, in Gemeinden mit mehr als 20000 Einwohnern für Verkaufsstellen mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

Angemessene Mittagspause; für Arbeiter, die ihre Hauptmahlzeit in einem anderen Hause einnehmen, $1^1/_2$ Stunden.

Ausnahmen von Mindestruhe und Pausen für unaufschiebbare Arbeiten zur Verhütung des Verderbens von Ware, für die Inventuraufnahme, bei Neueinrichtungen und Umzug und an 30 durch die Verwaltung zu bestimmenden Tagen im Jahre.

Ladenschluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens. Späterer Ladenschluß bei unvorhergesehenen Notfällen gestattet; ferner (bis 10 Uhr) an 40 von der Verwaltung zu bestimmenden Tagen.

### 2. Österreich.

Mindestruhe 11, für Kutscher im Speditionsgewerbe 10 Stunden.

Mittagspause 1 Stunde, bei mehr als 4stündiger Nachmittagsarbeit und Einnahme des Mittagessens in einem anderen Hause $1^1/_2$ Stunden.

Für offene Verkaufsläden Ladenschluß von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh, im Lebensmittelhandel von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

Ausnahme von Mindestruhe und Ladenschluß für Inventur, Übersiedlung, Neueinrichtung, Marktbesuch, in Notfällen, außerdem an 30 Tagen im Jahre.

Für Handlungsgehilfen und Angestellte zu höheren Dienstleistungen Gewährung eines jährlichen Urlaubs unter Fortleistung des Gehaltes, und zwar 10 Tage jährlich bei ununterbrochenem Dienstverhältnis von mindestens 6 Monaten, 14 Tage nach einem solchen von mindestens 5 Jahren, 21 Tage nach 15 Jahren.

### 3. Ungarn.

Für Budapest und einige Gemeinden der Umgebung Ladenschluß von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, für Lebensmittelhandel

[84] Über Erweiterung und Einschränkung der Vorschriften durch die Verwaltung siehe unten Abschnitt V.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von $8^1/_2$ Uhr abends bis 5 Uhr morgens, am Samstag Ladenschluß erst $9^1/_2$ Uhr abends.

Ausnahmen für Inventur, Einrichtung oder Übersiedlung, Verhütung des Verderbens der Ware oder aus anderen zwingenden Gründen, an 14 Tagen des Jahres, aber auch dann 10stündige Ruhezeit.

**4. Bosnien.**

Mindestruhe 10 Stunden. Für offene Läden Ladenschluß von abends 9 bis morgens 5 Uhr. Angemessene Mittagspause, und zwar $1^1/_2$ Stunden bei Mittagessen in einem anderen Hause und Nachmittagsarbeit von mehr als 4 Stunden.

(Siehe Tabelle Seite 211.)

## 5. Ausdehnung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung.

**1. Deutschland.**

Es sind ermächtigt:

a) die Regierung, dann die Landeszentralbehörden und Polizeibehörden, die Arbeitszeit und die Arbeitspausen für Gewerbezweige (nicht auch Handel und Bergbau), in denen durch übermäßige Arbeitsdauer die Gesundheit der Arbeiter gefährdet wird, zu regeln;

b) die Polizeibehörden, analoge Anordnungen für einzelne Betriebe zu treffen.

c) die höheren Verwaltungsbehörden, die Geschlossenheit der Läden auf Antrag von zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber schon von 8 Uhr abends an und bis 7 Uhr früh vorzuschreiben;

d) die Gemeinden mit weniger als 20 000 Einwohnern, die Ruhezeit im Handel auf 11 Stunden auszudehnen;

Auf Grund der Ermächtigung sub a) hat der Bundesrat Vorschriften erlassen, deren wichtigster Inhalt in der Übersicht S. 214 und 215 zusammengestellt ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**Arbeitszeitvorschriften für Arbeiter ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter:**

| Geltungsbereich | Deutschland | Österreich | Ungarn | Bosnien |
|---|---|---|---|---|
| | Stunden | | | |
| **A. Höchstarbeitszeit.** | | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | — | 11 | 14 | 11 |
| 2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | — | 11 | — | 11 |
| 3. Sonstige Gewerbe mit mehr als 20 Arbeitern | — | — | — | 11 |
| 4. Gewerbe mit weniger als 20 Arbeitern | — | — | — | — |
| II. Bergbau: | | | | |
| 1. Im allgemeinen | — | 10 | — | 12 |
| 2. Untertagarbeiten im Kohlenbergbau | — | 9 | — | 12 |
| III. Gastgewerbe, Verkehr: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | — | — | — | 11 |
| 2. Betriebe mit weniger als 20 Arbeitern | — | — | — | — |
| IV. Handel: | | | | |
| 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern | (12½)[85] | (11½)[86] | — | 11 |
| 2. Betriebe mit weniger als 20 Arbeitern | (12½)[85] | (11½)[86] | — | (12½) |
| **B. Mindestruhe.** | | | | |
| I. Gewerbe | — | — | — | — |
| II. Bergbau: | | | | |
| 1. Im allgemeinen | — | 12 | — | — |
| 2. Untertagarbeiten im Kohlenbergbau | — | 15 | — | — |
| III. Gastgewerbe, Verkehr | — | — | — | — |
| IV. Handel | 10[87] | 11[88] | — | 10 |
| **C. Arbeitspausen.** | | | | |
| I. Gewerbe: | | | | |
| 1. Fabriken | — | 1½ | 2 | 1½ |
| 2. Sonstige Gewerbebetriebe | — | 1½ | — | 1½ |
| II. Bergbau | — | — | — | — |
| III. Gastgewerbe, Verkehr | — | 1½ | — | 1½ |
| IV. Handel | 1½[89] | 1½ | — | 1½[89] |

[85] In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern (11½).

[86] Für Kutscher in der Spedition (12½).

[87] In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11.

[88] Für Kutscher in der Spedition 10.

[89] In der Regel.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**2. Österreich.**

Es sind ermächtigt:

a) das Gesamtministerium, die Arbeitszeit und die Arbeitspausen für einzelne gewerbliche Verrichtungen, bei welchen durch übermäßige Dauer der Arbeit die Gesundheit der Arbeiter offenbar gefährdet wird, zu regeln (nicht geschehen);

b) die Verwaltungsbehörden, eine Verlängerung der Geschlossenheit für Läden in einzelnen Gemeinden vorzuschreiben; aber Schlußstunde nicht vor 7 Uhr abends.

**3. Ungarn.**

Es sind ermächtigt:

a) die Regierung, den Ladenschluß in Budapest und den Nachbargemeinden auf 7 Uhr festzusetzen;

b) die Gemeinden, für welche Ladenschlußvorschriften nicht bestehen, die für Budapest geltenden Vorschriften auf ihr Gebiet auszudehnen;

**4. Bosnien.**

Ermächtigung der Regierung, den Ladenschluß für einzelne Gemeinden auf 7 Uhr abends festzusetzen.

## 6. Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung.

**1. Deutschland.**

Ermächtigung der höheren Verwaltungsbehörden, späteren Ladenschluß in kleineren Städten und Landgemeinden zuzulassen, wenn der Geschäftsverkehr sich vornehmlich auf einzelne Tage oder Stunden beschränkt.

**2. Österreich.**

Es sind ermächtigt:

a) die Regierung, eine Verlängerung der Höchstarbeitszeit um 1 Stunde für einzelne Fabrikszweige dauernd wegen besonderer Bedürfnisse zuzulassen (geschehen, siehe unten);

b) der Regierung, die Arbeitszeit in kontinuierlichen Betrieben[96] zur Ermöglichung des regelmäßigen Schichtwechsels angemessen zu regeln (geschehen, siehe unten);

[96] d. h. solche Gewerbe, für welche wegen Untunlichkeit der Unterbrechung des Betriebes die Nachtarbeit von Jugendlichen und die Sonntagsarbeit gestattet ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

c) die Verwaltungsbehörden, eine Verlängerung der Höchstarbeitszeit für einzelne Fabriken zeitweilig wegen Betriebsunterbrechungen infolge von Naturereignissen oder Unfällen oder wegen vermehrten Arbeitsbedarfes zu bewilligen;

d) die Bezirkshauptmannschaften, zeitweise Ausnahmen von Schichtdauer und Höchstarbeitszeit für Bergwerke bei außerordentlichen Ereignissen oder dringendem Bedarfe zu bewilligen (durch Verordnung auf Erwachsene eingeschränkt);

e) die Regierung, eine Höchstarbeitszeit von 60 Stunden wöchentlich für hochgelegene Bergwerke zu gestatten;

f) die Regierung, für Bergwerke die Schichtdauer und die Arbeitszeit auf Grund des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechtes zu verkürzen;

g) die Regierung, 12stündige Schicht mit höchstens 10stündiger Arbeitszeit für Kohlenbergwerke, deren Betrieb durch eine Verkürzung der bisher längeren Schichtdauer gefährdet würde, zu bewilligen;

h) die Regierung, Schichten von 54 Stunden wöchentlich für hochgelegene Kohlenbergwerke zu bewilligen;

i) die Regierung, Überschichten für Kohlenbergwerke bei außerordentlichen Ereignissen und dringendem Bedarfe zu gestatten;

k) die Regierung, eine angemessene Verteilung und Kürzung der Pausen für einzelne Gewerbezweige, insbesondere für solche, bei denen eine Unterbrechung des Betriebes untunlich ist, zuzulassen (geschehen, siehe unten);

l) die Regierung, Ladenschluß und Mindestruhe im Handel für einzelne Kurorte für die Dauer der Saison außer Kraft zu setzen.

Auf Grund dieser Ermächtigungen sind folgende Vorschriften erlassen worden:

ad a (Arbeitszeit): In der Glasindustrie für Schmelzer und Glasmacher und deren Hilfspersonal wöchentliche Arbeitszeit 84 Stunden gestattet.

ad b (Schichtwechsel): Für die kontinuierlichen Fabrikszweige mit gestatteter Sonntagsarbeit Zulassung einer 18stündigen Wechselschicht am Schluß der Woche zwecks Übergang von der Tag- zur Nachtschicht, wenn dieser Übergang nicht durch Einschiebung einer 12stündigen Reserveschicht oder durch zwei 6stündige,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Vorschriften des Bundesrates über Arbeitszeit der Arbeiter

| Nummer | Gewerbezweig | Geltungsbereich | Höchstarbeitszeit Stunden |
|---|---|---|---|
| 1 | Großeisenindustrie | Hochöfenwerke, Hochöfen- und Röhrengießerei, Stahl-, Puddel-, Hammer-, Preß-, Walzwerke bei Schichten über 8 Stunden | — |
| 2 | Getreidemühlen, nicht reine Windmühlen | a) mit vorwiegender Dampfkraft<br>b) Sonstige | —<br>— |
| 3 | Bäckereibetriebe[91] | Betriebe mit Nachtarbeit (8½ Uhr abends bis 5½ Uhr morgens) | — |
| 4 | Gast- und Schankwirtschaften | | — |
| 5 | Steinbrüche und Steinhauereien | a) Steingewinn<br>b) Bossieren und Weiterverarbeitung des Sandsteins | 10<br>9 |
| 6 | Bleihütten | a) Bedienung der Schachtöfen, Arbeiten im Innern der Öfen, Ausräumen von nassem Flugstaub<br>b) Ausräumen und Transport von trockenem Flugstaub<br>davon im Innern der Kammern<br>c) Andere bleigefährliche Arbeiten | 8<br>8<br>4<br>10 |
| 7 | Herstellung von Bleifarben u. anderen Bleiprodukten | a) Beschicken und Entleeren der Oxydierkammern<br>b) Packen von trockenen Bleiprodukten, Schließen der damit gefüllten Fässer<br>c) Sonstige bleigefährliche Arbeiten | 8<br>8<br>10 |
| 8 | Herstellung von Akkumulatoren aus Blei | Mischen, Herstellen, Füllen der Füllmasse | 8[95] |
| 9 | Vulkanisieren von Gummi | Arbeiten mit Einwirkung von Schwefelkohlenstoff | 4 |
| 10 | Thomasschlackenmühlen | Zerkleinern und Mahlen von Thomasschlacke, Abfüllen, loses Lagern, Verladen von Thomasschlackenmehl | 4 |
| 11 | Spiegelbeleganstalten (Preußen) | a) Oktober bis April<br>b) Mai bis September | 8<br>6 |

[90] Höchstens 7 Schichten wöchentlich.

[91] Ausgenommen Betriebe, in denen höchstens dreimal in der Woche gebacken wird.

[92] Überschreitungen von ½ Stunde gelegentlich zu gewissen Arbeiten gestattet, außerdem Überschreitungen gestattet an 20 Tagen im Jahre.

[93] Überschreitungen an 60 Tagen im Jahre gestattet.

[94] Sieben solche Ruhezeiten in der Woche: an 1 Tage in jeder 3., in Gemein-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter in Deutschland.**

| Höchstdauer der Schicht | Mindestruhezeit | Verbot der Nachtarbeit von .. abends bis .. früh | Mindestdauer der Pausen |
|---|---|---|---|
| Stunden | | | Stunden |
| 16[90] | 10 | — | 2, davon 1 Std. Mittags: Mindestdauer einer Pause 1/4 Std. |
| — | 10 | — | — |
| — | 8 | — | — |
| 12 oder 13[90 92] | 8 | — | bei 13 stündiger Arbeit 1 Std. Pause |
| 16[93] | 8[94] | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | nach 2 Std. Arbeit 1 Std. Pause |
| — | — | — | — |
| — | — | — | — |
| — | — | — | 1[95] |
| — | — | — | nach 2 Std. Arbeit 1 Std. Pause |
| — | — | — | 2, darunter eine Pause von 1 Std. |
| — | — | — | 2 |
| — | — | — | 2 |

den mit mehr als 20 000 Einwohnern in jeder 2. Woche 24 Stunden Ruhezeit; in den anderen Wochen außerdem an einem Tage in der Woche eine 6stündige Ruhezeit zwischen 8 Uhr früh und 10 Uhr abends; Ermächtigung der Verwaltungsbehörde, für gewisse Orte durch 3 Monate 17 stündige Arbeitsschicht und Ruhezeit 7 Stunden mit 2 Stunden Pausen außer den Mahlzeiten zu gestatten.

[95] Oder 6 Stunden ohne Pausen für Nahrungsaufnahme.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

resp. drei 8stündige Übergangsschichten bewirkt werden kann; so insbesondere für Eisenhütten, Emailgeschirrerzeugung, Kalk- und Gipsbrennerei, Tonwarenindustrie, Glashütten, Papierfabriken, Zellulose-erzeugung, Zuckerfabriken, Spiritusbrennerei.

ad f (Schicht): Für Blei- und Zinkhütten, die dem Berggesetze unterstehen, für gewisse Arbeiten teils Höchstdauer der Schicht 8 Stunden, teils Schichtdauer 6 Stunden und 4stündige Höchstarbeitszeit.

ad k (Pausen):

1. Für alle kontinuierlichen Betriebe mit 8stündiger Schicht Verkürzung der Gesamtdauer der Pausen auf $^1/_2$ Stunde, davon $^1/_4$ Stunde zu Mittag.

2. Erleichterungen durch Zulassung der Gewährung der Pausen im Wege der Abwechslung, der Verlegung der Pausen statt auf bestimmte, auf jene freien Zeitpunkte, die sich aus dem Gange des Betriebes ergeben, jedoch in der Regel ohne Verkürzung der $1^1/_2$ stündigen Gesamtdauer der Pausen, und zwar

α) mit Einhaltung der 1stündigen Mittagspause: für alle oder gewisse Arbeiten in 17 Gewerbegruppen. Es sind das: Eisenhüttenwerke; Emaillierwerke; Metallindustrie; Schmieden; Kalk-, Gips-, Ziegelwerke und gewisse Arbeiten der keramischen Industrie; Textilindustrie; Linoleumerzeugung; chemische Industrie; Sirup- und Traubenzuckererzeugung; Bierbrauerei, Malzfabrikation, Branntweinbrennerei; Essig-, Likör-, Preßhefe-, Kunsteiserzeugung u. dgl.; Bäcker und Zuckerbäcker; Gast- und Schankgewerbe; Friseure und Raseure; Handel; Transport; Wartepersonal für Dampfkessel, Motoren u. dgl.; Elektrizitätswerke und -Anlagen;

β) unter Umständen mit Verkürzung der Mittagspause (nicht der Gesamtdauer der Pausen) für alle oder gewisse Arbeiten in 8 Gruppen. Es sind das: Glashüttenbetrieb, Holzstoff-, Zellulose-, Pappe- und Papiererzeugung, Getreidemühlen, Teigwarenfabriken, Zuckerfabriken, Zeitungsdruckereien und bei 8stündiger Schicht Eisenbahntunnelbau.

**3. Bosnien.**

Ermächtigung der Regierung, für bestimmte Fabrikszweige mit kontinuierlichem Betriebe oder aus anderen Rücksichten die Höchst-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

arbeitszeit auf 12 Stunden zu verlängern und die Arbeitszeit zu regeln.

Geschehen für größere Sägewerke, und zwar Gestattung der Arbeit im Sommer von Morgendämmerung bis zur Abenddämmerung, 18 stündige Wechselschicht.

# VI. Sonn- und Feiertagsruhe.

## 1. Grundsätzliche Vorschriften.

### a) Sonntagsruhe.

A. Dauer: mindest 24 Stunden.

B. Beginn der Arbeitsruhe:

1. in Deutschland um 12 Uhr nachts; in kontinuierlichen Betrieben, falls der Betrieb durch 24 Stunden vollständig ruht, zwischen 6 Uhr abends des Vortages und 6 Uhr früh des Sonntags; für Frauen in Fabriken, größeren Werkstätten, Bergbau usw. beginnt schon am Vorabend um 5 Uhr eine 31 stündige Ruhezeit;

2. in Österreich spätestens um 6 Uhr früh des Sonntags;

3. in Ungarn spätestens um 6 Uhr früh; Ende frühestens um 6 Uhr früh des folgenden Tages;

4. in Bosnien fehlt eine Bestimmung über den Beginn der Ruhezeit.

C. Verlegung der Arbeitsruhe auf einen anderen Tag aus konfessionellen Gründen.

1. In Deutschland fehlt eine Bestimmung.

2. In Österreich Ermächtigung der politischen Landesbehörden von Galizien und Bukowina, nicht öffentliche Sonntagsarbeit im Erzeugungsgewerbe zu gestatten, wenn mit Rücksicht auf die Konfession regelmäßig eine 24 stündige Arbeitsruhe an einem anderen Wochentage eingehalten wird;

3. in Ungarn fehlt eine Bestimmung.

4. in Bosnien Ruhetag statt des Sonntags für Israeliten der Samstag, für Mohammedaner der Freitag; doch ist eine Änderung durch Vertrag zwischen den Parteien gestattet.

D. Ersatzruhe. Falls gestattete Sonntagsarbeit geleistet wird (s. u.), muß in der Regel gewährt werden:

1. in Deutschland bei mehr als 3 stündiger Sonntagsarbeit Arbeitsruhe entweder an jedem dritten Sonntag durch 36 Stunden

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder an jedem zweiten Sonntag von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends oder mit Zustimmung der unteren Verwaltungsbehörde, falls der Besuch des Gottesdienstes nicht gehindert wird, durch 24 Stunden an einem Wochentag;

2. in Österreich bei mehr als 3stündiger Sonntagsarbeit Arbeitsruhe entweder am nächsten Sonntag oder, wenn dies nicht möglich ist, an einem Wochentage oder (in einer Anzahl von Fällen) durch je 6 Stunden an zwei Tagen der Woche;

3. in Ungarn Arbeitsruhe entweder jeden Monat einen ganzen oder alle zwei Wochen einen halben Sonntag;

4. in Bosnien bei mehr als 3stündiger Arbeit Arbeitsruhe an einem Tage der nächsten Woche oder am nächsten Ruhetage.

### b) Feiertagsruhe.

Für die Feiertage wird vorgeschrieben

1. in Deutschland: Arbeitsruhe in demselben Umfang wie am Sonntag; bei zwei aufeinanderfolgenden Ruhetagen 36 Stunden Arbeitsruhe, zu Weihnachten, Ostern und Pfingsten 48 Stunden; welche Tage als Festtage gelten sollen, bestimmt die Landesregierung nach örtlichen und konfessionellen Verhältnissen;

2. in Österreich: Freigabe der nötigen Zeit zum Besuche des Vormittagsgottesdienstes;

3. in Ungarn: Arbeitsruhe am Stefanstag wie am Sonntag; an sonstigen Feiertagen Freigabe der nötigen Zeit zum Besuche des Gottesdienstes;

4. in Bosnien fehlt eine Bestimmung.

## 2. Gesetzliche Ausnahmen[97].

### 1. Deutschland.

Für Kinder nur Austragen und Botengänge, und zwar für fremde Kinder höchstens durch 2 Stunden und nicht nach 1 Uhr nachmittags;

für Jugendliche die für Erwachsene gestatteten Arbeiten (siehe unten) mit Ausschluß der Arbeit in Fabriken, größeren Werkstätten, Bergbau usw., in welchen Betrieben unbedingtes Verbot der Sonntagsarbeit für Jugendliche gilt;

[97] Siehe S. 175, Anmerkung 7.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

für Erwachsene ohne Ersatzruhe alle Arbeiten im Gast- und Schankgewerbe, im Verkehr und bei Aufführungen u. dgl., unaufschiebbare Arbeiten im öffentlichen Interesse und in Notfällen, einmal im Jahr für Inventur; mit Ersatzruhe Bewachung der Betriebsanlagen, gewisse Reinigungs-, Instandhaltungs- und Vorbereitungsarbeiten, Arbeiten zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen;

ferner für Jugendliche und Erwachsene im Handel durch 5 Stunden, deren Festsetzung durch die Verwaltungsbehörden unter Berücksichtigung der Zeit des Gottesdienstes erfolgt;

**2. Österreich.**

Im Gewerbe unaufschiebbare Arbeiten aus öffentlichen Rücksichten oder in Notfällen; Bewachung der Betriebsanlagen; Säuberungs- und Instandhaltungsarbeiten (Ersatzruhe; wenigstens jeden zweiten Sonntag freie Zeit zum Besuch des Vormittagsgottesdienstes); Inventur einmal im Jahr;

im Bergbau Arbeiten, welche keine Unterbrechung erleiden dürfen oder welche nur bei ruhendem Betrieb möglich sind, ferner in Fällen dringender Gefahr für die Sicherheit des Lebens, der Gesundheit und des Eigentums;

im Handel durch 4 Stunden jeden Sonntag (Freigabe der nötigen Zeit zum Besuche des Vormittagsgottesdienstes, Ersatzruhe); speziell Bureau- und Kontorarbeiten durch 2 Stunden jeden zweiten Sonntag; Festsetzung der Stunden durch die politische Landesbehörde.

**3. Ungarn.**

Arbeiten zur Reinhaltung und Instandsetzung der Arbeitsräume und Einrichtungen;

**4. Bosnien.**

Vorübergehende unaufschiebbare Arbeiten wegen öffentlicher Rücksichten oder in Notfällen; Bewachung der Betriebsanlagen; Säuberung und Instandhaltung der Betriebsanlage.

## 3. Einschränkung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung.

**1. Deutschland.**

Zur Gestattung der Sonntagsarbeit sind ermächtigt:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

a) der Bundesrat für bestimmte Gewerbe, insbesondere wenn die Arbeiten ihrer Natur nach Aufschub oder Unterbrechung nicht gestatten, dann für Saison- und Kampagneindustrien (Ersatzruhe);

b) die höheren Verwaltungsbehörden für Gewerbe, auch Handel, wenn Sonntagsarbeit zur Befriedigung der täglichen oder der besonderen sonntäglichen Bedürfnisse erforderlich ist; dann für Betriebe mit Windmotor oder unregelmäßiger Wasserkraft (Ersatzruhe);

c) die unteren Verwaltungsbehörden zeitweilig für einzelne gewerbliche Betriebe zur Verhütung eines unverhältnismäßigen Schadens, wenn das Bedürfnis nach Sonntagsarbeit nicht vorauszusehen war:

d) die Polizeibehörden für den Handel bis zu 10 Stunden für die letzten 4 Wochen vor Weihnachten und nach örtlichen Verhältnissen auch für andere Sonntage.

Geschehen ad a in bestimmtem Maße und unter bestimmten Bedingungen für 38 Gewerbe, darunter: Hüttenwerke, Glasfabriken, Kalk- und Gipsbrennerei, chemische Industrie, Petroleumraffinerie, Papier-, Zuckerfabriken, Spiritusraffinerien, Brauereien, Molkereien, handwerksmäßige Schneiderei, Schusterei, Putzmacherei usw.

Geschehen ad b in den Bundesstaaten in verschiedenem Umfange.

**2. Österreich.**

Zur Gestattung der Sonntagsarbeit sind ermächtigt:

a) die Regierung für unaufschiebbare Arbeiten in Gewerben mit kontinuierlichem Betrieb oder aus Rücksichten für die Bedürfnisse der Bevölkerung oder des öffentlichen Verkehrs, ferner für Kampagnebetriebe für die Dauer der Betriebszeit (Ersatzruhe);

b) die Landesbehörde für einzelne Produktionsgewerbe, welche die Regierung bestimmt, unter Berücksichtigung der örtlichen Bedürfnisse der Bevölkerung (Ersatzruhe);

c) die Landesbehörde hinsichtlich des Handels für einzelne Sonntage, die einen erweiterten Geschäftsverkehr erfordern, bis zu 8 Stunden; ferner auch für alle Sonntage wegen besonderer örtlicher Verhältnisse bis zu 8 Stunden; endlich für Orte mit weniger als 6000 Einwohnern zur Ermöglichung des Einkaufes für die Bevölkerung der Umgebung;

d) die Bergbehörde für unaufschiebbare Verladungsarbeiten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Geschehen ad a für alle oder gewisse Arbeiten in 54 Gewerben, insbesondere: Eisenhütten, Metallfabriken, Emailgeschirrerzeugung, Gips- und Kalkbrennerei, Zementerzeugung, Ziegelei, Tonwarenindustrie, Glashütten, Erzeugung von Akkumulatoren, Gerberei, Bleicherei, Färberei, Zeugdruckerei, chemische Industrie, Fettindustrie, Erzeugung von Mineralöl, Papierfabriken, Getreidemühlen, Mälzerei, Brauerei, Erzeugung von Zucker, Stärkezucker, Konserven, Salami, Spiritus, Essig, Stärke, Erzeugung von Gas, Elektrizität, Personen- und Gütertransport, Binnenschiffahrt, Leichenbestattung, Gast- und Schankgewerbe, Badeanstalten, Ein- und Ausladen auf Industriegleisen der Eisenbahnen; ferner für alle Gewerbe die unumgänglich nötigen Arbeiten für Beleuchtung und Heizung der Räume, Warmhalten und Anheizen der Öfen; Betrieb der Kesselanlagen, Wartung der Tiere.

Geschehen ad b in lokal sehr verschiedenem Umfange für Binden und Verkauf von Naturblumen, Erzeugung von Kunstblumen, Friseure, Bäcker, Zuckerbäcker, Fleischhauer, Fleischselcher, Molkereien, Photographen, Erzeugung von Sodawasser und Kunsteis.

3. **Ungarn.**

Ermächtigung der Regierung, die Sonntagsarbeit für einzelne Gewerbezweige zu gestatten, und zwar:

a) wegen Unzulässigkeit der Betriebsunterbrechung;

b) mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Konsumenten;

c) mit Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr oder wegen sonstiger öffentlicher Interessen.

Geschehen ad a namentlich für alle oder bestimmte Arbeiten in 26 Gewerbegruppen, insbesondere: Eisen- und Stahlindustrie, Emailgeschirrerzeugung, Erzeugung von Gips, Kalk, Ziegeln, keramische Industrie, Glasindustrie, Hanfösterei, Bleicherei, Zeugdruckerei, Seiden-, chemische, Petroleumindustrie, Getreidemühlen, Erzeugung von Zucker, Essig, Stärke, Teig, Zichorie, Käse, Butter, Salami, Bier, Malz, Spiritus, Weinkellerei, Erzeugung von Gas, Elektrizität, Gärtnerei.

Geschehen ad b, und zwar namentlich:

α) für den ganzen Sonntag und zumeist auch für den ganzen Stefanstag: Gast- und Schankgewerbe, Zuckerbäcker, Lebzelter, Verkauf und Zustellung gewisser Nahrungsmittel, Sodawassererzeugung, Naturblumenverkauf, gewisse Transportarbeiten, gewisse Arbeiten in Buchdruckereien, Photographie, Zeitungsverschleiß, Hökerge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schäfte, Badeanstalten, Kreditanstalten, die ausschließlich am Sonntag tätig sind;

β) bis 5 Uhr nachmittags: Handel und Gewerbe in Gemeinden bis zu 10 km von der Landesgrenze;

γ) bis 12 Uhr mittags: Fleischhauer, Selcher, Wursterzeugung, Rasieren, Frisieren, gewisse Arbeiten in der Maschinenindustrie, Kartoffelstampfen, Transport, Pfandleihgewerbe, dringende Reparaturen im Kleingewerbe;

δ) bis 10 Uhr vormittags: Bäcker, Handel (in Budapest und Agram nur Lebensmittelhandel).

ε) früheres Ende der Sonntagsruhe für gewisse Nahrungsmittelgewerbe (1 Uhr nachts), Vorbereitung von Transporten (3 Uhr früh), Gast- und Schankgewerbe (5 Uhr früh).

Geschehen ad c für Fuhrwerk, Leichenbestattung, Eisenbahnen, Schiffahrt, Post, Telegraph, Telephon, Packträger, Schutz gegen Überschwemmungen u. dgl.

**4. Bosnien.**

Ermächtigung der Regierung,

a) die Sonntagsarbeit zwecks Vermeidung unverhältnismäßigen Nachteiles für einen Betrieb oder die Arbeiter zu gestatten;

b) die Verlegung der Arbeitsruhe auf einen anderen Tag für ganze Gewerbe oder einzelne Betriebe mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung oder des öffentlichen Verkehrs oder des Betriebes selbst zuzulassen.

## 4. Ausdehnung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung.

**1. Deutschland.**

Es sind ermächtigt:

a) die Regierung zur Ausdehnung der Sonntagsruhe auf die gesetzlich ausgenommenen Gewerbe (noch nicht geschehen);

b) die Landesgesetzgebungen, die Sonntagsarbeit weiter einzuschränken;

c) die Gemeinden oder weiteren Kommunalverbände, die Sonntagsarbeit im Handel gänzlich zu verbieten.

**2. Österreich.**

Es sind ermächtigt:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

a) die Landesbehörden, die Sonntagsarbeit im Handel einzuschränken oder ganz zu verbieten;

b) die Landesbehörden, die Kontor- und Bureauarbeiten außerhalb des Handels in gleicher Weise zu regeln wie im Handel;

c) die Regierung, die Vorschriften über Sonntagsruhe auf die zu kaufmännischen oder höheren Diensten Angestellten in Kredit- und Versicherungsinstituten, Advokaturen u. dgl. auszudehnen (nicht geschehen).

In **3. Ungarn** und **4. Bosnien** fehlen Bestimmungen.

## VII. Arbeitsordnungen.

In allen vier Staaten besteht für die Unternehmer die Verpflichtung, eine Arbeitsordnung zu erlassen, und zwar

in Deutschland für gewerbliche Betriebe mit mindestens 20 beschäftigten Personen, in einigen Bundesstaaten auch für Bergwerke;

in Österreich für Fabriken und Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern, ferner im Bergbau;

in Ungarn für Fabriken;

in Bosnien für Fabriken und Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern.

Die Gesetze zählen bestimmte Punkte auf, welche die Arbeitsordnung enthalten muß; so übereinstimmend Anfang und Ende der Arbeitszeit, Arbeitspausen, Termin der Lohnzahlung; in Österreich, Ungarn und Bosnien auch die Art der Verwendung von Frauen und Jugendlichen.

In Deutschland ist vorgeschrieben, daß vor dem Erlasse der Arbeitsordnung den großjährigen Arbeitern oder statt dessen dem etwa bestehenden Arbeiterausschuß Gelegenheit gegeben werden muß, sich über die Arbeitsordnung zu äußern;

in Österreich und Bosnien muß die Arbeitsordnung sämtlichen Arbeitern bei ihrem Eintritte in die Arbeit verlautbart werden.

## VIII. Betriebsschutz.

### 1. Gesetzliche[98] Vorschriften.

A. Die Verwendung von weißem (gelbem) Phosphor zur Herstellung von Zündhölzern oder anderen Zündwaren ist in Deutschland, Österreich und Ungarn gesetzlich verboten (Berner Konvention).

[98] Siehe S. 175, Anmerkung 7.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

B. Davon abgesehen enthalten die Gesetze zumeist nur die ziemlich allgemein gehaltene Verpflichtung der Arbeitgeber, im Gewerbe im weiteren Sinne und Handel die Arbeiter gegen Betriebsgefahren zu schützen.

**1. Deutschland.**

Verpflichtung der Arbeitgeber,

a) die Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, daß die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet;

insbesondere für genügendes Licht, ausreichenden Luftraum und Luftwechsel, Beseitigung des entstehenden Staubes, der Dünste, Gase und Abfälle zu sorgen;

die erforderlichen Vorrichtungen zum Schutze der Arbeiter gegen gefährliche Berührung mit Maschinen oder gegen Gefahren des Betriebes, insbesondere auch gegen Feuersgefahr, zu treffen;

die erforderlichen Vorschriften über die Ordnung des Betriebes und das Verhalten der Arbeiter zur Sicherung eines gefahrlosen Betriebes zu erlassen;

b) zur Sicherung der Aufrechterhaltung der guten Sitten und des Anstandes die erforderlichen Einrichtungen zu treffen und zu unterhalten und die erforderlichen Vorschriften über das Verhalten der Arbeiter zu erlassen;

insbesondere die Trennung der Geschlechter beim Betriebe, soweit es die Natur des Betriebes zuläßt und soweit nicht die Aufrechterhaltung der guten Sitten und des Anstandes ohnedies gesichert ist, durchzuführen, wenn nötig nach Geschlecht getrennte Ankleide- und Waschräume beizustellen, die Bedürfnisanstalten entsprechend einzurichten;

c) speziell bei Beschäftigung von Arbeitern unter 18 Jahren die besonderen Rücksichten auf Gesundheit und Sittlichkeit zu nehmen, welche durch das Alter der Arbeiter geboten sind.

**2. Österreich.**

Verpflichtung der Arbeitgeber,

a) alle sanitären Vorkehrungen zu treffen, alle sonstigen Einrichtungen herzustellen und zu erhalten, die beim Betriebe des Gewerbes mit Rücksicht auf dessen Beschaffenheit oder die Art der Betriebsstätte

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter erforderlich sind;

insbesondere die Maschinen und Werkeinrichtungen derart einzufrieden oder mit Schutzvorschriften zu versehen, daß eine Gefährdung der Arbeiter bei umsichtiger Verrichtung der Arbeit nicht leicht bewirkt werden kann;

dafür zu sorgen, daß die Arbeitsräume nach Maßgabe des Gewerbes möglichst licht, rein und staubfrei erhalten werden, daß die Arbeitsräume, Arbeitsstätten und Arbeitsstellen erforderlichenfalls eine ausreichende künstliche Beleuchtung erfahren, daß die Luft entsprechend erneuert werde und der nachteiligen Einwirkung schädlicher Ausdünstungen entgegenwirke und daß überhaupt das Verfahren und der Betrieb in einer die Gesundheit möglichst schonenden Art eingerichtet sei;

b) bei der Beschäftigung von Arbeitern unter 18 Jahren und von Frauen die durch deren Alter und Geschlecht gebotene Rücksicht auf die Sittlichkeit zu nehmen;

c) eine entsprechende Anzahl von Sitzgelegenheiten für die Angestellten in Verkaufsläden beizustellen.

**3. Ungarn.**

a) Verpflichtung der Arbeitgeber,

alle Vorkehrungen zu treffen, die mit Rücksicht auf die Art der Anlage des Betriebes und gemäß den Erfordernissen desselben im Interesse der möglichsten Sicherung des Lebens, der körperlichen Sicherheit und Gesundheit der Arbeiter notwendig sind;

insbesondere Schutzvorrichtungen gegen Hinabstürzen oder Herabfallen eines Gegenstandes zu treffen;

für Schutzvorrichtungen oder Geländer an Trieb- und Zahnrädern und Transmissionen, an gefährlichen Arbeitsmaschinen, Aufzügen zu sorgen;

für gehörige Ventilation und Beleuchtung der Räume, für Entfernung der Gase, des Staubes, der Abfälle, des Schmutzes und für Beistellung eines genügenden Luftraumes zu sorgen;

Vorkehrungen gegen Feuersgefahr zu treffen;

dafür zu sorgen, daß die Arbeiter in Räumen, die mit giftigen Stoffen erfüllt sind, Respiratoren benützen und daß bei starker Staubentwicklung Exhaustoren verwendet werden;

die erforderlichen Mittel für erste Hilfeleistung bereitzuhalten.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

b) Verpflichtung der Arbeiter, die Vorschriften einzuhalten, welche der Arbeitgeber im Interesse der Sicherung des Lebens, der körperlichen Sicherheit und Gesundheit trifft.

**4. Bosnien.**

Verpflichtung der Arbeitgeber zur Befolgung sehr detaillierter, für alle Betriebe geltender Vorschriften; insbesondere über die Beschaffenheit der Betriebsräume (Raum, Flächeninhalt, Höhe, Beschaffenheit des Fußbodens, der Verkehrswege, Belichtung, Beleuchtung, Beheizung, Ventilation, Instandhaltung), über Vorkehrungen bei Dampfkesselanlagen, Kraftmaschinenanlagen, Transmissionen, Arbeitsmaschinen und Werkvorrichtungen, Aufzüge, Hebezeuge, Transporteinrichtungen, Lagerräume, über Verwendung von Schutzbehelfen, Beistellung von Wasch-, Bade-, Garderoberäumen, über Aborte; dazu kommen noch Spezialvorschriften für Baugewerbe, zur Verhütung von Unfällen und zum Schutze der Gesundheit der Arbeiter.

## 2. Ergänzung der allgemeinen Vorschriften durch die Verwaltung.

**1. Deutschland.**

Es sind ermächtigt:

a) die Polizeibehörde, für einzelne Anlagen solche Maßnahmen anzuordnen, welche zur Durchführung der oben angeführten Vorschriften erforderlich und nach der Beschaffenheit der Anlage ausführbar sind, insbesondere auch die Beistellung von angemessenen, in der kalten Jahreszeit geheizten Eßräumen. Jedoch Gewährung einer angemessenen Frist für die Ausführung, wenn keine dringende Gefahr für Leben oder Gesundheit besteht; und bei bestehenden Anlagen, außer im Falle einer Erweiterung oder eines Umbaues, nur solche Anforderungen, welche zur Beseitigung erheblicher, das Leben, die Gesundheit oder die Sittlichkeit gefährdender Umstände erforderlich sind oder ohne unverhältnismäßige Aufwendungen ausführbar sind;

b) der Bundesrat, dann die Landeszentralbehörden und die zuständigen Polizeibehörden, Vorschriften über die Anforderungen an bestimmte Arten von Anlagen zu erlassen, auch Anordnungen über das Verhalten der Arbeiter im Betriebe zum Schutze von Leben und Gesundheit zu treffen;

c) die Berufsgenossenschaften[99], für die unfallversicherungspflich-

[99] Diese Ermächtigung ist zugleich eine Verpflichtung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tigen Betriebe Vorschriften über die Einrichtungen und Anordnungen zu erlassen, welche die Mitglieder zur Verhütung von Unfällen in ihren Betrieben zu treffen und über das Verhalten, das die Versicherten zur Verhütung von Unfällen zu beobachten haben;

d) die Verwaltungsbehörden, für einzelne Betriebe der Hausarbeit Vorschriften zum Schutze der Arbeiter gegen Gefahr für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit, wie es die Natur des Betriebes gestattet, zu erlassen;

e) die Polizeibehörden, für einzelne Werkstätten der Hausarbeit Vorschriften zum Schutze der öffentlichen Gesundheit gegen Gefahren zu erlassen;

f) der Bundesrat, dann die Landeszentralbehörden und die Polizeibehörden, ähnliche allgemeine Vorschriften zum Schutze der Arbeiter und der öffentlichen Gesundheit zu erlassen.

Auf Grund der Ermächtigung sub b:

Vorschriften über die zu treffenden technischen Schutzvorkehrungen (zum Teil auch über den Ausschluß von Frauen und Jugendlichen, siehe oben S. 182 und 196) für folgende Betriebsgruppen: Steinkohlenwerke * in Preußen, Bayern, Sachsen und Elsaß-Lothringen; Zinkhütten * und Zinkerzrösthütten, Bleihütten *, Steinbrüche, Steinhauereien, Ziegelei- und Schamottefabriken, Glashütten, -schleifereien, -beizereien, Walz- und Hammerwerke, Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten *, Herstellung von Alkalichromaten *, Herstellung von elektrischen Akkumulatoren aus Blei *, Mahlen von Thomasschlacke und Lagerung von Thomasschlackenmehl *, Vulkanisieren von Gummi *, Buchdruckerei und Schriftgießerei, Arbeiten von Malern, Anstreichern usw. *, Bearbeitung von Faserstoffen, Tierhaaren, Fellen und Lumpen, Roßhaarspinnereien, Haar- und Borstenzurichtereien, Bürsten- und Pinselmachereien, Herstellung von Präservativs, Sicherheitspessarien, Suspensorien, Rohzuckerfabriken, Zuckerraffinerien, Melasseentzuckerungsanstalten, Herstellung von Zichorie, Herstellung von Zigarren;

in den Betrieben mit * ist periodische ärztliche Untersuchung vorgeschrieben, und zwar zumeist einmal monatlich.

Beistellung ausreichender Sitzgelegenheiten für die Angestellten in den Räumen für Bedienung der Kunden und in den Kontoren.

ad c zahlreiche Unfallverhütungsvorschriften durch die Berufsgenossenschaften.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

**2. Österreich.**

Es sind ermächtigt:

a) die Regierung, Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter zu erlassen und besondere Vorschriften dieser Art für einzelne Arten von Gewerben, Verrichtungen und Verfahren zu treffen, insbesondere auch die periodische ärztliche Untersuchung der Arbeiter in bestimmten gesundheitsgefährlichen Gewerben vorzuschreiben; jedoch für bestehende und bereits genehmigte Anlagen nur, soweit dafür nicht Änderungen der Anlage notwendig werden, welche die durch die Genehmigung erworbenen Rechte beeinträchtigen; es sei denn zur Beseitigung von offenbaren Gefahren für Leben oder Gesundheit der Arbeiter oder bei Ausführbarkeit ohne unverhältnismäßigen Kostenaufwand und ohne größere Betriebsstörung;

b) die Regierung, Verhaltungsmaßregeln für die Arbeiter zum Schutze ihrer körperlichen Sicherheit und Gesundheit vorzuschreiben;

c) die Regierung, zu verbieten, daß gewisse Maschinen beim Fehlen entsprechender Schutzvorrichtungen in den Verkehr gebracht werden.

Auf Grund der Ermächtigung sub a:

allgemeine Vorschriften für neue Anlagen: über Beschaffenheit der Arbeitsräume (Raum, Fläche, Höhe, Fußboden, Lage, Verkehrswege, Belichtung, Beleuchtung, Beheizung, Lufterneuerung, Instandhaltung, Umwehrungen), über Dampfkesselanlagen, Kraftmaschinenanlagen, Transmissionen, Arbeitsmaschinen, Werkseinrichtungen, Aufzüge, Hebezeuge, Schlag- und Fallwerke, Transporteinrichtungen, Lagerräume, Schutzbehelfe, Wasser-, Wasch-, Bade- und Garderoberäume, Aborte;

spezielle Vorschriften auch für schon bestehende Betriebe, und zwar für Steinbrüche, Hochbauten, Zuckerfabriken, Papierfabriken, Verkehr mit Zelluloid, Verwendung und Herstellung von Azetylen und Verkehr mit Karbid, Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten *, Buch- und Steindruckereien und Schriftgießereien *, Hadernverarbeitung, Sodawassererzeugung, Gewerbe, welche persönliche Dienste anbieten;

in den mit * bezeichneten Betrieben Verpflichtung zur periodischen ärztlichen Untersuchung der Arbeiter.

Verbot der Verwendung von Bleiweiß oder sonstigen bleihältigen Farben zu Innenanstrichen, Bezeichnungspflicht für Bleifarben;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zahlreiche lokale Vorschriften über Sicherheitsvorkehrungen im Bergbau.

Spezielle Schutzvorschriften für die dem Berggesetze unterstehenden Blei- und Zinkhütten.

**3. In Ungarn:**

Verordnungen über Betriebsschutz für die Bearbeitung von Tierhaaren und für Zündhölzchenfabriken.

## IX. Lohnzahlungsvorschriften.

Die Lohnzahlungsvorschriften erstrecken sich in Deutschland, Österreich und Bosnien auf das Gewerbe mit Einschluß von Heimarbeit, Bauten, Handel, Gastwirtschaft, Verkehr und Bergbau, in Ungarn nur auf Fabriken. Dabei sind in Österreich und Bosnien die Vorschriften für den Bergbau von denen für die anderen Betriebsgruppen zum Teil verschieden.

1. Verpflichtung zur Zahlung des Lohnes in barem Gelde (alle vier Staaten).

2. Verbot der Kreditierung von Waren und der Anrechnung auf den Lohn[100] (alle vier Staaten).

Ausnahmen von diesem Verbote:

a) Deutschland: Lebensmittel nach den Anschaffungskosten, Wohnung und Landnutzung nach örtlichen Miet- und Pachtpreisen; Feuerung, Beleuchtung, regelmäßige Beköstigung, Arznei, ärztliche Hilfe, Werkzeuge, Rohstoffe nach den durchschnittlichen Selbstkosten;

b) Österreich: Wohnung, Feuerungsmaterial, Benützung von Grundstücken, Arznei und ärztliche Hilfe, Werkzeuge und Arbeitsstoffe nach vorausgegangener Vereinbarung, ferner Lebensmittel oder regelmäßige Beköstigung nach Vereinbarung, aber höchstens zum Anschaffungspreise;

c) Ungarn: Wohnung, Brennholz, Benützung von Grundstücken, ordentliche Verpflegung, Arznei, ärztliche Hilfe, Werkzeuge, Materialien mit Zustimmung des Arbeiters;

d) Bosnien: Wohnung, Feuerung, Landnutzung, Werkzeuge,

---

[100] Gilt in Österreich nicht für den Bergbau; hier Verbot aller Abzüge, die nicht durch die Dienstordnung oder durch besondere Gesetze vorgesehen sind; Verpflichtung, Geleuchte und Gezähe unentgeltlich beizustellen; Verbot, Sprengmittel oder sonstige Arbeitsmittel höher anzurechnen als zum Selbstkostenpreis.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Materialien, Lebensmittel und Verköstigung auf Grund von Vereinbarungen, aber höchstens zum Anschaffungspreise[101].

3. Verbot von Vereinbarungen über den Bezug von Waren aus bestimmten Verkaufsläden (alle vier Staaten, Österreich und Bosnien mit Ausnahme des Bergbaues).

4. Verbot sonstiger Verabredungen über die Verwendung des Verdienstes außer für Einrichtungen zur Verbesserung der Lage der Arbeiter (Deutschland und Ungarn).

5. Verbot der Lohnzahlung in Gast- und Schankwirtschaften (Deutschland, ferner Österreich und Bosnien mit Ausnahme von Bergbau).

6. Verpflichtung zur Einhändigung eines schriftlichen Beleges über den Betrag des verdienten Lohnes (Deutschland für Betriebe mit wenigstens 20 Arbeitern, für Hausarbeit, ferner für jene Gewerbe, für welche der Bundesrat es anordnet, was bisher für Kleider- und Wäschekonfektion geschehen ist).

7. Verpflichtung zum Aushängen von Lohnverzeichnissen (Deutschland für Hausarbeit).

8. Verpflichtung, Rauminhalt oder Ladegewicht auf den Fördergefäßen ersichtlich zu machen, wenn der Lohn danach berechnet wird (Österreich für Bergbau).

9. Verbot des Nullens von Fördergefäßen (Österreich für Bergbau).

## X. Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutzes.

1. Verpflichtung zu schriftlichen Anzeigen an die Behörde, und zwar

über die beabsichtigte Beschäftigung fremder Kinder (Deutschland für Gewerbebetriebe);

über die beabsichtigte Beschäftigung von Jugendlichen oder Frauen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau usw.);

über die abgehaltenen Überstunden (Österreich für Fabriken);

über gewisse Sonntagsarbeiten (Österreich);

[101] Diese letzte Beschränkung gilt nicht für den Bergbau.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

über Vereinbarungen wegen Verlegung des Ruhetages der Juden und Mohammedaner auf andere Tage (Bosnien);

über jeden Unfall in unfallversicherungspflichtigen Betrieben (Deutschland, Österreich, Ungarn).

2. Verpflichtung zur Führung von Verzeichnissen, die der Behörde zugänglich sind, und zwar

über die beschäftigten Arbeiter (Österreich für Gewerbe außer Heimarbeit, Ungarn für Fabriken, Bosnien für Fabriken);

über die beschäftigten Jugendlichen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau usw.);

über Bestand und Wechsel der Arbeiter, Erkrankungen, ärztliche Untersuchungen (Deutschland und Österreich für Betriebe mit vorgeschriebener ärztlicher Kontrolle);

über die den einzelnen Arbeitern gewährte Ruhezeit und die von ihnen geleistete Überarbeit (Deutschland für Gast- und Schankwirtschaften);

über ausnahmsweise Sonntagsarbeit (Deutschland und Österreich).

3. Verpflichtung, im Betriebe anzuschlagen

einen Auszug aus den gesetzlichen Bestimmungen über die Verwendung von Frauen und Jugendlichen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Personen, Bergbau usw.);

das Verzeichnis der beschäftigten Jugendlichen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau usw.);

die besonderen Vorschriften über Personenschutz oder Betriebsschutz für Betriebe, für welche die besonderen Vorschriften gelten (Deutschland, Österreich);

die Arbeitsordnung für Betriebe, in welchen eine solche zu erlassen ist (alle vier Staaten);

eine Arbeitszeitordnung und die Bestimmungen über die Nachtarbeit der Frauen (Ungarn für Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern bei Beschäftigung von Frauen);

die Bewilligung, einen anderen als den gesetzlich vorgeschriebenen Ruhetag zu gewähren (Bosnien).

4. Gewerbeinspektion.

a) Organe:

In Deutschland neben den Polizeibehörden eigene Aufsichts-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beamte der Landesregierung; außerdem in einigen Staaten (Preußen, Bayern, Sachsen) Bergarbeiter als Sicherheitsmänner; in einigen Staaten überdies Heranziehung von Ärzten;

in Österreich vom Handelsminister ernannte Gewerbeinspektoren mit einem Zentralgewerbeinspektor an der Spitze; im Bergbau eigene Bergbauinspektoren;

in Ungarn Gewerbeinspektoren;

in Bosnien ein Gewerbeinspektor.

b) Wirkungskreis der Aufsichtsorgane:

Die Überwachung durch die Gewerbe-, resp. Bergbauinspektion erstreckt sich

in Deutschland auf die Vorschriften des Kinderarbeitgesetzes, des Hausarbeitgesetzes, ferner auf die Vorschriften der Gewerbeordnung über Sonntagsruhe (ausgenommen Handel), Betriebsschutz, Lohnnachweisungen in Betrieben mit wenigstens 20 Arbeitern, Arbeitsordnungen, Beschäftigung von Jugendlichen und Frauen in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau usw., in Motorwerkstätten, in Werkstätten der Kleider- und Wäschekonfektion;

in Österreich auf die Vorschriften der Gewerbeordnung, resp. des Berggesetzes über Betriebsschutz, über Verwendung der Arbeiter, Arbeitszeit, Pausen, Sonntagsruhe, über Arbeiterverzeichnisse, Arbeitsordnungen, Lohnzahlungen, auf das Verbot der Frauennachtarbeit, das Verbot der Verwendung von weißem Phosphor;

in Ungarn auf die Vorschriften der Gewerbeordnung über Betriebsschutz, jedoch nur in Fabriken und anderen gewerblichen Anlagen mit motorischer Kraft oder wenigstens 20 Arbeitern, ferner in 18 vom Gesetze aufgezählten Industrien[102], welche Liste im Verwaltungswege abgeändert werden kann;

in Bosnien auf die Vorschriften der Arbeiterschutzverordnung über Betriebsschutz, Verwendung von Arbeitern, Arbeitszeit, Arbeitspausen, wöchentlichen Ruhetag, Arbeitsverzeichnisse, Arbeitsordnungen, Lohnzahlungen.

c) Befugnisse der Aufsichtsorgane:

---

[102] Herstellung von Pulver, Sprengmitteln, Zündwaren, Feuerwerkskörpern, Beleuchtungsanlagen, Petroleumraffinerien, Knochenverarbeitung, Talgschmelzen, Blut- und Laugensiederei, Sammlung und Sortieren von Hadern, Flachs- und Hanfrösten, Röstöfen, Tonwarenbrennöfen, Metallgießereien, chemische Fabriken.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Alle Befugnisse der Ortspolizei, daher insbesondere auch Verhängung von Polizeistrafen, Erlaß von Verfügungen (Deutschland);

jederzeitiger Eintritt in die Arbeitsstätte (Deutschland, Österreich, Ungarn, Bosnien);

Einvernahme der Arbeiter und der Unternehmer (Deutschland, Österreich, Ungarn);

Anzeige von Gewerbeübertretungen (Deutschland, Österreich);

Einsprache gegen Entscheidungen der politischen Behörde (Österreich).

d) Verpflichtungen der Aufsichtsorgane:

Untersuchung aller Fabriken und Betriebe mit motorischer Kraft oder wenigstens 20 Arbeitern einmal im Jahr (Ungarn);

keine vorherige Ankündigung der Inspektion (Deutschland);

keine Annahme einer Vergütung für die Amtshandlung oder der Gastfreundschaft von Unternehmern oder Arbeitern (Österreich);

Geheimhaltung der Geschäfts- und Betriebsverhältnisse (Deutschland, Österreich, Ungarn, Bosnien);

keine Beteiligung an einem Unternehmen (Österreich, Ungarn).

* * *

## XI. Zusammenfassung und Ergebnisse.

Die in den Abschnitten III—X durchgeführte Gegenüberstellung der Arbeiterschutzvorschriften in den vier Rechtsgebieten läßt unmittelbar erkennen, in welchen Punkten zwischen allen oder einzelnen der vier Staaten Übereinstimmung besteht, wie weit die Verschiedenheiten zwischen ihnen gehen.

Zusammenfassend sollen hier die wichtigsten Momente hervorgehoben werden, das heißt diejenigen, welche für die Frage der wirtschaftlichen Annäherung der beiden Kaiserreiche vor allem von Bedeutung werden können.

Es sind das **die grundsätzlichen Bestimmungen über Personenschutz.**

Betrachtet man zunächst die vier Gesetzgebungen ganz im allgemeinen, so fallen sofort folgende charakteristische Momente auf:

Die Rechtslage in Österreich und in Bosnien ist sehr ähnlich, ja die Schutzvorschriften dieser beiden Länder decken sich großenteils;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Arbeiterschutzgesetzgebung Ungarns bleibt hinter der der drei anderen Rechtsgebiete stark zurück; zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich bestehen manche Übereinstimmungen, doch ist in einigen Punkten Deutschland, in anderen Österreich sozialpolitisch fortgeschrittener.

Die Arbeiterschutzgesetzgebungen Bosniens und Ungarns können wir rasch abtun, weil sie für die weitere Betrachtung ausgeschieden werden können.

**1. Bosnien.**

a) Übereinstimmung mit Österreich besteht in folgenden Punkten:

α) Für alle Gewerbebetriebe, ausgenommen Heimarbeit: Höchstarbeitszeit für Kinder unter 14 Jahren 8 Stunden; keine Höchstarbeitszeit für Jugendliche; Nachtarbeitverbot für Jugendliche durch 9 Stunden; Verpflichtung zur Gewährung von Arbeitspausen für alle, auch die erwachsenen männlichen Arbeiter; Wöchnerinnenruhe von 4 Wochen; keine Höchstarbeitszeit für Frauen.

β) Für Fabriken: Ausschluß aller Kinder unter 14 Jahren; Höchstarbeitszeit von 11 Stunden auch für erwachsene männliche Arbeiter;

γ) Für den Handel: Ladenschluß, Mindestruhe;

b) Verschiedenheiten bestehen dagegen in folgenden Punkten:

α) Ausdehnung der Schutzvorschriften für Fabriken (s. o.) in Bosnien auf alle Gewerbebetriebe mit mehr als 20 Personen, in Österreich nur auf Bauführungen mit mehr als 20 Arbeitern bei einer Bauführung und auf Regiebauten der Eisenbahnen;

β) Mindestalter für Gewerbe in Österreich mit Ausnahme von Heimarbeit 12 Jahre; fehlt in Bosnien (abgesehen von Fabriken).

γ) Mindestalter für den Bergbau in Bosnien 10, in Österreich 14 Jahre;

δ) Mindestruhe für Frauen in Bosnien nur in Fabriken 9 Stunden, in Österreich in Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern und im Bergbau 11 Stunden;

ε) Höchstarbeitszeit für alle Arbeiter im Bergbau in Bosnien 12 Stunden, in Österreich 10, für Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 9 Stunden;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ζ) Mindestruhe im Handel in Österreich 11 Stunden, fehlt in Bosnien.

Diese Verschiedenheiten zwischen Bosnien und Österreich bedeuten, abgesehen von der sub α) genannten, durchaus ein Zurückbleiben des Arbeiterschutzes in Bosnien gegenüber Österreich und zugleich (außer hinsichtlich der Höchstarbeitszeit im Bergbau) auch gegenüber Deutschland. Für die Frage der wirtschaftlichen Annäherung sind diese Verschiedenheiten jedoch infolge der geringen industriellen Entwicklung Bosniens ohne jeden Belang. Überdies ist eine Reform des Arbeiterschutzes in Bosnien geplant, durch welche jene Verschiedenheiten in mancher Hinsicht gemildert werden dürften.

**2. Ungarn.**

Die Personenschutzvorschriften erstrecken sich hier nur auf die Arbeiter in Fabriken und auf die Lehrlinge in anderen gewerblichen Betrieben; dazu tritt noch das Verbot der Frauennachtarbeit in Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern. Die Hauptgrundsätze sind:

In Fabriken: Mindestalter 12, mit behördlicher Bewilligung 10 Jahre, Höchstarbeitszeit für Kinder 8, für Jugendliche 10 Stunden, beides mit Einschluß der Schulzeit; Nachtarbeitverbot (8 Stunden) für Jugendliche; für alle Arbeiter Höchstarbeitszeit 14 Stunden, Pausen mindestens 2 Stunden;

in Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern für Frauen: Nachtarbeitverbot und Mindestruhe 11 Stunden;

in anderen gewerblichen Betrieben für Lehrlinge: kein Mindestalter, aber bis 12 Jahre Erfordernis der behördlichen Bewilligung für die Verwendung; Höchstarbeitszeit für Kinder 10, für Jugendliche 12 Stunden, beides mit Einschluß der Schulzeit; Nachtarbeitverbot (8 Stunden); Pausen 2 Stunden;

im Handel für Budapest und einige andere Gemeinden: Ladenschluß durch 10 Stunden.

Man sieht, daß der Arbeiterschutz in Ungarn erst in den Anfängen steckt. Das ist aber für die Frage der wirtschaftlichen Annäherung zwischen den beiden Kaiserreichen deswegen nicht von allzu großer Bedeutung, weil auch hier die Industrie noch sehr unentwickelt ist. Überdies wird auch in Ungarn eine Reform des Arbeiterschutzrechtes erwogen.

3. Wie verhalten sich aber **Deutschland und Österreich** hinsichtlich des Arbeiterschutzes? Das ist die entscheidende Frage. Nur

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zwischen Österreich und Deutschland kann an eine Beeinflussung der industriellen Konkurrenzfähigkeit durch verschieden weitgehenden Arbeiterschutz gedacht werden.

Die Antwort auf jene Frage ist sehr verschieden für die verschiedenen Gruppen von Betrieben und von geschützten Personen. Am raschesten orientiert man sich wieder durch eine übersichtliche Zusammenfassung der hauptsächlichen Bestimmungen.

In der folgenden Tabelle bedeuten: — das Fehlen der betreffenden Schutzvorschrift; = die Überflüssigkeit der Schutzvorschrift wegen gänzlichen Ausschlusses von der Arbeit. Stundenzahlen, die sich durch Rechnung aus andersartigen Bestimmungen folgern lassen, sind in () gesetzt.

(Siehe Tabelle S. 238 und 239.)

Die Übersicht zeigt:

a) **Der Arbeiterschutz geht in Deutschland weiter** als in Österreich in folgenden Punkten:

1. Ausschluß der Kinder unter 13 Jahren und bis zur vollendeten Schulpflicht nicht nur von Fabriken und Bauten mit mehr als 20 Arbeitern und Bergbau (Österreich), sondern auch von Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit Motor, ferner von Ziegeleien und einer Reihe anderer Betriebe mit mehr als 5 Arbeitern, von allen Tabak- und Konfektionswerkstätten, von allen Bauten, unterirdischen Gruben und Brüchen, überdies von einer sehr großen Anzahl von Werkstätten oder Arbeiten (fehlt in Österreich).

2. Ausschluß der Kinder unter 12 Jahren auch von der Heimarbeit (fehlt in Österreich);

3. Ausschluß der eigenen Kinder unter 10 Jahren von allen gewerblichen Arbeiten, einschließlich Heimarbeit (fehlt in Österreich);

4. Höchstarbeitszeit für fremde Kinder im Gewerbe, soweit überhaupt zugelassen, ferner in Gastwirtschaft, Handel und Verkehr 3 (Österreich 8) Stunden; in der Heimarbeit 3, für eigene Kinder 10 Stunden (fehlt in Österreich);

5. Mindestruhe für Kinder, soweit überhaupt zur Arbeit zugelassen, im Gewerbe ohne Heimarbeit 12 (Österreich 9) Stunden, in der Heimarbeit 12 Stunden (fehlt in Österreich);

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

6. Höchstarbeitszeit für Jugendliche in Fabriken 10 statt 11 Stunden, in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit Motor 10 statt $13^1/_2$ Stunden;

7. Mindestruhe für Jugendliche in Fabriken und Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern 11 statt 9 Stunden;

8. Arbeitspausen für Jugendliche in Fabriken und Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern 2 statt $1^1/_2$ Stunden, im Bergbau 2 statt 1 Stunde;

9. Höchstarbeitszeit für Frauen in Fabriken 10 statt 11 Stunden; in gewerblichen Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern 10 statt $11^1/_2$ Stunden; in Motorwerkstätten, Konfektionswerkstätten und einer Reihe anderer Betriebe 10 Stunden (fehlt in Österreich); überdies in allen diesen Gruppen Kürzung der Höchstarbeitszeit vor Sonn- und Feiertagen 8 Stunden (fehlt in Österreich); Arbeitsschluß vor Sonn- und Feiertagen um 5 oder $5^1/_2$ Uhr abends (fehlt in Österreich);

10. Mindestruhe für Frauen in Motorwerkstätten und Konfektionswerkstätten 9 Stunden (fehlt in Österreich);

11. Arbeitspausen für Frauen im Bergbau 1 Stunde (fehlt in Österreich).

b) **Der Arbeiterschutz geht in Österreich weiter** als in Deutschland in folgenden Punkten:

1. Nachtarbeitverbot für Jugendliche (9 Stunden) in allen Betrieben mit Ausnahme der Heimarbeit, also auch in gewerblichen Betrieben und Bauten mit weniger als 10 Arbeitern und ohne Motor, in Gastwirtschaften[116] und Verkehr (fehlt in Deutschland);

2. Höchstarbeitszeit für Jugendliche im Bergbau 9 statt 10, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 8 statt 10, im Handel 8 statt $12^1/_2$ Stunden;

3. Mindestruhe für Jugendliche im Bergbau 12, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 15 statt 11 Stunden, im Handel 11 statt 10 Stunden;

4. Höchstarbeitszeit für erwachsene Männer in Fabriken und Bauten mit mehr als 20 Arbeitern 11 Stunden (fehlt in Deutschland);

[116] Hier durch Verordnung Nachtarbeitverbot auf 5 Stunden herabgesetzt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Sachliches Geltungsgebiet | Art der Vorschrift | Kinder | |
|---|---|---|---|
| | | Deutschland | Österreich |
| I. Fabriken und Bauten mit mehr als 20 Arbeitern | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 14 [103] | 14 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | = | = |
| | c) Mindestruhe . } Stunden | = | = |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | = | = |
| II. Werkstätten u. Bauten mit 10 Arbeitern usw. | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 14 [103] | 12 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | = | 8 |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | = | 9 |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | = | 1½ |
| III. Motorwerkstätten [107], Konfektion [108] | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 14 | 12 |
| | b) Höchstarbeitszeit } Stunden | = | 8 |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | = | 9 |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | = | 1½ |
| IV. Sonstige Gewerbebetriebe (außer Heimarbeit), Gastwirtschaften, Verkehr | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 12 [109] | 12 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | 3 [110] | 8 |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | 12 | 9 |
| | d) Pausen . . . } Stunden | — | 1½ |
| V. Heimarbeit | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 12 [109] | — |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | 3 [110] | — |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | 12 | — |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | — | — |
| VI Bauten mit weniger als 10 Arbeitern | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 14 | 12 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | = | 8 |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | = | 9 |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | = | 1½ |
| VII. Bergbau im allgemeinen | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 14 | 14 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | = | = |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | = | = |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | = | = |
| VIII. Kohlenbergbau, Untertagarbeiten | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 14 | 14 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | = | = |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | = | = |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | = | = |
| IX. Handel | a) Zulassungsalter (Jahre) . . . . | 12 [109] | 12 |
| | b) Höchstarbeitszeit. } Stunden | 3 [110] | 8 |
| | c) Mindestruhe . . } Stunden | 12 | 11 |
| | d) Pausen . . . . } Stunden | 1½ | 1½ |

[103] Genauer 13 und erfüllte Schulpflicht.
[104] Bis 14 Jahre 6 Stunden.
[105] Samstag 8.
[106] Hausfrauen über Wunsch 1½.
[107] Mit gewissen Ausnahmen.
[108] In Deutschland auch Heimarbeitsbetriebe mit Motor oder in der Konfektion.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Jugendliche | | Frauen | | Männer | |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland | Österreich | Deutschland | Österreich | Deutschland | Österreich |
| — | — | — | — | — | — |
| 10 [104] | 11 | 10 [105] | 11 | — | 11 |
| 11 | 9 | 11 | 11 | — | — |
| 2 | 1½ | 1 [106] | 1½ | — | 1½ |
| — | — | — | — | — | — |
| 10 [104] | (13½) | 10 [105] | (11½) | — | — |
| 11 | 9 | 11 | 11 | — | — |
| 2 | 1½ | 1 [106] | 1½ | — | 1½ |
| — | — | — | — | — | — |
| 10 [104] | (13½) | 10 [105] | — | — | — |
| 9 | 9 | 9 | — | — | — |
| 2 | 1½ | 1 [106] | 1½ | — | 1½ |
| — | — | — | — | — | — |
| — | (13½) | — | — | — | — |
| — | 9 [111] | — | — | — | — |
| — | 1½ | — | 1½ | — | 1½ |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| — | (13½) | — | — | — | — |
| — | 9 | — | — | — | — |
| — | 1½ | — | 1½ | — | 1½ |
| — | — | — | — | — | — |
| 10 [104] | (9) [112] | 10 [105] | 10 [112] | — | 10 [112] |
| 11 | 12 | 11 | 12 | — | 12 |
| 2 | 1 | 1 [106] | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| 10 [104] | (8) [112] | 0 | 0 | — | 9 [113] |
| 11 | 15 | — | — | — | 15 |
| 2 | 1 | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| (12½) | (11½) | (12½) | (11½) | (12½) | (11½) |
| 10 | 11 | 10 | 11 | 10 | 11 |
| 1½ | 1½ | 1½ | 1½ | 1½ | 1½ |

[109] Eigene Kinder 10.
[110] Eigene Kinder 10 mit Einschluß der Schulzeit.
[111] Durch Verordnung für männliche Jugendliche in Gastwirtschaften 5 Stunden.
[112] Schichtdauer höchstens 12 Stunden.
[113] Mit Einschluß der Pausen unter Tag.
[114] Deutschland wenigstens 10, Österreich über 10.
[115] Schichtdauer 9 Stunden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

5. Arbeitspausen von $1^1/_2$ Stunden für alle Arbeiter in allen Gewerbebetrieben mit Einschluß von Gastwirtschaft und Verkehr (fehlt in Deutschland);

6. Höchstschichtdauer für Erwachsene im Bergbau 12, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 9 Stunden (fehlt in Deutschland);

7. Höchstarbeitszeit für Erwachsene im Bergbau 10, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 9 Stunden (fehlt in Deutschland); im Handel in der Regel $11^1/_2$ statt $12^1/_2$ Stunden;

8. Mindestruhe für Erwachsene im Bergbau 12, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 15 Stunden, in Deutschland nur für Frauen 11 Stunden, im Handel 10 statt 11 Stunden.

Kürzer ausgedrückt kann man auch sagen: Deutschland schützt die Kinder, Jugendlichen und Frauen stärker als Österreich, Österreich die Erwachsenen stärker als Deutschland: In Deutschland erstreckt sich wenigstens der Kinderschutz auch auf die Heimarbeit, in Österreich nicht; Deutschland schließt die Kinder aus mehreren Betriebsgruppen aus, in denen die Kinder in Österreich beschäftigt werden dürfen; es beschränkt die Arbeitszeit der fremden Kinder stärker als Österreich und begrenzt auch die Arbeitszeit der eigenen Kinder; die Höchstarbeitszeit für Frauen und Jugendliche ist in Deutschland kürzer bemessen als in Österreich und gilt nicht bloß für Fabriken, sondern auch für einen großen Teil der Werkstätten; Nachtarbeitverbot und Mindestruhe für Frauen haben einen weiteren sachlichen Geltungsbereich als in Österreich. Dagegen fehlt in Deutschland das Nachtarbeitverbot für Jugendliche in Betrieben, welche nicht den Fabriken und Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern gleichgestellt sind; es fehlt der 11-Stundentag für alle Arbeiter in Fabriken, der 10-Stundentag für alle Bergarbeiter, der 9-Stundentag für die Untertagarbeiter im Bergbau, es fehlt eine Pausenvorschrift für alle Arbeiter in allen Gewerbebetrieben einschließlich Gastwirtschaft und Verkehr (aber ohne Heimarbeit).

Damit ist klar geworden, auf welchen Punkten die Gesetzgebung eingreifen müßte, falls eine möglichste Vereinheitlichung des Arbeiterschutzes in den beiden Staaten erzielt werden soll.

Diese Vereinheitlichung kann freilich, rein theoretisch betrachtet, auf zwei verschiedenen Wegen erreicht werden: Dadurch, daß man die weitergehenden Schutzvorschriften des einen Staates auf das Niveau

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der weniger weitgehenden Vorschriften des anderen Staates herunterdrückt, oder umgekehrt dadurch, daß man die Schutzvorschriften des letzteren Staates entsprechend verschärft.

Allein von diesen beiden Wegen scheidet, wie kaum des näheren ausgeführt zu werden braucht, der erstere offenbar ganz aus; denn er widerspricht durchaus dem Gange der sozialen Gesetzgebung, ja der ganzen Kulturentwicklung; er ist nach dem furchtbaren Weltkriege doppelt und dreifach ungangbar.

Es bleibt daher — immer unter der Voraussetzung, daß man eine möglichste Gleichstellung der beiden Staaten hinsichtlich der sozialen Gesetzgebung anstrebt — nur der zweite Weg übrig: Jeder der beiden Staaten führt jene Schutzvorschriften bei sich ein, bezüglich welcher der andere Staat ihm vorausgeeilt ist.

Das würde aber praktisch im wesentlichen bedeuten:

Für Österreich: die Einführung eines Kinderschutzes nach deutschem Muster; die Einführung des 10-Stundentages und der 11-stündigen Mindestruhe für Jugendliche und Frauen in Fabriken, in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit Motor und in den Betrieben, welche in Deutschland den genannten Gruppen gleichgestellt sind; die Verkürzung der Frauenarbeit am Samstag;

für Deutschland: die Ausdehnung des Nachtarbeitverbotes für Jugendliche auf alle gewerblichen Betriebe mit Einschluß von Gastwirtschaft und Verkehr; die Festsetzung von $1^1/_2$ Stunden Arbeitspausen für alle Arbeiter in allen gewerblichen Betrieben im weiteren Sinne; die Einführung des 11-Stundentages für Fabriken, der 12-Stundenschicht und des 10-Stundentages für den Bergbau, der 9-Stundenschicht für Untertagarbeiten im Bergbau.

Dabei würde sich wohl ergeben, daß es bei den angeführten Reformen schwerlich sein Bewenden haben kann. Hält man nämlich die neu zu erlassenden Vorschriften im Geiste mit den gegenwärtig schon bestehenden zusammen, so stellt sich folgender komplizierter Tatbestand heraus: In den Fabriken würde für Männer die 11-stündige, für Frauen und Jugendliche die 10-stündige Höchstarbeitszeit gelten; dagegen in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit motorischer Kraft und in gleichgestellten Betrieben eine unbeschränkte Arbeitszeit für Männer, eine bloß 10stündige für Frauen und Jugendliche — ein Zustand, der schwerlich aufrechterhalten werden



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

könnte. Es läge nahe, statt dessen auf den ohnedies nicht scharf faßbaren Fabriksbegriff für den Arbeiterschutz endgültig zu verzichten — wie dies schon in Deutschland, Frankreich, vielen anderen Staaten und in den internationalen Arbeiterschutzverträgen geschehen ist — und für alle oben genannten größeren oder gefährlicheren Betriebe den 10-Stundentag für alle Arbeiter festzusetzen. Eine solche Vorschrift besitzen gegenwärtig schon Norwegen, die Schweiz, Portugal und Serbien; auch Frankreich kommt diesem Stand der Dinge schon sehr nahe und war bei Ausbruch des Krieges im Begriffe, die 10stündige Höchstarbeitszeit sogar ganz allgemein auch für erwachsene männliche Arbeiter für alle gewerblichen Betriebe einzuführen.

Sehen wir aber zum Schlusse noch zu, ob man gegen die in Frage stehenden Reformen nicht einwenden könnte, sie seien gar zu weitgehende, zu unvermittelte Neuerungen, die man den Industrien nicht zumuten dürfe.

Es wäre naheliegend, demgegenüber einen allgemeinen Gesichtspunkt geltend zu machen: daß nämlich die industriellen und sozialen Verhältnisse in beiden Staaten doch sehr ähnlich gelagert seien, so daß man annehmen könne, daß Arbeiterschutzvorschriften, die in dem einen Staate unangefochten bestehen, auch in dem anderen nicht unmöglich seien.

Allein es dürfte sich empfehlen, da solche allgemeine Erwägungen stets nur Teilwahrheiten enthalten, die in Betracht kommenden Reformen einzeln ins Auge zu fassen.

1. Daß die Kinderschutzvorschriften in Österreich unzureichend sind, wird allgemein anerkannt.

Den schlagendsten Beweis dafür hat die große und eingehende statistische Erhebung erbracht, welche die österreichische Regierung im Jahre 1908 bei mehr als 10 % aller Schulkinder über deren Verwendung zu gewerblichen, landwirtschaftlichen und hauswirtschaftlichen Arbeiten veranstaltet hat. Die in den Jahren 1910—1913 veröffentlichten Ergebnisse[117] haben gezeigt, daß die Arbeitskraft schon der jüngsten Kinder — z. T. auch der nur 4jährigen — oft in einem Grade ausgenützt wird, daß dadurch die körperliche, geistige und moralische Entwicklung der heranwachsenden Generation auf das

[117] Erhebung über die Kinderarbeit in Österreich im Jahre 1908. XLII und 364 S.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schwerste geschädigt wird. Es steht denn auch im österreichischen Parlament seit mehr als 10 Jahren ein vom Abgeordneten Dr. Julius Ofner eingebrachter, dem deutschen Kinderarbeitsgesetz großenteils nachgebildeter Gesetzentwurf in Beratung, der auch Anlaß zu jener statistischen Erhebung war. Dieser Gesetzentwurf hat allerdings zum Teil heftigen Widerstand ausgelöst; aber hauptsächlich deshalb, weil er auch die Kinderarbeit in der Landwirtschaft einzuschränken vorschlägt, ein Problem, das uns hier nicht unmittelbar interessiert.

War die Einführung eines verstärkten Schutzes der Kinder in Österreich schon früher dringlich, so ist sie durch den Krieg, der die arbeitsfähige Bevölkerung so stark verringert, geradezu unausweichlich.

2. Bezüglich der 10stündigen Höchstarbeitszeit für Frauen und Jugendliche und der 11stündigen Mindestruhe für Jugendliche liegen die Verhältnisse noch klarer.

Bekanntlich hat im Herbste des Jahres 1913 in Bern eine internationale, von den meisten europäischen Staaten beschickte Konferenz stattgefunden, in welcher sich die Delegierten der dort vertretenen Regierungen auf den Text zweier internationaler Verträge einigten, wonach die Vertragsstaaten verpflichtet waren, die eben angegebenen Schutzvorschriften mit gewissen Ausnahmen zu erlassen. Die formelle Ratifizierung der Verträge hätte im Sommer 1914 stattfinden sollen, sie wurde aber durch den Ausbruch des Krieges verhindert. Da aber auch die österreichischen Regierungsvertreter dem Vertrage zugestimmt haben, besteht offenbar kein Hindernis für die Einführung dieser Reform in Österreich.

3. Die Festsetzung des 11-Stundentages für Fabriken, eventuell für alle Betriebe mit wenigstens 10 Arbeitern oder motorischer Kraft ist unter den Maßnahmen für Deutschland scheinbar die am tiefstgreifende; besteht doch hier bisher für die Arbeitszeit der erwachsenen männlichen Arbeiter keine gesetzliche Schranke, und auch der Bundesrat hat von seinem Recht, die Arbeitszeit aus sanitären Gründen zu begrenzen, nur in geringem Umfange Gebrauch gemacht (siehe oben S. 214 f.).

Trotzdem darf wohl gesagt werden, daß der Einführung einer 11stündigen Höchstarbeitszeit in Deutschland keine erheblichen Schwierigkeiten entgegenstehen.

Gerade hinsichtlich der industriellen Großbetriebe dürfte das früher angeführte Argument wohl zutreffen: Wenn die österreichische



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Industrie seit 30 Jahren mit der 11 stündigen Höchstarbeitszeit so gut auskommt, daß die Regierung nicht veranlaßt wurde, von ihrer Ermächtigung, Ausnahmen zu bewilligen, Gebrauch zu machen (siehe oben S. 212 f.), so muß doch offenbar auch die technisch und organisatorisch fortgeschrittenere deutsche Industrie mit diesem Zeitmaße auskommen können.

Dafür sprechen auch alle ziffernmäßigen Daten, die wir über die tatsächliche Dauer der Arbeitszeit in der deutschen Industrie besitzen. So ergibt die Statistik der Tarifverträge[118] folgendes: Es bestanden am Ende des Jahres 1913 in Deutschland 9430 Tarifverträge mit einer Regelung der täglichen Arbeitszeit; sie umfaßten 132 825 Betriebe mit 1 247 473 Arbeitern. Für 1 229 966 Arbeiter oder 98,6 % war eine Arbeitszeit bis zu 11 Stunden, nur für 17 507 oder 1,4 % eine längere Arbeitszeit vereinbart worden. Das gleiche Bild zeigt sich, wenn man jene 9813 Tarifverträge betrachtet, in welchen eine wöchentliche Höchstarbeitszeit festgesetzt worden ist: Von den insgesamt 1 307 177 Arbeitern, die unter diese Verträge fallen, hatten 1 274 663 oder 97,6 % eine wöchentliche Arbeitszeit von höchstens 64 Stunden, 32 514 oder 2,4 % eine solche von mehr als 64 Stunden.

Die Einführung der 11 stündigen Höchstarbeitszeit würde somit in Deutschland an den bestehenden Zuständen praktisch nichts wesentlich ändern; sie würde nur eine sozialpolitische Schmutzkonkurrenz seitens einzelner Unternehmer unmöglich machen.

Aber das Gleiche läßt sich auch für den 10-Stundentag sagen. Denn selbst die mehr als 10 stündige Arbeitszeit besitzt in Deutschland offenbar nur noch eine sehr geringe Verbreitung: auf sie entfallen in den Tarifverträgen 3,7 % der Arbeiter; ebenso auf die mehr als 60 stündige Arbeitszeit in der Woche 3,7 %.

Diese Zahlen legen wohl den schon früher ausgesprochenen Gedanken nahe, daß man zweckmäßigerweise gleich den erwähnten weiteren Schritt zum einheitlichen 10-Stundentag für alle Arbeiter in Betrieben mit wenigstens 10 Arbeitern oder Motor machen könnte.

Ähnlich wie in Deutschland liegen die tatsächlichen Verhältnisse in Österreich. In den Tarifverträgen des Jahres 1912 wurde für 86,6 % der Arbeiter eine tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden oder

[118] Die Tarifverträge im Deutschen Reiche am Ende des Jahres 1913. Bearbeitet vom Kaiserl. Statistischen Amte, Berlin 1914.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

weniger, nur für 13,4 % der Arbeiter eine Arbeitszeit von mehr als 10 Stunden vereinbart.

Diese Zahlen sind um so beweiskräftiger, als die Tarifverträge sich weit mehr auf das Kleingewerbe erstrecken als auf die Großindustrie; in den Fabriken und größeren Betrieben ist aber im allgemeinen die Arbeitszeit kürzer als in den kleineren Betrieben.

4. Für den Bergbau und speziell für die Untertagarbeiten im Kohlenbergbau dürfte Deutschland aus ganz ähnlichen Gründen die in Österreich bestehenden Vorschriften über Schichtdauer und Arbeitszeit ohne besondere Schwierigkeiten annehmen können.

5. Die Verallgemeinerung der Pausenvorschrift auf alle Betriebsgruppen und auf alle, auch die erwachsenen männlichen Arbeiter würde in Deutschland zwar eine Neuerung darstellen, aber kaum eine solche, deren Einführung besonderen Schwierigkeiten begegnen würde, während für die Reform sehr gewichtige sanitäre Momente sprechen. Gegenwärtig dürften wohl schon — trotz des Fehlens einer Vorschrift — die Arbeiter in den meisten Betrieben infolge des Zwanges der Verhältnisse Arbeitspausen erhalten und deren Ausmaß kann auch nicht viel geringer sein, als das in Österreich vorgeschriebene von $1^1/_2$ Stunden. Es würde sich also auch hier zumeist nur um die rechtliche Festlegung dessen handeln, was ohnedies in der Regel geschieht.

Dafür bietet die oben erwähnte Statistik der Tarifverträge gleichfalls einen wertvollen Beleg. Im ganzen standen am 31. Dezember 1913 Tarifverträge für 1 398 597 Arbeiter in Kraft; diese Tarifverträge enthielten für 1 024 234 Arbeiter, das heißt für 73 % der Gesamtzahl, Bestimmungen über die Gewährung von Pausen. Dabei wurden fast stets Frühstücks- und Vesperpausen von wenigstens 15 Minuten, eine Mittagspause von wenigstens 60 Minuten vereinbart.

Daß es übrigens in Österreich möglich gewesen ist, gerade in den letzten Jahren die bis dahin bestehenden Ausnahmen von der Pausenvorschrift fast ganz zu beseitigen, spricht auch dafür, daß in Deutschland eine solche Norm ganz unbedenklich eingeführt werden könnte. Ob es sich dabei empfehlen würde, die Bestimmungen der österreichischen Gewerbeordnung einfach zu übernehmen oder diese — anerkanntermaßen sehr reformbedürftigen — Bestimmungen durch zweckmäßigere zu ersetzen, ist eine sekundäre Frage.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

6. Es erübrigt noch die Ausdehnung des 9stündigen Nachtarbeitverbotes für Jugendliche auf jene Betriebsgruppen, für welche es heute in Deutschland noch nicht gilt. Gerade diese Maßregel wäre vom Standpunkte der gegenwärtig doppelt wichtigen Ertüchtigung des jugendlichen Nachwuchses von nicht genug zu schätzender Bedeutung.

Neben den hier speziell besprochenen Verschiedenheiten der Arbeiterschutzgesetzgebung in Deutschland und Österreich haben die übrigen Unterschiede geringere Tragweite.

Wir gelangen daher zu folgendem Ergebnis:

Zwischen den Arbeiterschutzvorschriften Österreichs und Deutschlands bestehen verhältnismäßig große Unterschiede. Dagegen sind die tatsächlichen Arbeitsverhältnisse einander wesentlich ähnlicher. Falls im Interesse der wirtschaftlichen Annäherung zwischen den beiden verbündeten Mächten auch eine möglichste Annäherung der Arbeiterschutzgesetzgebungen Deutschlands und Österreichs — die beiden anderen Rechtsgebiete kommen dafür weniger in Betracht — angestrebt werden sollte, so könnte dies nur derart geschehen, daß jeder der beiden Staaten die weitergehenden Schutzvorschriften des anderen Staates bei sich einführt; ein Vorgehen, dem keine übergroßen Schwierigkeiten entgegenstehen und das auch, ganz abgesehen von der Frage der sonstigen wirtschaftlichen Annäherung, für beide Staaten einen wichtigen Fortschritt auf dem Gebiete der Sozialreform bedeuten würde.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Die Annäherung der Zentralmächte und die Arbeiter.

Von

**August Winnig** (Hamburg).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

I. Geschichtlicher Überblick . . . . . 249—252
1. Das Donauland als deutsche Kolonie in der Geschichte . . . 249
2. Das Ringen um die staatliche Einheit der Nation . . . . . 250
3. Österreichs deutsche Aufgabe: die Stellung der Donaumonarchie zum Deutschen Reiche und in der Weltpolitik . . . . . 251

II. Beziehungen zwischen den Arbeitern Deutschlands und Österreich-Ungarns . . . . . 252—260
1. Geistige Beeinflussung der österreichisch-ungarischen Arbeiter durch die deutsche Arbeiterbewegung; das deutsche Gewerkschaftssystem als Vorbild; Ausstrahlungen nach den Balkanländern 252
2. Österreichisch-ungarische Arbeiter in Deutschland, ihre Stärke in verschiedenen Berufsabteilungen und Gebieten . . . . . 256
3. Organisatorische Beziehungen als Folge der Arbeiterwanderungen 258
4. Deutsche Arbeiter in den Donauländern . . . . . 259

III. Die Annäherung beider Reiche als Ergebnis des Krieges 260—265
1. Die Annäherung als politische Notwendigkeit und als Ausdruck gemeinsamer Verantwortlichkeit . . . . . 260
2. Fort mit den Aufenthaltsbeschränkungen! . . . . . 261
3. Die Annäherung auf dem Gebiet der Sozialversicherung . . 262
4. Wirtschaftspolitische Annäherung . . . . . 263

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## I.

Es mutet wie ein Nachklang ferner, jahrhundertealter geschichtlicher Zusammenhänge an, daß die beiden großen Reiche der europäischen Mitte den furchtbaren Kampf um ihr Bestehen und ihre Geltung in engster politischer und militärischer Gemeinschaft führen müssen. Deutsch-Österreich, die südliche Hälfte des alten deutschen Koloniallandes, entstand, als das eigentliche Gebiet des Reiches dem wachsenden Volke zu enge ward, um auf dem Boden der Naturalwirtschaft sein Genüge zu finden; was vordem die Sicherung des deutschen Grenzgebiets im Osten immer wieder nahegelegt hatte: die Erweiterung der deutschen Herrschaft donauabwärts und über Elbe und Oder hinaus, vollzog sich nun mit der Elementarkraft zwingender geschichtlicher Notwendigkeiten. Es war deutsches Schicksal, ungeheure Volkskräfte für das ersehnte Ziel der festen staatlichen Zusammenfassung der Nation einzusetzen und zu opfern, ohne dies Ziel doch sicher und auf die Dauer erreichen zu können. Sechs Jahrhunderte der deutschen Geschichte sind erfüllt von diesem heroischen aber hoffnungslosen Ringen um die Verwirklichung der Idee des deutschen Nationalstaats. Unzerstörbar lebte diese Idee in den Besten des Volkes, und doch war ihr nie Verwirklichung beschieden; sie scheiterte weniger an der Rückständigkeit der Wirtschaft und der politischen Organisation des Ganzen, als an der Verschiedenartigkeit der Entwicklungshöhe in den einzelnen Stammes- und Wirtschaftsgebieten. Diese Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen und politischen Kultur erzeugte eine Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen und öffentlich-rechtlichen Bedürfnisse und Interessen, die sich wohl unter dem Zwange einer großen militärischen Macht vorübergehend einem äußerlich geschlossen staatlichen Rahmen einfügte, aber schließlich immer wieder zur Sprengung dieses Rahmens trieb und der Sonderentwicklung der einzelnen Gebiete freie Bahn schuf.

Welcher Abstand der wirtschaftlichen Kultur und daraus folgend der wirtschaftlichen Bedürfnisse zwischen den Gewerbe und Handel

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

treibenden Städten und den Grundherrschaften des Landes! Welcher Abstand zwischen den rheinischen und fränkischen Reichsteilen und den Gauen der norddeutschen Tiefebene! Hier Warenproduktion und starkes Vordringen und Überwiegen der Geldwirtschaft, dort primitiver Landbau und naturalwirtschaftlicher Güteraustausch. Welche Unterschiede des sachlichen und persönlichen Rechts klafften zwischen diesen Gebieten! Wie mußten die Interessen dieser Gebiete an der politischen Organisation auseinanderstreben!

Als die Interessen des städtischen Kapitals gebieterisch eine starke Machtentfaltung forderten, die nur durch umfassende Organisation der öffentlichen Gewalt zu erreichen war, da waren die Widerstände, die sich der staatlichen Zusammenfassung der Nation in den Weg stellten, noch stark genug, sie zu verhindern, und das Ergebnis dieses Ringens war nicht eine starke deutsche Reichsmacht, sondern der Städtebund der Hansa.

Wohl hatte später die ökonomische Entwicklung die Vorbedingungen einer zentralistisch organisierten deutschen Staatsmacht herausgebildet, aber sie hatte zugleich, im allgemeinen auf der Grundlage der geschichtlichen Stammesgebiete, überlegene Mächte des Widerstandes geschaffen: das Landesfürstentum, das längst das alte Lehensverhältnis, das Zeichen seiner Abhängigkeit von der kaiserlichen Reichsgewalt, abgestreift und seine Macht auf eine feste Organisation der staatlichen Gewalt gestellt hatte. Von dieser Zeit an stießen alle auf die Stärkung der Reichsgewalt zielenden Strebungen auf den festen Widerstand des Landesfürstentums. Der Westfälische Friede besiegelte die Ohnmacht des Reiches und die Selbständigkeit seiner einzelnen Teile. Der kaiserliche Name verlor seine gesamtdeutsche Geltung, er wurde zu einer Privatsache der südlichen Hälfte des kolonialen Ostens bzw. der dort regierenden habsburgischen Dynastie. Die selben Jahrhunderte, die im Osten und im Westen der deutschen Grenzen mächtige, zentralistisch aufgebaute Reiche herausbildeten, waren für Deutschland die Zeit der ärgsten nationalen Zerrissenheit. Alle großen Völker Europas durchpulste ein stürmischer Drang nach nationaler Kraftentfaltung; Deutschland allein blieb davon unberührt, das Volk dämmerte sein unbedeutendes Leben weiter und die Regierungen intrigierten und stritten gegeneinander. Der nationale Gedanke war so hinfällig geworden, daß Bündnisse mit außerdeutschen Mächten gegen andere Teile des eigenen Volkes kaum noch leise Bedenken weckten. Erst als die kapi-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

talistische Entwicklung mit ihrer großartigen Steigerung des Verkehrs der Menschen und Güter ein dichtes und immer dichter werdendes Netz von ökonomischen und kulturellen Beziehungen zwischen allen Teilen des ehemaligen Reiches gesponnen hatte, erwachte das Streben nach staatlicher Einheit aller deutschen Länder wieder. Aber auch jetzt noch waren die widerstrebenden dynastischen Interessen so stark, daß die Verwirklichung nur unter gewaltsamen Kämpfen und Erschütterungen und auch dann nur halb möglich war. Die Wiederaufrichtung des Reiches nach dem Deutsch-Französischen Kriege war wohl ein großer und entscheidender Schritt auf dem Wege zur nationalen Einheit, aber sie war noch nicht diese Einheit selbst; die 12 Millionen Deutschen Österreichs blieben außerhalb dieser nationalen Gemeinschaft.

Was vor dem Kriege jeden Gedanken an eine vollständige Einigung aller deutschen Gebiete aussichtslos und utopisch erscheinen ließ, das war der eigenartige Charakter, den Österreich im Laufe der Zeiten angenommen hatte. Je mehr Österreich seinen Einfluß in Deutschland hatte schwinden sehen, um so mehr hatte es sich dem Osten zugewandt. Das ewig unruhig gärende Völkergemisch der Balkanhalbinsel hatte immer seine Aufmerksamkeit gefordert, es war jahrhundertelang der Schutzwall des Deutschtums gegen die von dorther kommenden Züge und Bedrohungen gewesen. So war diesem Österreich die Aufgabe einer besonderen Slawenpolitik erwachsen, durch die es allmählich ein Staatswesen ganz eigener Art geworden war, dessen deutscher Charakter mehr und mehr verblaßte. Erst dieser Krieg läßt uns erkennen, wie stark dieses Österreich trotz alledem mit dem Deutschen Reiche verbunden ist, allerdings nicht verbunden in seiner Organisation, nicht in seiner bis zum Kriege bestehenden Staatsidee, aber verbunden in den Grundlagen und Bedingungen seines staatlichen Lebens. Deutschland und Österreich-Ungarn gehören zusammen. Es sind nicht wesenlose Begriffe, wie etwa die „Nibelungentreue", die sie zum gemeinsamen Gegenstande eines furchtbaren Kampfes auf Tod und Leben gemacht haben, es sind die wirtschaftlichen und politischen Grundlagen ihres Daseins. Sie sind einmal der notwendige Riegel Europas gegen die Unkultur des Ostens, sie sind zum andern der Kristallisationspunkt des europäischen Wirtschaftslebens, der erhalten bleiben und erstarken muß, um das Recht Europas gegen die Wirtschaftskreise des Ostens und Amerikas und gegen das englische Weltwirtschaftssystem zu behaupten und zur Geltung zu bringen. Erst der Krieg hat diese Sach-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lage so klar werden lassen, daß sie weiteren Kreisen zum Bewußtsein gekommen ist. Damit aber ist auch die Frage einer engeren staatsrechtlichen und wirtschaftlichen Verbindung beider Reiche in Fluß gekommen. Es gilt zu zeigen, wie sehr sie heute schon aufeinander angewiesen sind, und wie eine engere Verbindung nicht nur möglich, sondern auch ein tatsächliches Bedürfnis größerer Interessenkreise ist. Ich beabsichtige dies für das Gebiet der Arbeiterinteressen zu tun.

## II.

Die Arbeiterbewegung unserer Tage ist auch insofern ein Kind ihrer Zeit, als sie in ihrem Wesen den Zug zum Internationalismus widerspiegelt, der heute das ganze Kulturleben erfaßt hat; die kriegerischen Ereignisse haben ihn unterbrochen und gestört, aber sie haben ihn nicht vernichtet. Er wurzelt in der Tatsache des Verkehrs der Menschen und Güter von Land zu Land, und es ist noch immer so gewesen, daß einem solchen Verkehr auch der Austausch der Gedanken folgt. Es bilden sich dabei Beziehungen und gemeinsame Interessen, die nach ideeller und organisatorischer Betonung und Vertretung streben. Sind so die internationalen Verbindungen der Arbeiter aus offen zutage liegenden Verhältnissen zu erklären, so ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Beziehungen zwischen den Arbeiterorganisationen Deutschlands und Österreich-Ungarns besonders zahlreich und fest sind. Hier traten zu den allgemeinen Triebkräften des Internationalismus mannigfaltige Berührungspunkte geistiger, kultureller und wirtschaftlicher Art hinzu. Die deutsche Sprache bildet die Brücke, die den Austausch der Gedanken und Ziele vermittelt. Das deutsche Element ist in der österreichischen wie in der ungarischen Arbeiterbewegung stärker vertreten, als man nach dem zahlenmäßigen Verhältnis der Nationen annehmen möchte. Die hohe Bedeutung des deutschen Schrifttums für die Gesamtheit der Donaumonarchie gilt auch für die Arbeiterbewegung. Selbst dort, wo die Arbeiterliteratur in anderen Sprachen erscheint, steht sie unter dem Einflusse des Geistes der deutschen Arbeiterbewegung. Ganz deutlich sieht man den Geist der deutschen Arbeiterbewegung in dem österreichischen Gewerkschaftswesen wirksam, so daß man sagen darf, daß die deutschen und die österreichischen, in etwas abgewandelter Form auch die ungarischen Gewerkschaften dem gleichen Gewerkschaftssystem angehören. Die Merkmale des deutschen Gewerkschaftssystems bestehen in diesen Eigenschaften:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1. Straffer zentralistischer Aufbau: zentrale Exekutive für die Arbeitskämpfe, zentral geregelte Aufbringung und Verwendung der Gelder.
2. Pflege der sozialen Lebensfürsorge auf der Grundlage der Solidarität: Unterstützung bei Krankheit, Arbeitslosigkeit, Notfällen usw.
3. Schulung der Mitglieder im Sinne des Organisationsgedankens: Ablehnung der direkten Aktion, Einordnung des einzelnen in den Arbeitsplan der Organisation.
4. Bejahung des politischen Kampfes und — soweit gesetzlich möglich — moralische Unterstützung der dafür bestehenden Organisationen der Arbeiterklasse.

Dies ist auch das System der österreichischen Gewerkschaften, wir finden es, den einschränkenden Gesetzen des Landes sich anpassend, in etwas abgewandelter Form auch bei den Gewerkschaften Ungarns. Wohl hat die Schwierigkeit der Frage nach dem Zusammenwirken der verschiedenen Nationalitäten auch einige österreichische Gewerkschaften zu Abweichungen genötigt, die sich vielleicht in der Zukunft noch vermehren werden, aber diese Abweichungen sind zu unerheblich, um das österreichische Gewerkschaftssystem in seinem Kern zu berühren. Selbst die in den letzten Jahren entstandenen besonderen Organisationen der tschechischen Arbeiter stehen in Form und Wesen auf dem sicheren Boden dieses Systems.

Wie die Annahme des Systems eine Wirkung der engen geistigen Gemeinschaft ist, die zwischen den Arbeitern Deutschlands und Österreich-Ungarns besteht, so hat sie ihrerseits dazu beigetragen, diese Gemeinschaft zu festigen und zu vertiefen, wie sich bei den internationalen Aussprachen über die Grundsätze der Gewerkschaften gezeigt hat. Es darf dabei bemerkt werden, daß dieser deutsche Einfluß auch die schweizerischen und italienischen, zum Teil auch die holländischen, belgischen und skandinavischen Gewerkschaften nicht unberührt gelassen hat, ohne sich allerdings in einem dieser Länder so weit durchzusetzen wie in Österreich.

Um die Gleichartigkeit der Arbeitsmethoden an einem bemerkenswerten Beispiel zu zeigen, sei gestattet, folgenden Vorgang zu erwähnen: Als sich in den ersten Kriegsmonaten Unternehmerverbände und Gewerkschaften in Deutschland zur Bildung der Kriegs-Arbeits-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gemeinschaft zusammenfanden, in denen sie zusammen auf eine Besserung der wirtschaftlichen Zustände hinwirken, kamen alsbald aus Österreich Anfragen nach der Organisation und dem Arbeitsplan dieser Verbindungen. Einige Zeit darauf entstanden auch in Österreich Arbeitsgemeinschaften nach deutschem Muster.

Diese enge geistige Gemeinschaft der deutschen und österreichischen Gewerkschaften überträgt sich auch, allerdings in dem langsamen Tempo, wie der Gedanke der Berufsorganisation überhaupt, auf die Länder des Balkans: Bosnien, Kroatien-Slawonien, Serbien und Bulgarien. Es handelt sich hier um so kleine Volkseinheiten, daß die selbständige Herausbildung sozialer Gedankensysteme an der zahlenmäßigen Beschränktheit des Personenkreises scheitert und die Annahme der Gedankensysteme benachbarter oder durch Abstammung oder Kultur verwandter Volkseinheiten als der einzige Weg zur theoretischen Begründung des Organisationslebens übrigbleibt. Das ist besonders bei Kroatien-Slawonien und Bosnien der Fall. Die allerdings noch recht schwachen Anfänge der gewerkschaftlichen Organisation lehnen sich eng an das deutsche System an. Die spärliche gewerkschaftliche Literatur bewegt sich in Gedankengängen, die zuerst in Deutschland herausgebildet wurden, die Artikel in den periodischen Druckschriften sind nicht selten Übersetzungen aus deutschen Gewerkschaftsblättern. Die Leiter der Organisationen in Agram und Serajewo beherrschen größtenteils die deutsche Sprache. Bei den vielen Schwierigkeiten, die ihnen in der Organisationsarbeit erwachsen, nehmen sie oft und gern deutschen Rat und deutsche Hilfe in Anspruch, die ihnen selbstverständlich auch gern gewährt werden. So bahnen sich hier allmählich deutscher Einfluß und deutsches Wesen ihre Wege; es ist eine unmerkliche und sicherlich von allen nationalistischen Hintergedanken völlig freie Tätigkeit, deren Ergebnis aber doch die Durchdringung jener Gebiete mit deutschem Geist und deutscher Organisationsweise ist.

Nicht im gleichen Umfange geschieht das in Serbien und Bulgarien. Obwohl die Organisationen hier noch sehr unentwickelt sind, so läßt sich doch nicht verkennen, daß in ihnen nicht unbedeutende Kräfte vorhanden sind, die an der Herausbildung eines besonderen balkanischen Systems der Arbeiterbewegung wirken. Es ist dort noch alles sehr jung und bildsam. Die Verwandtschaft der Sprachen und die Gemeinsamkeit der cyrillischen Schrift erleichtern eine Anlehnung an die Vorstellungswelt der russischen Arbeiterbewegung, doch kann von einer

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nachhaltigen Beeinflussung von dieser Seite nicht gesprochen werden, da die russische Arbeiterbewegung selbst viel zu unentwickelt und zu chaotisch ist. Als die Wirkungen und Nachwirkungen der Balkankriege die Gewerkschaften Serbiens und Bulgariens in gefährlicher Weise schwächten, suchten und fanden sie Teilnahme und Beistand der deutschen Organisationen. Jedenfalls stehen die Gewerkschaften dieser Länder keinen anderen Organisationen näher als den deutschen.

Diese engen geistigen Beziehungen zwischen den Gewerkschaften Deutschlands und den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie gründen sich offensichtlich auf die für einen großen Teil geltende sprachliche Gemeinschaft. Doch sind sie damit allein nicht erklärt. Hier wirken vielmehr ökonomische Ursachen bedeutender Art.

Seit der Mitte der neunziger Jahre ist die industrielle und kommerzielle Entwicklung Deutschlands mit Siebenmeilenstiefeln fortgeschritten. Der ungestüme Aufschwung der siebziger Jahre hatte bald einer schleichenden Krisis weichen müssen, die vorübergehend Ende der achtziger, gründlich erst seit der Mitte der neunziger Jahre überwunden wurde. Diese gewaltige Entwicklung gab auch der deutschen Gewerkschaftsbewegung die Kraft zu ungeahnten Erfolgen. Die Mitgliederzahlen stiegen stark und unaufhörlich. Hand in Hand damit ging ein Prozeß innerer Festigung und inneren Ausbaues. Die reichlich gebotene Möglichkeit zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen wurde kräftigst ausgenützt. So wuchs die deutsche Gewerkschaftsbewegung bald zu der Kraft heran, die ihr den Vorrang unter ihren internationalen Bruderorganisationen sicherte. Indem sie sich die Unterstützungseinrichtungen und die höheren Beiträge des britischen Gewerkschaftssystems zum Vorbild nahm, erwarb sie sich die feste Solidität des Vorbildes, und indem sie an dem straffen Zentralismus festhielt und in der Form der Industrieverbände die gelernten mit den ungelernten Arbeitern organisatorisch verband, vermied sie die Gefahren einer Entwicklung, die in England zur Bildung einer Arbeiteraristokratie, zur geistigen Verkalkung und zur Exklusivität geführt hatte. So bildete sich das deutsche Gewerkschaftssystem, das bald eine starke moralische Werbekraft entfaltete und seinerseits das Vorbild aller jüngeren Bewegungen wurde. Dieser Hergang ist natürlich mit den Erfolgen der deutschen Industrie und des deutschen Handels aufs engste verknüpft.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese Erfolge hatten aber bald auch eine andere Wirkung. Der Bedarf an Arbeitskräften in Deutschland stieg und führte zur Heranziehung großer Scharen ausländischer Arbeiter. Dieser Vorgang war den deutschen Gewerkschaften nicht gerade angenehm. Allermeist waren die ins Land geholten Arbeiter vom Gedanken der Berufs- und Klassensolidarität noch gänzlich unberührt und immer bereit, die Streiks der deutschen Arbeiter zu brechen. Selbst wenn der internationale Gedanke in den deutschen Organisationen es zugelassen hätte, staatliche Maßregeln gegen die Heranziehung ausländischer Arbeiter zu verlangen, so wäre ein solches Verlangen doch an dem Widerspruche der Unternehmerkreise gescheitert. Es blieb darum den deutschen Organisationen nur übrig, sich mit der Tatsache so gut wie möglich abzufinden. Sie warben die ausländischen Arbeiter als Mitglieder. War das auch nicht leicht, so war es auf die Dauer doch nicht erfolglos. Insbesondere zeigten sich die Arbeiter aus Österreich-Ungarn, Tschechen und Deutsche aus Böhmen, Polen aus Galizien und Ungarn aus der Budapester Gegend dem Organisationsgedanken zugängig. Abgesehen davon, daß die in Deutschland für die Organisation gewonnenen Arbeiter auch in ihrer Heimat die Ausbreitung der Gewerkschaften förderten, ergaben sich aus dieser Tatsache eine Anzahl engerer Beziehungen zwischen den deutschen und österreichisch-ungarischen Verbänden. Doch werfen wir zunächst einen Blick auf die Zahlen, mit denen hier zu rechnen ist, wir finden sie in den Ergebnissen der Berufs- und Gewerbezählung vom 12. Juni 1907. Von den dort festgestellten 19 572 571 Erwerbstätigen waren fast 800 000, genau 799 863 in einem außerdeutschen Lande geboren. Von diesen ausländischen Arbeitern (und Arbeiterinnen) entfielen 315 791 auf Österreich, 638 auf Bosnien und die Herzegowina, 24 230 auf Ungarn und Kroatien. Insgesamt kamen also aus den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie 340 659 Personen, wovon 96 547 Frauen waren. Davon entfallen auf die Berufsabteilung:

| | | |
|---|---|---|
| A. | Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht, Forstwirtschaft und Fischerei | 93 732 |
| B. | Industrie, Bergbau und Baugewerbe | 210 681 |
| C. | Handel und Verkehr, einschließlich Gast- und Schankwirtschaft | 20 292 |
| D. | Häusliche Dienste, Lohnarbeit wechselnder Art | 4 393 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

E. Dienende für häusliche Dienste, im Haushalt ihrer Herrschaft lebend . . . . . 11 561

Für die Zugehörigkeit zu gewerkschaftlichen Organisationen kommen davon freilich nur die Erwerbstätigen in den Berufsabteilungen B und C in Betracht. Aber man wird zugeben, daß deren Zahl, 230 973, eine immerhin noch genügende Grundlage für die Anbahnung enger organisatorischer Beziehungen war. Am stärksten waren die österreichisch-ungarischen Arbeiter in folgenden Berufsabteilungen vertreten:

| | | |
|---|---|---|
| Baugewerbe . . . . . | 41 299 | Personen |
| Bergbau, Hütten- und Salinenwesen . . | 37 802 | „ |
| Textilindustrie . . . . . | 30 385 | „ |
| Industrie der Steine und Erden . . . | 25 154 | „ |
| Bekleidungsindustrie . . . . . | 15 771 | „ |
| Metallverarbeitung . . . . . | 14 681 | „ |
| Industrie der Maschinen, Instrumente, Apparate usw. . . . . | 11 631 | „ |
| Industrie der Holz- und Schnitzstoffe . . | 10 333 | „ |
| Gast- und Schankwirtschaft . . . . . | 9 619 | „ |
| Industrie der Nahrungs- und Genußmittel | 8 452 | „ |
| Handelsgewerbe . . . . . | 7 564 | „ |

In den übrigen Berufsabteilungen war die Zahl der Erwerbstätigen aus der Donaumonarchie verhältnismäßig gering.

Während die gewerkschaftliche Werbearbeit unter den in Deutschland arbeitenden russischen Staatsangehörigen (im Jahre 1907: 200 939) fast ganz fruchtlos war und unter den italienischen Arbeitern (im Jahre 1907: 125 520) nur langsame und spärliche Erfolge zeitigte, führte sie unter den österreichisch-ungarischen Arbeitern bald zu erfreulichen Ergebnissen. Besonders stark sind diese Arbeiter in den Industrieorten der südöstlichen Grenzgebiete vertreten. Im oberschlesischen Industriegebiet arbeiten vornehmlich, neben vielen russischen Polen, Galizier als Berg- und Hüttenarbeiter; im Baugewerbe sind sie dort nur in geringerem Umfange beschäftigt. Zur Zeit der letzten Berufs- und Gewerbezählung, als die Frauenarbeit im Baugewerbe noch nicht verboten war, jedenfalls stärker als in den folgenden Jahren. In Mittel- und Niederschlesien finden wir in der Textilindustrie einen starken Einschlag böhmischer Arbeiter, ebenso in



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Sachsen, wo sie außerdem in großer Zahl im Baugewerbe und im Bergbau tätig sind. Eine ähnliche Häufung österreichischer Arbeiter weisen die nordbayerischen Grenzorte, besonders die Industriestätten des Fichtelgebirges auf. Es ist hier nicht selten, daß die Mehrheit eines gewerkschaftlichen Zweigvereins aus Österreichern besteht. Der vor dem Kriege mehr als 5000 Mitglieder zählende Zweigverein Chemnitz des Bauarbeiterverbandes hatte zirka 3000 Ausländer darunter, die, bis auf einen verschwindend kleinen Rest Italiener, deutsche und tschechische Böhmen waren. Im Innern des Reiches sind österreichisch-ungarische Arbeiter in besonders großer Zahl im rheinisch-westfälischen Industriegebiet anzutreffen, wohin vornehmlich die ungarischen Arbeiter reisen.

Die große Masse dieser Arbeiter kehrt zeitweilig in die Heimat zurück, die in den Grenzgebieten tätigen reisen teilweise alle Wochen, teilweise jeden Monat nach Hause; die das nicht können, schnüren zu Wintersanfang ihr Bündel, um mehrere Wochen zu Hause bei der Familie zuzubringen und im zeitigen Frühjahr wieder nach den alten Arbeitsorten zu reisen. Gerade dieser regelmäßige Ortswechsel ist der Grund der engen organisatorischen Beziehungen, die sich alsbald zwischen den deutschen und österreichisch-ungarischen Gewerkschaften herausbildeten.

Da der Bezug der gewerkschaftlichen Unterstützungen bei Arbeitslosigkeit, Krankheit usw. meistens an eine Karenzzeit von mindestens einem Jahre gebunden ist, so würden diese Arbeiter, die durchschnittlich neun Monate in Deutschland, drei Monate in ihrem Heimatlande Beiträge zahlen, niemals in einer Organisation unterstützungsberechtigt werden, wenn man nicht zu besonderen Vereinbarungen geschritten wäre. Man hat darum meistens vereinbart, daß jedes Land die im anderen Lande gezahlten Beiträge anerkennt und also die Beitragszahlung im anderen Lande nicht als Unterbrechung der Mitgliedschaft ansieht. Zum Teil hat man sich zur Einführung von Mitgliederausweisen verstanden, die in allen Ländern Geltung haben. Die Verschiedenheit der Beitragshöhe hat wiederum Vereinbarungen über die Art der Aufrechnung notwendig gemacht. Bei der Unterstützung arbeitsunfähiger Mitglieder im anderen Lande übernimmt die Organisation des Aufenthaltslandes die Auszahlung der Unterstützung und die Kontrolle des Unterstützungsempfängers; die ausgezahlten Beträge verrechnet man viertel- oder halbjährlich. Oft aber — wie

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei Ausbruch des Krieges — erweisen sich alle Vereinbarungen unzulänglich und man muß zu völlig neuen Arten der Regelung übergehen. Daraus ergibt sich ein häufiger persönlicher Verkehr der Bezirks- und Zentralverwaltungen, aber auch eine weitgehende gegenseitige Anpassung der Organisationseinrichtungen.

Werden so manche Verbindungen durch die Einwanderung österreichisch-ungarischer Arbeiter herbeigeführt, so ist der Einfluß der Auswanderung deutscher Arbeiter nach den Ostländern auf das Verhältnis der Organisationen nur gering. Die Wanderung deutscher Arbeiter nach dem Osten und Südosten trägt einen ganz anderen Charakter. Sie ist vor allem keine Massenerscheinung. Die deutsche Volkswirtschaft bietet unter nicht außergewöhnlichen Verhältnissen den einheimischen Arbeitskräften Raum genug. Was an deutschen Arbeitern nach den Donauländern geht, folgt größtenteils vorteilhaften Angeboten. Der jungen Industrie dieser Länder fehlen besonders geschulte Kräfte, die sie als Vorarbeiter und Werkführer und zur Bedienung hochwertiger und komplizierter Maschinen braucht. Das gewerbliche und technische Unterrichtswesen in Deutschland, sowie der bedeutende zeitliche Vorsprung der deutschen Industrie haben für uns einen Stamm solcher Arbeitskräfte geschaffen, der groß genug ist, um davon auch an das Ausland abgeben zu können. Diese Verbreiter industriellen Könnens tragen deutsche Arbeitsmethoden und deutsche Betriebsorganisation in weitentlegene Gebiete des Ostens. Man findet sie nicht nur in der Gewandindustrie Böhmens, oder als Maschinisten in den Überlandzentralen Niederösterreichs, oder als Werkmeister in den Fabriken Budapests; sie sind nicht nur die Industriepioniere in Rumänien, die Konstrukteure und Vorarbeiter bei den Bahnbauten in Anatolien; sie arbeiten auch in den Industriebezirken Petersburgs, Moskaus, Odessas, und ihre äußersten Vertreter verlieren sich in den Faktoreien Sibiriens. Eine ähnliche Rolle wie sie spielen die vom Wandertrieb in die Ferne geführten deutschen Handwerksgesellen, die noch heute mit besonderer Vorliebe die Donaustraße wählen und von hier aus bis in den nahen Orient vordringen. Der oft nicht gerade rühmlich genannte „fremdgeschriebene" deutsche Maurer, Zimmerer, Dachdecker ist in den Straßen Konstantinopels und Jerusalems keine sehr seltene Erscheinung und den dortigen deutschen Konsulaten wohlbekannt.

Es erfolgt hier ein Austausch der Arbeitskräfte dergestalt, daß



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Donauländer den deutschen Arbeitsmarkt mit beträchtlichen Massen landwirtschaftlicher und gewerblicher Arbeiter versorgen und damit selbstverständlich einem tatsächlichen Bedürfnis der deutschen Volkswirtschaft genügen, und daß anderseits Deutschland hochwertige Arbeitskräfte an jene Länder abgibt, die diese zum Aufbau ihrer Industrie als Organisatoren und geschulte Verwalter und Leiter haben müssen. Eine staatsrechtliche Annäherung beider Reiche würde in Ansehung dieses Austausches auch vom Arbeiterstandpunkte zu begrüßen sein. Denn damit würden die Beschränkungen fortfallen, die dem ausländischen Arbeiter bis in die letzten Jahre in seiner Bekundung der Berufssolidarität gesetzt waren. Eine staatsrechtliche Annäherung beider Reiche, die es ausschließt, daß die Bürger des einen vom anderen als „lästige Ausländer" ausgewiesen werden können, würde den hinüber- und herüberwandernden Arbeitern die Freiheit geben, sich nach Belieben zu organisieren und in der Organisation zu betätigen.

## III.

Man kann vom Arbeiterstandpunkte nichts erkennen, das ein engeres staatsrechtliches Verhältnis beider Reiche bedenklich erscheinen lassen könnte. In den engen Beziehungen, die zwischen den Arbeiterorganisationen beider Länder bestehen, liegt im Gegenteil ein Umstand, der die Herbeiführung einer engeren staatsrechtlichen Gemeinschaft erleichtert und sie sogar wünschenswert erscheinen läßt.

Man kann diese Annäherung allerdings sehr dehnbar auffassen. Zwischen dem Zustande, wie er bis zum Ausbruche des Krieges bestand, und der absoluten staatlichen Einheit liegt ein weiter Raum, in dem man den Punkt suchen muß, der möglichst vielen Bedürfnissen entgegenkommt, ohne irgendwelche wichtigen und berechtigten Interessen zu vergewaltigen. Aber ein auch nur flüchtiger Blick auf die Summe von Fragen, die hier ihrer Antwort harren, läßt jeden erkennen, daß eine gründliche Kenntnis der gegenwärtigen und künftigen Bedürfnisse beider Reiche dazu gehört, um hier die richtige Linie zu ziehen. Sonnenklar aber ist das eine, daß weder der bisherige Zustand, noch das völlige Ineinanderaufgehen beider Staatsgebilde die Formel für das künftige Verhältnis sein kann. Die Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes würde für die Zukunft aller Vernunft entbehren. Die Stellung beider Reiche in der Weltpolitik bedingt eine solche Fülle gemeinsamer, schwerer Verantwortlichkeiten,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

daß eine festere gegenseitige Verbindung gar nicht zu umgehen ist. So verlockend aber anderseits die völlige staatliche Einheit beider Reiche dem ersten, nur auf die deutsche Vergangenheit eingestellten Blicke erscheint, so bedarf es aber doch kaum der Anführung besonderer Gründe, um auch deren Unmöglichkeit darzutun. Wohl kann und sollte man diese völlige staatliche Einheit als das erstrebenswerte Ziel ins Auge fassen und sie zum Richtungspunkt aller Maßnahmen machen — sie heute fordern, wäre Naivität, wäre eine krasse Verkennung der Tatsachen. Es kommt darauf an, sich über die Gebiete klar zu werden, auf denen die Verhältnisse für eine Annäherung reif sind, und die eine Annäherung im gemeinsamen Interesse beider Länder wünschenswert machen.

Schon heute ist der starre Begriff des Auslandes den Ländern der österreichisch-ungarischen Krone gegenüber mannigfach durchbrochen. Im Postverkehr behandeln sich beide Länder im allgemeinen als Inland. Bei dem starken Austausch der Arbeitskräfte wäre es vernünftig, auch die Aufenthaltsbeschränkungen und Bedingungen, denen heute der Österreicher und der Ungar in Deutschland genau so unterworfen ist wie der Engländer oder Sibirijake, fortfallen zu lassen. Man mag aus Gründen der Staatsraison solche Beschränkungen im allgemeinen für notwendig halten — ich vermag eine solche Notwendigkeit für Friedenszeiten nicht anzuerkennen —, aber den Bürgern eines Landes gegenüber, das in seinen Lebensinteressen so unlöslich mit uns verbunden ist, wie Österreich-Ungarn, sind sie unvernünftig und ein Element der Absperrung und Entfremdung. Alle Welt weiß doch, daß diese Beschränkungen stets oder so gut wie ausschließlich nur zur Belästigung der Arbeiterorganisationen angewendet worden sind. Es fehlt zwar nicht an Leuten, die die Fortsetzung einer solchen Praxis wünschen, aber der Krieg hat denn doch die Bedeutung der Masse für die Sicherheit des Staates allzu gewaltig offenbart, als daß man annehmen könnte, daß auch die Regierungen zu dieser übeln Politik der Nadelstiche zurückzukehren beabsichtigten. Dafür darf kein Platz im neuen Deutschland sein. Die Erwerbstätigkeit ihrer Bürger sollten künftig beide Länder innerhalb ihrer heute gemeinsam verteidigten Grenzen von allen polizeilichen Belästigungen und Bedrohungen unbeeinträchtigt lassen. Es wäre fürwahr kein erfreuliches Bild, wenn der gleiche böhmische oder ungarische Arbeiter, der heute unter Hindenburgs Fahnen das deutsche Schlesien gegen die Russen mit schützt, später dort

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

per Schub über die Grenze gebracht würde, weil er etwa als Arbeiter zu seinen Klassengenossen hält und in der Organisation für ein besseres Arbeitsverhältnis wirkt. Hier würde kein irgendwie berechtigtes Interesse verletzt, wenn die staatsrechtliche Annäherung die heute bestehenden Aufenthaltsbeschränkungen beseitigte.

Eben dieser starke periodische Zustrom von Arbeitskräften aus einem Lande in das andere legt auch den Gedanken einer Annäherung der Sozialversicherungsgesetzgebung nahe, die heute in beiden Ländern sehr erheblich voneinander abweicht. Die meisten Übereinstimmungen weist die Krankenversicherung auf, aber auch hier besteht in Österreich sowohl wie in Ungarn für Landarbeiter keine Versicherungspflicht, sondern nur die freiwillige Versicherung, ein weiterer Unterschied besteht in der Einkommensgrenze, bei der die Versicherungspflicht aufhört — sie liegt in Ungarn bei 2000, in Deutschland bei 2500 Mark. Bei der Unfallversicherung sind die Unterschiede schon größer; während in Deutschland die Versicherungspflicht erst bei einem Einkommen von mehr als 5000 Mark aufhört, besteht sie in Österreich und Ungarn nur bei Einkommen bis zu 2000 Mark. Was das bedeutet, ergibt sich aus der Anzahl der Versicherten in den einzelnen Ländern. Deutschland hat bei 17 Millionen Lohnarbeitern 25 Millionen gegen Unfall Versicherte, Österreich bei 10 Millionen Lohnarbeitern dagegen nur 3,83 Millionen, und Ungarn bei 3,2 Millionen Lohnarbeitern 1,29 Millionen Versicherte. Am weitesten aber ist der Abstand in der Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung. Während Deutschland für alle Lohnarbeiter und für alle Angestellte mit einem Einkommen bis zu 5000 Mark den Versicherungszwang vorschreibt, besteht weder in Österreich noch in Ungarn für die Lohnarbeiter eine Versicherungspflicht. Österreich hat nur den Versicherungszwang für Bergleute und für Angestellte in privaten Diensten; die ganze Versicherung umfaßt weniger als 300 000 Versicherte. Ungarn hat die Zwangsversicherung nur für Bergleute und die Arbeiter der staatlichen Tabakfabriken, für landwirtschaftliche Arbeiter besteht eine freiwillige Versicherung, die Masse der Lohnarbeiter und Angestellten entbehrt also jeder Versicherungsmöglichkeit.

Dieser Stand der sozialpolitischen Gesetzgebung in den beiden Reichen ist für die Annäherung selbstverständlich nicht gleichgültig. Aus seiner Verschiedenartigkeit ergeben sich bei dem vorhandenen Austausch der Arbeitskräfte, insbesondere bei der Beschäftigung österreichischer und ungarischer Arbeiter in Deutschland viele Unebenheiten und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schwierigkeiten, die heute eine Menge umständlicher bureaukratischer Maßnahmen nötig machen. Die Schwierigkeiten würden geringer werden, wenn sich eine größere Einheitlichkeit der Gesetzgebung erzielen ließe. Eine solche Einheitlichkeit, die durchaus nicht von vornherein Gemeinsamkeit sein müßte, liegt durchaus im Interesse der Arbeiter. Überdies sind zumal in Österreich die Verhandlungen und Vorarbeiten in der Frage der Zwangsversicherung gegen Alter und Invalidität schon ziemlich weit gediehen. Auf keinen Fall können sich Österreich und Ungarn dieser sozialpolitischen Aufgabe noch lange entziehen. Für die Arbeiter dieser Länder wäre eine Sozialgesetzgebung nach deutschem Vorbild ein nicht geringer Fortschritt.

Was schließlich aber den deutschen Arbeitern bei dieser Frage am nächsten liegt, sind die wirtschaftspolitischen Möglichkeiten, und da zuerst die Möglichkeiten in der Versorgung des deutschen Marktes mit billigeren Nahrungsmitteln. Im deutschen Volke lebt vielfach noch die Vorstellung, Österreich und Ungarn wären Länder mit einem beträchtlichen Überschuß an Nahrungsmitteln, vor allem an Brotgetreide und Schlachtvieh. Der ungarische Weizen und das ungarische Schwein — wie gut würden wir beides hier in Deutschland aufnehmen können, wenn nicht die absperrende Zollpolitik wäre! Leider ist es wesentlich anders, die Donaumonarchie ist so, wie ihre Landwirtschaft heute gestellt ist, gar nicht imstande, zur Deckung des deutschen Bedarfs an Brotgetreide und Schlachtvieh beizutragen; seit dem Jahre 1908 ist Österreich-Ungarn aus einem Ausfuhr- ein Einfuhrland für Brotgetreide geworden, und seine Schlachtviehausfuhr ist so zusammengeschrumpft, daß sie für die Masse des deutschen Bedarfs gar nicht ernsthaft in Betracht kommt. Das ist eine sehr merkwürdige Erscheinung, die, wenn man sie näher untersucht, erkennen läßt, warum und wie sehr Österreich-Ungarn in seiner Politik an die Seite Deutschlands gezwungen wird.

Die Unzulänglichkeit der österreichischen und auch der ungarischen landwirtschaftlichen Produktion hängt mit dem ganzen Wirtschaftssystem der Monarchie zusammen. Die anbaufähige Fläche Österreich-Ungarns ist um 8,4 Millionen Hektar größer als die des Deutschen Reiches, es sind davon aber 2,2 Millionen Hektar weniger landwirtschaftlich nutzbar gemacht als in Deutschland. Es handelt sich dabei um einen größeren Anteil der Forsten an der Gesamtfläche; das eigentliche Ödland ist sowohl verhältnismäßig wie überhaupt geringer als in unserem Lande. Die mit Brotgetreide bebaute Fläche ist nur um

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ein geringes kleiner als in Deutschland, sie umfaßt in Österreich-Ungarn 7,964, in Deutschland 8,388 Millionen Hektar. Aber weit größer ist der Unterschied in den Erntemengen. Deutschland erntete (1913) auf seiner bebauten Fläche 4,656 Millionen Tonnen Weizen und 12,222 Millionen Tonnen Roggen, zusammen also 16,878 Millionen Tonnen Brotgetreide; Österreich-Ungarn dagegen 6,449 Millionen Tonnen Weizen und 4,313 Millionen Tonnen Roggen, zusammen also nur 10,762 Millionen Tonnen Brotgetreide. Die Produktivität der Landwirtschaft ist in Österreich-Ungarn also weit geringer als in Deutschland. Auf den Hektar berechnet erntete man in Deutschland 47,2, in Österreich 30, in Ungarn 25,6 Zentner Weizen, in Deutschland 38,2, in Österreich 29,2, in Ungarn 23,8 Zentner Roggen. Die gleichen und zum Teil noch größere Abstände findet man bei den Erntezahlen für Gerste, Hafer, Kartoffeln. Worin bestehen die Ursachen dieser Erscheinung? In der Güte des Bodens können sie nicht liegen, denn bessere natürliche Bedingungen für einen ergiebigen Weizenbau, wie sie Niederösterreich und vor allem die ungarische Tiefebene bieten, finden sich in Deutschland überhaupt nicht, selbst die Marschen und die Lößebenen um Saale und Elbe herum können jene Gebiete nicht übertreffen. Ein Blick auf die vergleichende Statistik zeigt denn auch, daß die Produktivität der Landwirtschaft, neben den natürlichen, von bestimmten wirtschaftlichen Bedingungen abhängt. Die Länder mit hoher landwirtschaftlicher Produktivität sind in Europa: Belgien, Dänemark, Deutschland, England mit Wales und Irland, Holland, Schweden und die Schweiz. Alle übrigen Länder stehen mit ihrer Landwirtschaft auf einer demgegenüber niedrigen Stufe der Produktivität, Rußland zum Beispiel erreicht noch nicht einmal einen Weizenertrag von 20 Zentnern pro Hektar. Es ergibt sich daraus aber auch, daß die höhere Produktivität nicht, oder doch nicht in erster Reihe, vom Schutzzoll abhängig ist; was vielmehr bei allen diesen Ländern als gemeinsames Merkmal hervortritt, das ist die Möglichkeit eines bequemen und lohnenden Absatzes, die natürlich am besten durch den möglichst leichten Verkehr mit einer großen Industriebevölkerung gegeben ist. Nur ein solcher Verkehr schafft der Landwirtschaft die Mittel und zugleich den Anreiz zu einer intensiven Bodenkultur, die zur Erlangung höherer Ernten nötig ist.

Die Möglichkeit eines solchen Verkehrs bietet sich für die österreichisch-ungarische Landwirtschaft zunächst im eigenen Lande. Sowohl

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach Süden wie nach dem Mittelmeer stößt sie auf geschlossene Türen. Sollen die Bodenkräfte also voll erschlossen werden, so ist die Vorbedingung dazu eine Erstarkung der eigenen Industrie, für deren politische Voraussetzungen Österreich heute zusammen mit Deutschland kämpft. Schafft der Krieg diese Voraussetzungen, so wird die Folge alsbald in einer Hebung der landwirtschaftlichen Produktion bestehen, die sehr wohl in einem solchen Umfange eintreten kann, daß sich ein Überschuß einstellt, für den der natürlichste Abfluß auf der deutschen Seite liegt. Und hierfür wäre dann ein teilweiser Abbruch der Zollmauern geboten. Schon in den letzten Jahren hat sich als Wirkung der Getreideeinfuhr eine Steigerung der Hektarerträge in Österreich ergeben, eine Ermäßigung unserer Agrarzölle gegen Österreich-Ungarn müßte diese Entwicklung naturgemäß fördern, ohne doch der deutschen Landwirtschaft beschwerliche Opfer zuzumuten.

Es ist kaum nötig, besonders zu belegen, wie sehr Deutschland in seiner Gesamtheit an dem Aufschwunge der Landwirtschaft der Donaumonarchie interessiert ist. Wie ganz anders würde unsere Stellung in diesem Kriege sein, mit wieviel größerem Gleichmut könnten wir dem Aushungerungsplane gegenüberstehen, wenn Österreichs und Ungarns Landwirtschaft in der Lage gewesen wäre, die Erzeugungskraft ihres Bodens mehr zu steigern! Soweit die politische Voraussicht überhaupt blicken kann, wird sich an der Stellung der Zentralmächte im System der Weltpolitik nichts ändern; was liegt darum näher, als daraus auch die wirtschaftspolitischen Konsequenzen zu ziehen?

Ganz bedeutend schwieriger liegen allerdings die Verhältnisse für eine Niederlegung der Zollschranken für Erzeugnisse des Gewerbes und der Industrie. Hier scheinen die Hindernisse noch so groß zu sein, daß eine engere Wirtschaftsgemeinschaft vorderhand nicht zu erreichen ist. Ich sehe mich als Arbeiter außerstande, darüber ein Urteil abzugeben und muß es besseren Kennern dieser Frage überlassen, die Wege für die grundsätzlich wünschenswerte Annäherung aufzuzeigen.

Es wäre gewiß unbedacht und gefährlich, wollte man im Eiltempo alle Schranken aufheben, die seit Menschenaltern zwischen der Wirtschaft beider Länder stehen. Aber für die Anbahnung einer Wirtschaftsgemeinschaft sind nicht nur gute Gründe, sondern auch Möglichkeiten vorhanden. Die politisch denkenden Kreise der deutschen Arbeiterschaft werden es an der nachdrücklichsten Förderung aller dieser Bestrebungen nicht fehlen lassen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Ein Beitrag zur Frage der Annäherung des sozialen Versicherungsrechts Österreichs an das Deutschlands.

Von

Arbeitersekretär **R. Wissell** (Berlin).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

Einleitung . . . . . 269
Allgemeine Übersicht über die österreichische Sozialversicherung . . . . . 270
Die Bestrebungen zur Invaliden- und Altersversicherung der kleinen Selbständigen in Österreich . . . . . 271
Der erste Entwurf der österreichischen Regierung vom 3. November 1908. . . 272
Die Gründe für die Nichtaufnahme der Invalidenversicherung der Selbständigen 276
Die neuen Entwürfe 1909 und 1911 . . . . . 279
Unmöglichkeit einer Selbständigenversicherung als Reichseinrichtung . . . . . 280
Auf welchen Wegen kann man einer Selbständigenversicherung näher kommen? 281
Das Ausgedinge in Österreich . . . . . 285
Kann nicht eine Unfallversicherung der Selbständigen in der Landwirtschaft nach deutschem Muster geschaffen werden? . . . . . 287
Diese Versicherung in Deutschland . . . . . 288
Die Invaliden- und Altersversicherung in Ungarn . . . . . 292
Kursorische Übersicht über die verschiedenen Zweige der Versicherung in Deutschland und Österreich . . . . . 293
Schluß . . . . . 295

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Einleitung.

Die durch die Ereignisse des letzten Jahres recht naheliegende Frage eines geschlossenen mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes, zum mindesten einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen Deutschland und Österreich, ist in den letzten Monaten lebhaft erörtert worden. Wie mir scheint, zu ausschließlich unter dem Gesichtswinkel politischer Wünsche und Hoffnungen. Die für die Beurteilung so wesentlichen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in den beiden in erster Linie in Betracht kommenden Staaten sind dabei viel zu wenig berücksichtigt worden. Ganz besonders gilt das von den sozialen Verhältnissen. So wenig ich anerkennen kann, daß zum Beispiel die mit einer Sozialversicherung verbundenen Lasten den Wettbewerb der einzelnen Staaten anders als dahin gehend beeinflussen, daß mit der Einführung einer solchen Versicherung die Wettbewerbskraft wächst — weil das ganze Kulturniveau der Arbeiter sich hebt und die Befähigung zu qualifizierterer Arbeit sich entwickelt —, so sehr auch betone ich, daß die Gleichartigkeit der sozialen Verhältnisse von großer Bedeutung ist für Wirtschaftsgebiete, die wesentlich aufeinander angewiesen sind. Wieder nicht des Ausgleichs der Lasten irgendwelcher sozialen Reformen wegen — die in manchen Industriezweigen nur einen Bruchteil der Rohstoffpreisschwankungen ausmachen —, sondern der für die Förderung des Wirtschaftslebens namentlich zurückgebliebener Gegenden so wichtigen Freizügigkeit wegen. Die mag rechtlich bestehen, aber gerade der geistig hochstehende, besonders befähigte Arbeiter wird keinen Gebrauch davon machen, wenn er davon befürchten muß, beim Eintritt eines seine Arbeitskraft beeinträchtigenden Umstandes wesentlich ungünstiger gestellt zu sein. So ist die Gleichartigkeit zum Beispiel der sozialen Versicherung oder doch eine Annäherung derselben für eine engere wirtschaftliche Verbindung von großer Bedeutung. Die nachfolgende Darstellung behandelt einen Teil der sozialen Verhältnisse und beschränkt sich auf eine Erörterung des sozialen Rechts, wobei naturgemäß hier und da auch ein Streiflicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse ge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

worfen werden muß. Aber selbst das Gebiet des sozialen Rechts soll nicht in seinem ganzen Komplex der Erscheinungen zum Gegenstand der Erörterung gemacht werden, sondern nur das Versicherungsrecht Deutschlands und Österreichs. Dabei ist auch wieder eine bis ins kleinste gehende Vergleichung des zur Verfügung stehenden Raumes wegen nicht möglich. Für den Zweck dieser Arbeit kommt es nicht auf eine solche Vergleichung der Einzelheiten an, sondern auf die der hauptsächlichsten Grundzüge der Versicherung beider Staaten. Soweit Deutschland in Betracht kommt, können sie im wesentlichen als bekannt vorausgesetzt werden.

Weichen sie erheblich voneinander ab? In welchen Punkten wäre ihre Annäherung zu erstreben? Wie ließen sich die Widerstände beseitigen, die eventuell einer solchen Annäherung im Wege stehen? Das sind die Fragen, die sich zunächst aufdrängen.

Für das Versicherungsrecht kommen in Betracht:

die Krankenversicherung,
die Unfallversicherung,
die Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenversicherung,
die Angestelltenversicherung.

In dieser Reihenfolge hat sich die Gesetzgebung beider Staaten mit der Versicherung der unselbständigen Arbeitermassen befaßt, wobei zu beachten ist, daß der zu dritt erwähnte Versicherungszweig in Österreich zu einer gesetzlichen Regelung noch nicht gekommen ist. Es liegt eigentlich nahe, in dieser gleichen Reihenfolge auch eine Vergleichung des Standes der Gesetzgebung vorzunehmen. Dann würde sich jedoch zunächst die Erörterung relativ geringfügiger Abweichungen notwendig machen, und es müßte die Darstellung der wesentlichsten und wichtigsten Unterschiede und Lücken an den Schluß gerückt werden. Deshalb ist von der chronologischen Reihenfolge abgewichen und das Wesentlichste vorweg behandelt.

## Allgemeine Übersicht.

Ein ganz allgemeiner Überblick über die Gesetzgebung beider Staaten ergibt, daß, wie schon eben erwähnt, in Österreich wohl eine Kranken- und Unfallversicherung, doch keine Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung besteht, abgesehen von einer solchen für die unter das Brüderladen (Knappschaftskassen) -Gesetz vom 28. Juli 1889,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

17. September 1892 fallenden Bergarbeiter. Wir können die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung der kaum 200 000 Personen zählenden bergarbeitenden Bevölkerung, die eine Fürsorge nur recht dürftiger Art bietet, für die weitere Darstellung außer Betracht lassen. Nur des Umstandes wegen sei der Leistungen der knappschaftlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung gedacht, weil sie bei der späteren Erörterung der Unfallversicherung noch eine Rolle spielen. Die Brüderlade (Provisionskasse) ist verpflichtet, einem infolge Krankheit, Alters oder Betriebsunfalls dauernd erwerbsunfähig gewordenen Mitgliede eine Rente (Provision) zu gewähren, die für männliche Arbeiter mindestens 200 K, für weibliche mindestens 100 K jährlich zu betragen hat. Eine Erhöhung der Leistung hängt zumeist von der Dauer der Mitgliedschaft ab. Für sogenannte Minderberechtigte gehen die Renten unter diesen Satz hinab. Der hinterbliebenen Witwe eines Mitgliedes oder Provisionisten ist eine Rente im Mindestbetrage eines Drittels der dem Verstorbenen zustehenden Rente, dem vaterlosen Kinde eines Sechstels, dem vater- und mutterlosen Kinde auch eines Drittels zu gewähren. Die Renten dürfen drei Viertel der dem Verstorbenen selbst zustehenden Rente nicht übersteigen.

Die Beiträge werden je zur Hälfte von den Mitgliedern und den Arbeitgebern getragen, im Gegensatze zur Krankenversicherung, wo sich das Verhältnis auf $^2/_3 : ^1/_3$ und zur Unfallversicherung, wo es sich auf $^1/_{10} : ^9/_{10}$ stellt.

Die erhöhten Beiträge der Mitglieder sind mit der Fürsorge für ihre Hinterbliebenen begründet.

## Die österreichischen Versuche zur Schaffung einer Invaliden- und Altersversicherung.

Der erstmalig durch das Krankenversicherungsgesetz vom 30. März 1888 und das Unfallversicherungsgesetz vom 28. Dezember 1887 beschrittene Weg der Arbeiterversicherung hat, wie überall, recht bald Wünsche nach ihrem inneren und äußeren Ausbau auftauchen lassen, die sich — man kann fast sagen von Jahr zu Jahr — vertieften und erweiterten. Aus den die neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beherrschenden Bestrebungen nach einer Reform der Unfall- und Krankenversicherung haben sich, nicht zum wenigsten unter dem Einfluß der Schaffung der deutschen Alters- und Invalidenversicherung, die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wünsche nach Ergänzung der Unfall- und Krankenversicherung durch eine Alters- und Invalidenversicherung entwickelt. Die war zunächst nur als eine Versicherung der gesamten Arbeiterschaft gedacht. Aber die geweckten Wünsche machten hierbei nicht Halt und erstreckten sich auch auf die Erfassung der in ähnlicher Lage, wie die Arbeiter, befindlichen kleinen selbständig Erwerbstätigen.

Das erste Ergebnis dieser Bestrebungen, sie gewissermaßen abschließend zusammenfassend, war die Veröffentlichung eines „Programms für die Reform und den Ausbau der Arbeiterversorgung", das die österreichische Regierung im Dezember 1904 in Form eines paragraphierten Gesetzentwurfes der Öffentlichkeit unterbreitete. Die Versicherung der kleinen Selbständigen war hierin noch nicht vorgesehen. Die Invaliden- und Altersversicherung war unter Übernahme der Hauptgrundsätze der deutschen Invalidenversicherung vornehmlich für die industriellen und gewerblichen, und einen Teil der landwirtschaftlichen Arbeiterschaft gedacht. Die Unfallversicherung sollte sich nur erstrecken auf bestimmte Berufe mit erheblicher Unfallgefahr.

In diesem „Programm" war nun der Kern gegeben, um den sich die verschiedensten Wünsche sofort kristallisieren konnten. Sie haben ihren hauptsächlichsten Niederschlag in den Beratungen des zur Prüfung und Begutachtung ersuchten ständigen Arbeiterbeirats und des von diesem eingesetzten Arbeiterversicherungsausschusses gefunden. Diese Beratungen zogen sich vom Februar 1905 bis zum Dezember 1907 hin. Die Protokolle und ihr Ergebnis sind in einem dicken Bande: „Verhandlungen des ständigen Arbeiterbeirats über das Programm für die Reform und den Ausbau der Arbeiterversicherung, Wien 1908", niedergelegt.

Schon in der ersten Sitzung des Arbeiterbeirats am 27. Februar 1905 wurde der Verwunderung Ausdruck gegeben, „daß bezüglich der Kleinbauern und Kleinhändler gar nichts getan worden ist. Ein bißchen freiwillige Versicherung[1], die sich weder bei uns, noch in Deutschland bewährt hat, ist alles, was der Entwurf vorsieht." Das Bedürfnis

[1] Die freiwillige Versicherung war folgenden Personen, wenn sie das 35ste Lebensjahr überschritten hatten und ihr Jahreseinkommen 3600 K nicht überstieg, zugedacht:

1. selbständig erwerbenden Personen, welche in der Regel keinen oder nicht mehr als zwei Lohnarbeiter beschäftigen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei den kleinen Leuten, namentlich hinsichtlich der Invalidenversicherung sei groß. a. a. O. S. 6.

Noch lebhafter sind dann in der Tagung des Arbeiterbeirats im Dezember 1907 die Wünsche auf obligatorische Versicherung der Kleingewerbetreibenden und Kleinlandwirte zum Ausdruck gebracht (a. a. O. S. 143), und es hat dann der Beirat seine Auffassung in folgendem Beschluß niedergelegt:

„Es ist wünschenswert, daß, ohne daß dadurch das Zustandekommen der Arbeiterversicherung aufgehalten werde, auch für die Kleingewerbetreibenden und die kleinen Landwirte eine Alters- und Invalidenversicherungsorganisation geschaffen werde. Es empfiehlt sich dafür ein auf dem Grundsatz staatlich, länderweise und kommunal unterstützter Selbstfürsorge beruhendes System. Die Einbeziehung der Versicherten in dieses System kann obligatorisch gemacht werden." Seite 159 a. a. O.

Das sich immer lebhafter geltend machende Verlangen nach Ausdehnung der geplanten Invaliden- und Altersversicherung auf die den Arbeitern wirtschaftlich nahestehenden Kleinhandwerker usw. hatte den Erfolg, daß der am 3. November 1908 dem österreichischen Abgeordnetenhaus vorgelegte Gesetzentwurf betreffend die Sozialversicherung (1160 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XVIII Sess. 1908) auch die Altersversicherung, nicht die Invalidenversicherung, der oben erwähnten Schichten der Selbständigen vorsah. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß man den Arbeitgebern die stärkere Belastung zugunsten der Versicherung ihrer Lohnarbeiter, ohne sich dem berechtigten Vorwurf einer einseitigen Klassengesetzgebung auszusetzen, nur zumuten könne, wenn sie zugleich dieser Versicherung, deren sie ebenso bedürften wie jene, unterworfen würden.

Der Entwurf sah die Alters- und Invalidenversicherung der Unselbständigen nach dem Muster und Erfahrungen der deutschen Invalidenversicherungsgesetzgebung vor. Der Begriff der Invalidität war fast wörtlich dem deutschen Gesetz nachgebildet.

---

2. Personen, welche in eigenen Arbeitsstätten für einen oder mehrere Unternehmer arbeiten, ferner solche Personen, welche ohne Eingehung eines bestimmten Arbeitsverhältnisses ihre Arbeitskraft an verschiedene Personen vermieten.
3. Kleingewerbetreibenden, welche industrielle Erzeugnisse ausschließlich oder hauptsächlich für Rechnung anderer Unternehmer herstellen oder bearbeiten.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es bleibe das deutsche System, das für die Versicherung der Lohnarbeiter, bei der die Fürsorge für Invalide im Vordergrund stehe, der Altersrente aber nur eine nebensächliche Rolle zufalle, das zweckmäßigste sei.

Die Begründung kam aus hier kurz zusammengefaßten Erwägungen zu dem Ergebnis, daß eine Invalidenversicherung der Selbständigen nach dem Muster einer solchen für die Unselbständigen Kosten erfordern werde, deren Aufbringung der Volkswirtschaft schwer möglich erscheine. Für eine Zwangsversicherung käme nach der Berufszählung von 1900 in Betracht:

| Selbständig Berufstätige | Unselbständig Berufstätige: (ausschließlich Angestellte und mithelfende Familienmitglieder) | Mithelfende Familienmitglieder (ausschließlich der verheirateten Frauen) | Zusammen: |
|---|---|---|---|
| 2 520 000 | 5 099 000 | 1 718 000 | 9 337 000 |

Von den 1 718 000 mithelfenden Familienmitgliedern seien 500 000 als in einem eigentlichen Dienst- oder Lohnverhältnis stehend zu schätzen. Werde die Versicherung auf den Kreis der unselbständig Erwerbenden beschränkt, würden die mithelfenden, nicht in einem tatsächlichen Arbeits- und Dienstverhältnis Stehenden, nicht in die Versicherung einbezogen werden können, weil sie nach der Berufsstatistik der Mehrzahl nach später als selbständig Erwerbende in Betracht kämen, damit aus der Versicherung ausscheiden und Ansprüche nicht erwerben würden. Diejenigen unter ihnen, die sich später einer Lohnarbeit widmeten, würden dann der Versicherung unterliegen. Die Zahl der für die Invalidenversicherung in Betracht kommenden Personen würde sich also wie folgt stellen:

a) bei Beschränkung der Versicherungspflicht auf die unselbständig Erwerbenden aller Berufe.

| | |
|---|---|
| 1. Arbeiter, Taglöhner, Dienstboten . . . . . | 5 099 000 |
| 2. in einem Arbeitsverhältnis stehende mithelfende Familienmitglieder (schätzungsweise) . . . . | 500 000 |
| zusammen | 5 599 000 |
| oder mit Rücksicht auf die seit 1900 eingetretene Bevölkerungsvermehrung rund . . . . . | 6 000 000 |

Personen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei den kleinen Leuten, namentlich hinsichtlich der Invalidenversicherung sei groß. a. a. O. S. 6.

Noch lebhafter sind dann in der Tagung des Arbeiterbeirats im Dezember 1907 die Wünsche auf obligatorische Versicherung der Kleingewerbetreibenden und Kleinlandwirte zum Ausdruck gebracht (a. a. O. S. 143), und es hat dann der Beirat seine Auffassung in folgendem Beschluß niedergelegt:

„Es ist wünschenswert, daß, ohne daß dadurch das Zustandekommen der Arbeiterversicherung aufgehalten werde, auch für die Kleingewerbetreibenden und die kleinen Landwirte eine Alters- und Invalidenversicherungsorganisation geschaffen werde. Es empfiehlt sich dafür ein auf dem Grundsatz staatlich, länderweise und kommunal unterstützter Selbstfürsorge beruhendes System. Die Einbeziehung der Versicherten in dieses System kann obligatorisch gemacht werden." Seite 159 a. a. O.

Das sich immer lebhafter geltend machende Verlangen nach Ausdehnung der geplanten Invaliden- und Altersversicherung auf die den Arbeitern wirtschaftlich nahestehenden Kleinhandwerker usw. hatte den Erfolg, daß der am 3. November 1908 dem österreichischen Abgeordnetenhaus vorgelegte Gesetzentwurf betreffend die Sozialversicherung (1160 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XVIII Sess. 1908) auch die Altersversicherung, nicht die Invalidenversicherung, der oben erwähnten Schichten der Selbständigen vorsah. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß man den Arbeitgebern die stärkere Belastung zugunsten der Versicherung ihrer Lohnarbeiter, ohne sich dem berechtigten Vorwurf einer einseitigen Klassengesetzgebung auszusetzen, nur zumuten könne, wenn sie zugleich dieser Versicherung, deren sie ebenso bedürften wie jene, unterworfen würden.

Der Entwurf sah die Alters- und Invalidenversicherung der Unselbständigen nach dem Muster und Erfahrungen der deutschen Invalidenversicherungsgesetzgebung vor. Der Begriff der Invalidität war fast wörtlich dem deutschen Gesetz nachgebildet.

---

2. Personen, welche in eigenen Arbeitsstätten für einen oder mehrere Unternehmer arbeiten, ferner solche Personen, welche ohne Eingehung eines bestimmten Arbeitsverhältnisses ihre Arbeitskraft an verschiedene Personen vermieten.
3. Kleingewerbetreibenden, welche industrielle Erzeugnisse ausschließlich oder hauptsächlich für Rechnung anderer Unternehmer herstellen oder bearbeiten.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es bleibe das deutsche System, das für die Versicherung der Lohnarbeiter, bei der die Fürsorge für Invalide im Vordergrund stehe, der Altersrente aber nur eine nebensächliche Rolle zufalle, das zweckmäßigste sei.

Die Begründung kam aus hier kurz zusammengefaßten Erwägungen zu dem Ergebnis, daß eine Invalidenversicherung der Selbständigen nach dem Muster einer solchen für die Unselbständigen Kosten erfordern werde, deren Aufbringung der Volkswirtschaft schwer möglich erscheine. Für eine Zwangsversicherung käme nach der Berufszählung von 1900 in Betracht:

| Selbständig Berufstätige | Unselbständig Berufstätige: (ausschließlich Angestellte und mithelfende Familienmitglieder) | Mithelfende Familienmitglieder (ausschließlich der verheirateten Frauen) | Zusammen: |
|---|---|---|---|
| 2 520 000 | 5 099 000 | 1 718 000 | 9 337 000 |

Von den 1 718 000 mithelfenden Familienmitgliedern seien 500 000 als in einem eigentlichen Dienst- oder Lohnverhältnis stehend zu schätzen. Werde die Versicherung auf den Kreis der unselbständig Erwerbenden beschränkt, würden die mithelfenden, nicht in einem tatsächlichen Arbeits- und Dienstverhältnis Stehenden, nicht in die Versicherung einbezogen werden können, weil sie nach der Berufsstatistik der Mehrzahl nach später als selbständig Erwerbende in Betracht kämen, damit aus der Versicherung ausscheiden und Ansprüche nicht erwerben würden. Diejenigen unter ihnen, die sich später einer Lohnarbeit widmeten, würden dann der Versicherung unterliegen. Die Zahl der für die Invalidenversicherung in Betracht kommenden Personen würde sich also wie folgt stellen:

a) bei Beschränkung der Versicherungspflicht auf die unselbständig Erwerbenden aller Berufe.

| | |
|---|---|
| 1. Arbeiter, Taglöhner, Dienstboten . . . . . | 5 099 000 |
| 2. in einem Arbeitsverhältnis stehende mithelfende Familienmitglieder (schätzungsweise) . . . . | 500 000 |
| zusammen | 5 599 000 |
| oder mit Rücksicht auf die seit 1900 eingetretene Bevölkerungsvermehrung rund . . . . . | 6 000 000 |

Personen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

b) bei Ausdehnung der Versicherungspflicht auf die Unternehmer kleingewerblicher und kleinbäuerlicher Betriebe.

| | |
|---|---|
| 1. Selbständig Berufstätige . . . . . | 2 520 000 |
| 2. Arbeiter, Taglöhner und Dienstboten . . . . | 5 099 000 |
| 3. Mithelfende Familienmitglieder . . . . . | 1 718 000 |
| zusammen | 9 337 000 |

oder mit Rücksicht auf die seit 1900 eingetretene Bevölkerungsvermehrung rund . . . . . 10 000 000 Personen.

Nun würden sich aber die Kosten der Versicherung bei Einbeziehung der Selbständigen nicht um $^2/_3$ erhöhen, denn sie seien ja wesentlich abhängig vom Altersaufbau der zu versichernden Personen und der sei bei den Selbständigen naturgemäß viel ungünstiger. Damit sei aber eine viel größere Invaliditätsgefahr in dieser Klasse gegeben. An der Hand von Tabellen wurde nachgewiesen, daß infolge des späteren Überganges zu einem selbständigen Berufe die jüngeren Altersklassen bei den Selbständigen viel schwächer, die höheren viel stärker als bei den Unselbständigen besetzt sind. Die Zahl der jährlichen Invaliditäts- und Altersrentenfälle wurde für 10 000 Personen angenommen auf:

| In der Altersgruppe Jahre | bei den Selbständigen | bei den Unselbständigen | bei den mithelfenden Familienmitgliedern | Spalte 2 und 4 zusammen | Spalte 2, 3 und 4 zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16—20 | keine Invaliditätsfälle wegen Wartezeit | | | | |
| 21—29 | 0,6 | 1,6 | 1,5 | 1,0 | 1,3 |
| 30—39 | 5,6 | 3,8 | 1,8 | 4,1 | 3,9 |
| 40—49 | 20,0 | 9,4 | 2,5 | 12,9 | 11,0 |
| 50—59 | 63,6 | 25,9 | 9,1 | 41,4 | 32,9 |
| 60—64 | 55,7 | 21,6 | 9,7 | 36,9 | 28,6 |
| 65 | 110,3 | 42,8 | 19,2 | 73,2 | 56,6 |
| Zusammen | 255,8 | 105,1 | 43,8 | 169,3 | 134,3 |

Die Kosten einer Invalidenversicherung nach fünfjähriger Wartezeit wurden darnach für eine durchschnittliche Invalidenrente von 200 K berechnet bei Beschränkung der Versicherung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorlagen erweitert. Die ohne Barlohn mithelfenden Familienmitglieder sollten gegen Invalidität und Alter versichert werden, die Altersversicherung der Selbständigen — mit Ausschluß derjenigen, die zur Ausübung des Berufs den Nachweis vollständiger Hochschulbildung zu erbringen hatten — nur von dem Einkommen bis zu 2400 K abhängig sein.

Unter zwei Voraussetzungen sollten auch Selbständige Invalidenrente erhalten: wenn die Invalidität Folge eines Betriebsunfalles war — in diesem Falle war auch von der Erfüllung der sonst vorgesehenen Wartezeit abgesehen, auch bei den Unselbständigen — und wenn sie in den letzten drei Jahren, von der Geltendmachung des Anspruches an zurückgerechnet, mindestens 40 Wochenbeiträge auf Grund unselbständiger Erwerbstätigkeit geleistet hatten. Die Wartezeit für die Altersrente selbständig Erwerbstätiger war von 200 auf 500 Beitragswochen verlängert. Für Personen, die im Alter von mehr als 45 Jahre in die Versicherung eintreten, sollte eine Kürzung der Versicherungsleistungen erfolgen.

Auch diese Vorlage ist nicht verabschiedet worden. Der Widerstände waren zuviele. Ja, nach monatelanger Einzelberatung der ganzen Vorlage sind in den letzten Jahren die prinzipiellen Gegnerschaften so stark geworden, daß es als ausgeschlossen erscheinen muß, die Regierungsvorlage überhaupt durchzubringen. Abgesehen von der lebhaften Bekämpfung des vorgeschlagenen recht teuern Verwaltungsapparats, richteten sich diese Widerstände zumeist gegen die Art der vorgeschlagenen Selbständigenversicherung, obwohl von fast allen Seiten anerkannt wurde, daß die Notwendigkeit der Fürsorge für die den Arbeitern in wirtschaftlicher Beziehung völlig gleichstehenden Schichten eine dringende sei. Nur die Ruthenen lehnten diese Fürsorge ab. Die Arbeiterschaft wollte die Altersversorgung der Selbständigen aus ihrem organisatorischen und finanziellen Zusammenhang mit der Arbeiterversicherung gelöst haben. Sie sträubte sich nicht, die Versicherung aller Unselbständigen in einem Risikokreis anzuerkennen, trotz der durch die Einbeziehung der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter bedingten Erhöhung der Beiträge um 20 %. Ihr Hauptbedenken richtete sich gegen die durch die so hohe Besetzung der höheren Altersklassen bei den Selbständigen erfolgte Belastung der Versicherung, die nach Meinung der Arbeitervertreter auch nicht durch den Fortfall der Invalidenversicherung für diese Schichten ausgeglichen werde. Die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

b) bei Ausdehnung der Versicherungspflicht auf die Unternehmer kleingewerblicher und kleinbäuerlicher Betriebe.

| | |
|---|---|
| 1. Selbständig Berufstätige . . . . . | 2 520 000 |
| 2. Arbeiter, Taglöhner und Dienstboten . . . . | 5 099 000 |
| 3. Mithelfende Familienmitglieder . . . . . | 1 718 000 |
| zusammen | 9 337 000 |

oder mit Rücksicht auf die seit 1900 eingetretene Bevölkerungsvermehrung rund . . . . . 10 000 000 Personen.

Nun würden sich aber die Kosten der Versicherung bei Einbeziehung der Selbständigen nicht um $^2/_3$ erhöhen, denn sie seien ja wesentlich abhängig vom Altersaufbau der zu versichernden Personen und der sei bei den Selbständigen naturgemäß viel ungünstiger. Damit sei aber eine viel größere Invaliditätsgefahr in dieser Klasse gegeben. An der Hand von Tabellen wurde nachgewiesen, daß infolge des späteren Überganges zu einem selbständigen Berufe die jüngeren Altersklassen bei den Selbständigen viel schwächer, die höheren viel stärker als bei den Unselbständigen besetzt sind. Die Zahl der jährlichen Invaliditäts- und Altersrentenfälle wurde für 10 000 Personen angenommen auf:

| In der Altersgruppe Jahre | bei den Selbständigen | bei den Unselbständigen | bei den mithelfenden Familienmitgliedern | Spalte 2 und 4 zusammen | Spalte 2, 3 und 4 zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16—20 | keine Invaliditätsfälle wegen Wartezeit | | | | |
| 21—29 | 0,6 | 1,6 | 1,5 | 1,0 | 1,3 |
| 30—39 | 5,6 | 3,8 | 1,8 | 4,1 | 3,9 |
| 40—49 | 20,0 | 9,4 | 2,5 | 12,9 | 11,0 |
| 50—59 | 63,6 | 25,9 | 9,1 | 41,4 | 32,9 |
| 60—64 | 55,7 | 21,6 | 9,7 | 36,9 | 28,6 |
| 65 | 110,3 | 42,8 | 19,2 | 73,2 | 56,6 |
| Zusammen | 255,8 | 105,1 | 43,8 | 169,3 | 134,3 |

Die Kosten einer Invalidenversicherung nach fünfjähriger Wartezeit wurden darnach für eine durchschnittliche Invalidenrente von 200 K berechnet bei Beschränkung der Versicherung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorlagen erweitert. Die ohne Barlohn mithelfenden Familienmitglieder sollten gegen Invalidität und Alter versichert werden, die Altersversicherung der Selbständigen — mit Ausschluß derjenigen, die zur Ausübung des Berufs den Nachweis vollständiger Hochschulbildung zu erbringen hatten — nur von dem Einkommen bis zu 2400 K abhängig sein.

Unter zwei Voraussetzungen sollten auch Selbständige Invalidenrente erhalten: wenn die Invalidität Folge eines Betriebsunfalles war — in diesem Falle war auch von der Erfüllung der sonst vorgesehenen Wartezeit abgesehen, auch bei den Unselbständigen — und wenn sie in den letzten drei Jahren, von der Geltendmachung des Anspruches an zurückgerechnet, mindestens 40 Wochenbeiträge auf Grund unselbständiger Erwerbstätigkeit geleistet hatten. Die Wartezeit für die Altersrente selbständig Erwerbstätiger war von 200 auf 500 Beitragswochen verlängert. Für Personen, die im Alter von mehr als 45 Jahre in die Versicherung eintreten, sollte eine Kürzung der Versicherungsleistungen erfolgen.

Auch diese Vorlage ist nicht verabschiedet worden. Der Widerstände waren zuviele. Ja, nach monatelanger Einzelberatung der ganzen Vorlage sind in den letzten Jahren die prinzipiellen Gegnerschaften so stark geworden, daß es als ausgeschlossen erscheinen muß, die Regierungsvorlage überhaupt durchzubringen. Abgesehen von der lebhaften Bekämpfung des vorgeschlagenen recht teuern Verwaltungsapparats, richteten sich diese Widerstände zumeist gegen die Art der vorgeschlagenen Selbständigenversicherung, obwohl von fast allen Seiten anerkannt wurde, daß die Notwendigkeit der Fürsorge für die den Arbeitern in wirtschaftlicher Beziehung völlig gleichstehenden Schichten eine dringende sei. Nur die Ruthenen lehnten diese Fürsorge ab. Die Arbeiterschaft wollte die Altersversorgung der Selbständigen aus ihrem organisatorischen und finanziellen Zusammenhang mit der Arbeiterversicherung gelöst haben. Sie sträubte sich nicht, die Versicherung aller Unselbständigen in einem Risikokreis anzuerkennen, trotz der durch die Einbeziehung der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter bedingten Erhöhung der Beiträge um 20 %. Ihr Hauptbedenken richtete sich gegen die durch die so hohe Besetzung der höheren Altersklassen bei den Selbständigen erfolgte Belastung der Versicherung, die nach Meinung der Arbeitervertreter auch nicht durch den Fortfall der Invalidenversicherung für diese Schichten ausgeglichen werde. Die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Polen wollten mit dem Versicherungsplan der Regierung überhaupt brechen und erstrebten neben einer Selbstversicherung eine Fürsorge nach dem englischen System, weiter auch besondere Ausnahmebestimmungen für Galizien und die Bukowina. Von anderer Seite wieder wurde grundsätzliche Territorialisierung der Invaliden- und Altersversicherung gefordert und von noch anderer Seite liefen Anträge zur Schaffung eines Sparzwangssystems ein und solche, die einer Durchführung des belgischen Systems nahekamen.

Von den Einwänden, die sich gegen die gleichzeitige Einführung der Selbständigenversicherung für das ganze Reichsgebiet richten, verdienen jene der Erwähnung, die davon ausgingen, daß in den östlichen Teilen Österreichs — Galizien und Bukowina — für die zwangsweise durchgeführte Selbständigenversicherung die notwendigen kulturellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen fehlen. Ein gangbarer Weg, auf dem in diesen Gegenden die Beiträge für die Zwangsversicherung der Selbständigen einzutreiben wären, scheint mir in der Tat auch nicht gezeigt zu sein. Man wendet — wie ich meine mit Recht — ein, daß man doch nicht den staatlichen Exekutivapparat mit allen seinen Bedrückungen in Bewegung setzen könne, für Leistungen, die der Förderung ganz persönlicher Interessen der Verpflichteten dienen. In Galizien hat sich nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen noch nicht die Krankenversicherung durchführen lassen. Ein großer Prozentsatz der versicherungspflichtigen Personen, zirka 25 %, werden nicht gemeldet. Ein Viertel der Beiträge für die gemeldeten Personen müssen als nicht einzubringen, gestrichen werden[2]. Es wäre sicher eine merkwürdige soziale Fürsorge, wenn man sich an den Besitz der Selbständigen, der Grundlage seiner Existenz halten wollte, um ihn für den Fall der Vollendung des 65. Lebensjahres eine minimale Rente zu sichern.

Es ist der Vorschlag gemacht worden, die Beitragseinhebung mit der Steuerentrichtung zu verbinden, ein Weg, auf dem sich eine der hauptsächlichsten Bedenken gegen den teuern, mit den Beiträgen in keinem Verhältnis stehenden, Verwaltungsapparat beheben ließe. Aber dieser Vorschlag hat bisher den lebhaftesten Widerspruch der Finanzverwaltung gefunden.

So steht man nach zehnjähriger Erörterung des Planes der Schaffung einer Alters- und Invalidenversicherung geradezu vor einem

[2] Siehe Mathias Eldersch: Probleme der Sozialversicherung in Österreichische Zeitschrift für öffentliche und private Versicherung, Wien 1912, Seite 215.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

träge geleistet. Bei durchschnittlich 15 882 360 Versicherten entfallen also auf einen Versicherten 45,2 Beiträge im Jahr. Bei der gleichen Gesamtzahl der Wochenbeiträge entfallen auf jede der umgetauschten 11 978 904 Quittungskarten, also auch auf die der Selbstversicherten, 60 Beiträge. Da 42 361 Karten von Selbstversicherten umgetauscht sind, ergeben sich $\frac{42\,361 \times 60}{45{,}2} = 56\,231$ Selbstversicherte. Genau ist natürlich diese Rechnung nicht. Entfallen auf einen Selbstversicherten weniger als 45,2 Beiträge im Jahr, wie es nach allgemeiner Erfahrung wahrscheinlich, erhöht sich die Zahl. Auch die Berechnung der auf die einzelne Quittungskarte entfallenden Beiträge ist nicht ganz genau, da einmal in den umgetauschten Karten Marken aus früheren Jahren enthalten sind und zum anderen von den im einzelnen Jahre gelösten Marken viele in Karten Verwendung finden, die erst in späteren Jahren umgetauscht werden. Im Durchschnitt der der Berechnung zugrunde liegenden fünf Jahre dürften sich diese Fehler jedoch ausgleichen.

Aus der absoluten Zahl der Selbstversicherten ergibt sich für die Neigung, sich freiwillig zu versichern, noch nicht viel, wenn auch schon die Zahlen der Spalten 5 und 6 der obigen Tabelle von Jahr zu Jahr eine geringer werdende Neigung zeigen. Wie viele vom Hundert der zur Selbstversicherung Berechtigten von diesem Recht Gebrauch machen, ist schwer zu berechnen. Man kommt der Frage auf folgendem Wege näher. Nach der Berufs- und Gewerbezählung 1907 wurden in Landwirtschaft, Industrie und Handel 5 490 288 Selbständige gezählt. Von allen Erwerbstätigen standen 36,17 vom Hundert im Alter von 16 bis 40 Jahren — nur in diesen Jahren ist der Eintritt in die Selbstversicherung möglich —. Bei den Selbständigen wird der Prozentsatz nicht viel anders sein. Dann standen 1 985 837, rund 2 000 000, in diesem Alter. Wie viele von ihnen früher als Unselbständige der Versicherung unterstanden und damit das von der Selbstversicherung gesetzestechnisch verschiedene Recht zur Weiterversicherung besitzen, steht nicht fest, ist auch in keiner Weise zu ermitteln. Ein Teil genügt auch den sonstigen Voraussetzungen zur Selbstversicherung — Beschäftigung von nicht mehr denn zwei versicherungspflichtigen Lohnarbeitern — nicht. Andererseits aber auch steht nicht versicherungspflichtigen Betriebsbeamten, Werkmeistern, Technikern, Handlungsgehilfen, Lehrern usw. mit einem Einkommen bis zu 3000 Mk. das Recht zu, sich selbst zu versichern. Unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse wird man

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Polen wollten mit dem Versicherungsplan der Regierung überhaupt brechen und erstrebten neben einer Selbstversicherung eine Fürsorge nach dem englischen System, weiter auch besondere Ausnahmebestimmungen für Galizien und die Bukowina. Von anderer Seite wieder wurde grundsätzliche Territorialisierung der Invaliden- und Altersversicherung gefordert und von noch anderer Seite liefen Anträge zur Schaffung eines Sparzwangssystems ein und solche, die einer Durchführung des belgischen Systems nahekamen.

Von den Einwänden, die sich gegen die gleichzeitige Einführung der Selbständigenversicherung für das ganze Reichsgebiet richten, verdienen jene der Erwähnung, die davon ausgingen, daß in den östlichen Teilen Österreichs — Galizien und Bukowina — für die zwangsweise durchgeführte Selbständigenversicherung die notwendigen kulturellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen fehlen. Ein gangbarer Weg, auf dem in diesen Gegenden die Beiträge für die Zwangsversicherung der Selbständigen einzutreiben wären, scheint mir in der Tat auch nicht gezeigt zu sein. Man wendet — wie ich meine mit Recht — ein, daß man doch nicht den staatlichen Exekutivapparat mit allen seinen Bedrückungen in Bewegung setzen könne, für Leistungen, die der Förderung ganz persönlicher Interessen der Verpflichteten dienen. In Galizien hat sich nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen noch nicht die Krankenversicherung durchführen lassen. Ein großer Prozentsatz der versicherungspflichtigen Personen, zirka 25 %, werden nicht gemeldet. Ein Viertel der Beiträge für die gemeldeten Personen müssen als nicht einzubringen, gestrichen werden [2]. Es wäre sicher eine merkwürdige soziale Fürsorge, wenn man sich an den Besitz der Selbständigen, der Grundlage seiner Existenz halten wollte, um ihn für den Fall der Vollendung des 65. Lebensjahres eine minimale Rente zu sichern.

Es ist der Vorschlag gemacht worden, die Beitragseinhebung mit der Steuerentrichtung zu verbinden, ein Weg, auf dem sich eine der hauptsächlichsten Bedenken gegen den teuern, mit den Beiträgen in keinem Verhältnis stehenden, Verwaltungsapparat beheben ließe. Aber dieser Vorschlag hat bisher den lebhaftesten Widerspruch der Finanzverwaltung gefunden.

So steht man nach zehnjähriger Erörterung des Planes der Schaffung einer Alters- und Invalidenversicherung geradezu vor einem

[2] Siehe Mathias Eldersch: Probleme der Sozialversicherung in Österreichische Zeitschrift für öffentliche und private Versicherung, Wien 1912, Seite 215.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

träge geleistet. Bei durchschnittlich 15 882 360 Versicherten entfallen also auf einen Versicherten 45,2 Beiträge im Jahr. Bei der gleichen Gesamtzahl der Wochenbeiträge entfallen auf jede der umgetauschten 11 978 904 Quittungskarten, also auch auf die der Selbstversicherten, 60 Beiträge. Da 42 361 Karten von Selbstversicherten umgetauscht sind, ergeben sich $\frac{42\,361 \times 60}{45{,}2} = 56\,231$ Selbstversicherte. Genau ist natürlich diese Rechnung nicht. Entfallen auf einen Selbstversicherten weniger als 45,2 Beiträge im Jahr, wie es nach allgemeiner Erfahrung wahrscheinlich, erhöht sich die Zahl. Auch die Berechnung der auf die einzelne Quittungskarte entfallenden Beiträge ist nicht ganz genau, da einmal in den umgetauschten Karten Marken aus früheren Jahren enthalten sind und zum anderen von den im einzelnen Jahre gelösten Marken viele in Karten Verwendung finden, die erst in späteren Jahren umgetauscht werden. Im Durchschnitt der der Berechnung zugrunde liegenden fünf Jahre dürften sich diese Fehler jedoch ausgleichen.

Aus der absoluten Zahl der Selbstversicherten ergibt sich für die Neigung, sich freiwillig zu versichern, noch nicht viel, wenn auch schon die Zahlen der Spalten 5 und 6 der obigen Tabelle von Jahr zu Jahr eine geringer werdende Neigung zeigen. Wie viele vom Hundert der zur Selbstversicherung Berechtigten von diesem Recht Gebrauch machen, ist schwer zu berechnen. Man kommt der Frage auf folgendem Wege näher. Nach der Berufs- und Gewerbezählung 1907 wurden in Landwirtschaft, Industrie und Handel 5 490 288 Selbständige gezählt. Von allen Erwerbstätigen standen 36,17 vom Hundert im Alter von 16 bis 40 Jahren — nur in diesen Jahren ist der Eintritt in die Selbstversicherung möglich —. Bei den Selbständigen wird der Prozentsatz nicht viel anders sein. Dann standen 1 985 837, rund 2 000 000, in diesem Alter. Wie viele von ihnen früher als Unselbständige der Versicherung unterstanden und damit das von der Selbstversicherung gesetzestechnisch verschiedene Recht zur Weiterversicherung besitzen, steht nicht fest, ist auch in keiner Weise zu ermitteln. Ein Teil genügt auch den sonstigen Voraussetzungen zur Selbstversicherung — Beschäftigung von nicht mehr denn zwei versicherungspflichtigen Lohnarbeitern — nicht. Andererseits aber auch steht nicht versicherungspflichtigen Betriebsbeamten, Werkmeistern, Technikern, Handlungsgehilfen, Lehrern usw. mit einem Einkommen bis zu 3000 Mk. das Recht zu, sich selbst zu versichern. Unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse wird man

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die oben berechnete Zahl der Selbständigen um die Hälfte kürzen müssen, um wenigstens annähernd die Zahl der für die Selbstversicherung in Betracht kommenden Selbständigen zu erhalten. Es bleiben dann 1 000 000. Davon haben sich 56 231 selbst versichert, also etwas über 5,5 %. Bei dieser Berechnung ist auch ganz außer Betracht gelassen, daß von den umgetauschten Quittungskarten sicher viele Tausende auf Versicherte entfallen, die inzwischen das 40. Lebensjahr überschritten haben. Damit mindert sich natürlich der nur auf die 16 bis 40 jährigen berechnete Prozentsatz. Es kommt jedoch nicht so genau darauf an, weil sich als ganz unzweifelhaft ergibt, daß die freie Entschließung zur freiwilligen Versicherung nur sehr gering entwickelt ist und sie allein auf keinen Fall eine Sicherstellung größerer Massen gewährleistet. Daran ändert auch nichts, die einem großen Teil der Selbständigen der oben ausgeschiedenen zweiten Hälfte der Gesamtzahl infolge früherer Zwangsversicherung mögliche, in ihrem Wesen von der Selbstversicherung nicht verschiedene, Weiterversicherung. Nach der im praktischen Leben gewonnenen Erfahrung muß ich sagen, daß sie von Selbständigen sicher nicht in höherem Maße geübt wird als die Selbstversicherung. Die weitaus meisten der zur Weiterversicherung Berechtigten lassen die einmal erworbene Anwartschaft verfallen. Der Staatszuschuß zu jeder Invaliden- oder Altersrente von jährlich 50 Mk. und — seit Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung — von 50 Mk. zu jeder Witwen- und von 25 Mk. zu jeder Waisenrente bietet offensichtlich keinen Anreiz.

Auch die seit Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung mögliche Zusatzversicherung hat wenig Anklang gefunden. Im ersten Jahr sind 43 949 und im zweiten Jahr nur 35 309 Zusatzmarken verwendet worden — bei über 16 Mill. Versicherten in diesen Jahren.

Mit der Ermöglichung einer freiwilligen Versicherung wird also eine Sicherstellung größerer Massen nicht erreicht.

## Das Ausgedinge in Österreich.

Eine Versicherung der landwirtschaftlichen Selbständigen ist vielleicht — ich will nicht abschließend darüber urteilen — des in Österreich weit verbreiteten sogenannten Ausgedinges wegen nicht einmal so dringlich. So sehr auch die Ablösung desselben gewünscht wird, von allem anderen abgesehen, weil ja das Ausgedinge immer eine Belastung der gegenwärtigen Generation zugunsten der vorhergehenden

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

selbständigen Landwirte von Unfällen betroffen werden. Leider ist das aus der offiziellen Statistik nicht zu ersehen, sie behandelt dieses so überaus wichtige Gebiet nicht und läßt es links liegen. Wenn man jedoch die Jahresberichte der landwirtschaftlichen B. G. zur Hand nimmt, offenbaren die dort aufgeführten Ziffern die ganz überraschende Tatsache, daß die doch als Versicherung der Unselbständigen gedachte Versicherung in so hohem Maße eine Unternehmerversicherung ist, daß in einzelnen Gegenden 85 und mehr Prozent der entschädigten Unfälle auf Unternehmer und ihre Familienangehörigen entfallen.

Die Versicherung der land- und forstwirtschaftlichen Unternehmer in Deutschland gründet sich auf die Vorschrift der §§ 925—1034 R. V. O. Darnach kann die Satzung die Versicherungspflicht erstrecken auf Unternehmer, deren Jahresarbeitsverdienst nicht 3000 Mk. übersteigt oder die regelmäßig keine oder höchstens zwei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen und es kann die Landesgesetzgebung bestimmen, wieweit und unter welchen Voraussetzungen die Unternehmer einschließlich der Ehegatten versichert sein sollen.

Auf Grund der hiernach erlassenen landesgesetzlichen oder satzungsgemäßen Vorschriften ist die Zwangsversicherung der landwirtschaftlichen Unternehmer bis zu gewissen, meist durch die Einkommenhöhe bestimmten Grenzen in ganz Deutschland, bis auf Mecklenburg-Schwerin und Bremen durchgeführt. Außer dieser Zwangsversicherung, die sich auch auf die Ehefrauen erstreckt, ist nach § 927 R. V. O. den nicht zwangsversicherten Betriebsunternehmern die Berechtigung zur freiwilligen Versicherung gegeben, wenn ihr Jahresarbeitsverdienst 3000 Mk. nicht übersteigt, oder wenn sie nicht regelmäßig mehr als zwei Lohnarbeiter beschäftigen. Nach den Satzungen der Berufsgenossenschaft können sie zur Selbstversicherung auch dann zugelassen werden, wenn sie mehr als 3000 Mk. Jahresarbeitsverdienst besitzen oder (§ 927, Absatz 1 R. V. O.) regelmäßig wenigstens drei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Beteiligung der versicherten Unternehmer an den Unfällen. Sie bezieht sich auf jene landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften, die bei den entschädigten Unfällen angeben — nicht alle tun es —, wie viele davon auf Unternehmer und deren Familienangehörige und wie viele auf die Arbeiter entfallen und bei denen im Laufe eines Jahres mehr wie 1000 Unfälle entschädigt wurden. Sie gibt für die letzten fünf Jahre für jede von ihnen an in Zeile a) die Zahl der im Laufe des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die oben berechnete Zahl der Selbständigen um die Hälfte kürzen müssen, um wenigstens annähernd die Zahl der für die Selbstversicherung in Betracht kommenden Selbständigen zu erhalten. Es bleiben dann 1 000 000. Davon haben sich 56 231 selbst versichert, also etwas über 5,5 %. Bei dieser Berechnung ist auch ganz außer Betracht gelassen, daß von den umgetauschten Quittungskarten sicher viele Tausende auf Versicherte entfallen, die inzwischen das 40. Lebensjahr überschritten haben. Damit mindert sich natürlich der nur auf die 16 bis 40 jährigen berechnete Prozentsatz. Es kommt jedoch nicht so genau darauf an, weil sich als ganz unzweifelhaft ergibt, daß die freie Entschließung zur freiwilligen Versicherung nur sehr gering entwickelt ist und sie allein auf keinen Fall eine Sicherstellung größerer Massen gewährleistet. Daran ändert auch nichts, die einem großen Teil der Selbständigen der oben ausgeschiedenen zweiten Hälfte der Gesamtzahl infolge früherer Zwangsversicherung mögliche, in ihrem Wesen von der Selbstversicherung nicht verschiedene, Weiterversicherung. Nach der im praktischen Leben gewonnenen Erfahrung muß ich sagen, daß sie von Selbständigen sicher nicht in höherem Maße geübt wird als die Selbstversicherung. Die weitaus meisten der zur Weiterversicherung Berechtigten lassen die einmal erworbene Anwartschaft verfallen. Der Staatszuschuß zu jeder Invaliden- oder Altersrente von jährlich 50 Mk. und — seit Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung — von 50 Mk. zu jeder Witwen- — und von 25 Mk. zu jeder Waisenrente bietet offensichtlich keinen Anreiz.

Auch die seit Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung mögliche Zusatzversicherung hat wenig Anklang gefunden. Im ersten Jahr sind 43 949 und im zweiten Jahr nur 35 309 Zusatzmarken verwendet worden — bei über 16 Mill. Versicherten in diesen Jahren.

Mit der Ermöglichung einer freiwilligen Versicherung wird also eine Sicherstellung größerer Massen nicht erreicht.

## Das Ausgedinge in Österreich.

Eine Versicherung der landwirtschaftlichen Selbständigen ist vielleicht — ich will nicht abschließend darüber urteilen — des in Österreich weit verbreiteten sogenannten Ausgedinges wegen nicht einmal so dringlich. So sehr auch die Ablösung desselben gewünscht wird, von allem anderen abgesehen, weil ja das Ausgedinge immer eine Belastung der gegenwärtigen Generation zugunsten der vorhergehenden

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

selbständigen Landwirte von Unfällen betroffen werden. Leider ist das aus der offiziellen Statistik nicht zu ersehen, sie behandelt dieses so überaus wichtige Gebiet nicht und läßt es links liegen. Wenn man jedoch die Jahresberichte der landwirtschaftlichen B. G. zur Hand nimmt, offenbaren die dort aufgeführten Ziffern die ganz überraschende Tatsache, daß die doch als Versicherung der Unselbständigen gedachte Versicherung in so hohem Maße eine Unternehmerversicherung ist, daß in einzelnen Gegenden 85 und mehr Prozent der entschädigten Unfälle auf Unternehmer und ihre Familienangehörigen entfallen.

Die Versicherung der land- und forstwirtschaftlichen Unternehmer in Deutschland gründet sich auf die Vorschrift der §§ 925—1034 R. V. O. Darnach kann die Satzung die Versicherungspflicht erstrecken auf Unternehmer, deren Jahresarbeitsverdienst nicht 3000 Mk. übersteigt oder die regelmäßig keine oder höchstens zwei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen und es kann die Landesgesetzgebung bestimmen, wieweit und unter welchen Voraussetzungen die Unternehmer einschließlich der Ehegatten versichert sein sollen.

Auf Grund der hiernach erlassenen landesgesetzlichen oder satzungsgemäßen Vorschriften ist die Zwangsversicherung der landwirtschaftlichen Unternehmer bis zu gewissen, meist durch die Einkommenhöhe bestimmten Grenzen in ganz Deutschland, bis auf Mecklenburg-Schwerin und Bremen durchgeführt. Außer dieser Zwangsversicherung, die sich auch auf die Ehefrauen erstreckt, ist nach § 927 R. V. O. den nicht zwangsversicherten Betriebsunternehmern die Berechtigung zur freiwilligen Versicherung gegeben, wenn ihr Jahresarbeitsverdienst 3000 Mk. nicht übersteigt, oder wenn sie nicht regelmäßig mehr als zwei Lohnarbeiter beschäftigen. Nach den Satzungen der Berufsgenossenschaft können sie zur Selbstversicherung auch dann zugelassen werden, wenn sie mehr als 3000 Mk. Jahresarbeitsverdienst besitzen oder (§ 927, Absatz 1 R. V. O.) regelmäßig wenigstens drei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Beteiligung der versicherten Unternehmer an den Unfällen. Sie bezieht sich auf jene landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften, die bei den entschädigten Unfällen angeben — nicht alle tun es —, wie viele davon auf Unternehmer und deren Familienangehörige und wie viele auf die Arbeiter entfallen und bei denen im Laufe eines Jahres mehr wie 1000 Unfälle entschädigt wurden. Sie gibt für die letzten fünf Jahre für jede von ihnen an in Zeile a) die Zahl der im Laufe des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Jahres entschädigten Unfälle, in Zeile b) die Zahl der hiervon auf Unternehmer und deren Familienangehörige entfallenden Unfälle und in Zeile c) den prozentualen Anteil der Unternehmer, der sich daraus ergibt. Die Angaben unter b) und c) sind, wie nochmals betont werden soll, in der amtlichen Statistik nicht enthalten, sie können nur in den Jahresberichten der Berufsgenossenschaften nachgelesen werden. Die Begrenzung der Zwangsversicherung ist durch Zahlen kenntlich gemacht, die der Bezeichnung der Berufsgenossenschaft angefügt sind, und die in Mark den Höchstbetrag des aus der Land- und Forstwirtschaft sowie aus den mitversicherten Nebenbetrieben fließenden Reineinkommens angeben, bis zu dem die Zwangsversicherung der Unternehmer begründet ist. Wo noch eine Zahl in Klammern daneben gesetzt ist, ist die Zwangsversicherung an die weitere Voraussetzung gebunden, daß das gesamte, auch aus anderen Quellen fließende Einkommen den in der Klammer angegebenen Betrag, der gleichfalls Mark bedeutet, nicht übersteigt. Die Bezirke derjenigen Berufsgenossenschaften, in denen alle Unternehmer zwangsversichert sind, sind durch ein hinter den Namen gesetztes Sternchen (*) gekennzeichnet. Bei der schlesischen Berufsgenossenschaft ist in der Zeile b) die Zahl der entschädigten Familienangehörigen nicht enthalten.

| Laufende Nummer | Bezirk der Berufsgenossenschaft nebst Zwangsversicherungsgrenze | | Anzahl der erstmalig entschädigten Unfälle | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
| 1 | Ostpreußen 1500 (2000) | a) | 2383 | 2209 | 2319 | 2448 | 2491 |
| | | b) | 784 | 711 | 756 | 752 | 708 |
| | | c) | 32,90 | 32,18 | 32,68 | 37,19 | 28,42 |
| 2 | Posen 1500 | a) | 1861 | 1646 | 1547 | 1781 | 2026 |
| | | b) | 540 | 551 | 539 | 564 | 672 |
| | | c) | 29,01 | 33,47 | 34,84 | 31,57 | 33,16 |
| 3 | Schlesien 2000 | a) | 4810 | 4600 | 4354 | 4599 | 5016 |
| | | b) | 2229 | 2059 | 1923 | 1985 | 2070 |
| | | c) | 46,35 | 44,76 | 44,19 | 43,16 | 41,06 |
| 4 | Westfalen 3000 | a) | 2153 | 2020 | 1533 | 1571 | 1506 |
| | | b) | 1388 | 1315 | 1034 | 1004 | 971 |
| | | c) | 64,46 | 65,09 | 67,45 | 63,90 | 64,48 |
| 5 | Oberbayern * | a) | 1884 | 1727 | 1802 | 1868 | 1893 |
| | | b) | 1160 | 1042 | 1086 | 1160 | 1164 |
| | | c) | 61,56 | 60,33 | 60,27 | 62,10 | 61,51 |



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Laufende Nummer | Bezirk der Berufsgenossenschaft nebst Zwangsversicherungsgrenze | | Anzahl der erstmalig entschädigten Unfälle 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | Niederbayern * | a) | 2319 | 2064 | 1815 | 2169 | 2208 |
| | | b) | 1592 | 1439 | 1214 | 1470 | 1490 |
| | | c) | 68,65 | 69,72 | 66,89 | 67,76 | 67,48 |
| 7 | Pfalz * | a) | 1258 | 1191 | 1303 | 1096 | 1137 |
| | | b) | 1063 | 982 | 1085 | 872 | 960 |
| | | c) | 84,50 | 82,45 | 83,27 | 79,56 | 84,43 |
| 8 | Oberpfalz und Regensburg * | a) | 1049 | 970 | 902 | 922 | 902 |
| | | b) | 784 | 705 | 649 | 666 | 610 |
| | | c) | 74,74 | 72,68 | 71,95 | 72,23 | 67,57 |
| 9 | Oberfranken * | a) | 1040 | 1044 | 1121 | 1227 | 1148 |
| | | b) | 844 | 835 | 903 | 802 | 850 |
| | | c) | 81,16 | 79,98 | 80,55 | 79,95 | 80,40 |
| 10 | Mittelfranken * | a) | 1272 | 1159 | 1284 | 1072 | 1104 |
| | | b) | 1000 | 893 | 905 | 802 | 850 |
| | | c) | 78,62 | 77,45 | 76,44 | 74,81 | 76,99 |
| 11 | Unterfranken und Aschaffenburg * | a) | 1635 | 1626 | 1498 | 1449 | 1332 |
| | | b) | 1340 | 1301 | 1165 | 1161 | 1102 |
| | | c) | 81,95 | 80,01 | 77,77 | 80,13 | 82,67 |
| 12 | Schwaben und Neuburg * | a) | 1519 | 1371 | 1256 | 1342 | 1441 |
| | | b) | 1078 | 1017 | 949 | 1026 | 1092 |
| | | c) | 75,97 | 74,18 | 75,56 | 76,45 | 75,78 |
| 13 | Neckarkreis * | a) | 1444 | 1541 | 1430 | 1518 | 1469 |
| | | b) | 1207 | 1260 | 1182 | 1251 | 1262 |
| | | c) | 83,59 | 81,76 | 82,65 | 82,41 | 85,90 |
| 14 | Schwarzwaldkreis * | a) | 1153 | 1028 | 1100 | 1117 | 1146 |
| | | b) | 953 | 854 | 915 | 946 | 980 |
| | | c) | 82,65 | 83,06 | 83,18 | 84,69 | 85,90 |
| 15 | Jagstkreis * | a) | 1088 | 1066 | 997 | 977 | 1038 |
| | | b) | 848 | 847 | 782 | 766 | 814 |
| | | c) | 77,94 | 79,44 | 77,33 | 78,81 | 78,41 |
| 16 | Donaukreis * | a) | 1468 | 1054 | 1095 | 1059 | 1088 |
| | | b) | 1020 | 756 | 785 | 743 | 781 |
| | | c) | 69,05 | 71,72 | 71,68 | 70,16 | 71,78 |
| 17 | Baden * | a) | 4093 | 3859 | 3907 | 3923 | 4118 |
| | | b) | 3294 | 3126 | 3056 | 3052 | 3240 |
| | | c) | 80,47 | 81,00 | 75,65 | 77,79 | 78,68 |
| 18 | Unterelsaß 2000 Bruttoeinkommen | a) | 1844 | 1633 | 1160 | 1189 | |
| | | b) | 1312 | 1194 | 998 | 1013 | |
| | | c) | 71,14 | 73,11 | 86,03 | 86,00 | |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Naturgemäß kann in den einzelnen Teilen Deutschlands die prozentuale Verteilung der Unfälle auf Unternehmer und Arbeiter schon deshalb keine gleichmäßige sein, weil die Versicherungspflicht der Unternehmer nicht überall bis zur gleichen Einkommenhöhe geht und vor allem auch von der Größe des landwirtschaftlichen Betriebes abhängt. In Gegenden mit überwiegendem Klein- und Mittelbesitz ist dieser Anteil natürlich relativ groß. So ist bei den süddeutschen Berufsgenossenschaften der prozentuale Anteil der Unternehmer nicht nur wegen der dort überall bestehenden Ausdehnung der Zwangsversicherung auf sämtliche Unternehmer so groß, sondern vor allem auch wegen des dort überall überwiegenden Kleinbesitzes. Der Hauptsache nach besorgt dort der Besitzer mit seinen Familienangehörigen den landwirtschaftlichen Betrieb allein. Deshalb entfällt dort der größere Teil der entschädigten Unfälle und damit auch der Hauptanteil an den gezahlten Entschädigungen auf die Unternehmer selbst. Das eine folgt aus dem andern.

Wir haben es hier also mit einer Versicherung der kleinen landwirtschaftlichen Unternehmer zu tun, wie sie vollständiger kaum sein kann. Zwar nicht mit einer Alters- und Invalidenversicherung, aber doch mit einer solchen, die manche wirtschaftliche Notlage von dem Eigentümer abzuhalten geeignet ist. Noch dazu, ohne allzu drückend zu sein. Auch ohne Versicherung lasten die Betriebsgefahren auf der Landwirtschaft und müssen von ihr getragen werden. Nur immer von dem Betroffenen selbst, nicht aber von der sie ja viel weniger wie dieser fühlenden Gesamtheit.

Nun besteht in Österreich eine landwirtschaftliche Unfallversicherung nur für Betriebe, bei denen Dampfkessel oder durch elementare oder durch Tiere bewegte Triebwerke nicht nur vorübergehend in Anwendung kommen. Sie erstreckt sich nicht auf die Unternehmer. Nach dem Vorbilde Deutschlands wäre hier ein Weg gegeben, auf dem zunächst auch für die Unternehmer der Gebiete etwas getan werden könnte, für die sich momentan eine Altersversicherung, geschweige denn eine Invalidenversicherung nicht durchführen läßt. Eine solche Versicherung ließe sich auch länderweis einführen, und es könnte den Verhältnissen der einzelnen Gebiete Rechnung getragen werden. Auch den Wünschen, die dem Staate einen Anteil an den Lasten zuschieben wollen. Für die ganz kleinen Betriebe könnte er einen Teil oder ganz die Beiträge übernehmen. Damit brauchte keineswegs das Ziel einer Alters-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

versicherung aus dem Auge gelassen werden. Sie ließe sich dann aber für die Schichten sofort durchführen, für die sie heute schon möglich wäre, vor allem für die Unselbständigen.

Daß eine umfassende landwirtschaftliche Unfallversicherung der auch in Österreich beklagten Landflucht entgegenwirken würde, braucht nur bemerkt zu werden.

Nach dem bisher Gesagten ergibt sich, daß es recht erhebliche Schwierigkeiten sind, die in Österreich zu überwinden sind, um auf diesem Gebiete eine Annäherung an das deutsche Recht zu erzielen. Nur um eine Annäherung handelt es sich, denn selbst bei der Verwirklichung des Regierungsentwurfs, soweit er die Invaliden- und Altersversicherung der Selbständigen bezweckt, bliebe die deutsche Hinterbliebenenversicherung noch nicht erreicht. Bietet diese in Deutschland auch nur geringe Leistungen, so sind in ihr doch die Ansätze zu weiterer Entwicklung enthalten. Ob sich diese Ansätze auch in Österreich erreichen lassen, wage ich nicht zu entscheiden.

## Die Invaliden- und Altersversicherung in Ungarn.

Ein nicht ganz so ungünstiges Bild, wie wir es in Österreich fanden, bietet Ungarn. Die fast gleiche Versicherung der Bergarbeiter in Bruderladen besteht auch hier. Die Leistungen der Bruderladen sind jedoch so minimal und durch die Organisation der Bruderladen so wenig sicher, daß man sie kaum als Leistungen einer Invalidenversicherung betrachten kann.

Es besteht weiter eine freiwillige Versicherung gegen Invalidität und Alter, deren Durchführung der vom Staate beaufsichtigten Landeshilfskasse der landwirtschaftlichen Arbeiter und Dienstboten übertragen wurde. Diese Kasse erhält zum Zweck dieser Versicherung einen Staatszuschuß von 200 000 K. Nach Vollendung des 14. Lebensjahres kann jeder, der in der Landwirtschaft seinen Hauptberuf findet, auch ein Selbständiger, der Kasse beitreten. Für die Aufnahme ist eine Gebühr von einer Krone zu entrichten. Der jährliche Beitrag stellt sich auf 10 K und ist in halbjährlichen Raten im voraus zu zahlen. Nach 10jähriger Mitgliedschaft wird im Falle der vollen Arbeitsunfähigkeit eine jährliche Rente von 60 K gewährt, die mit jedem Jahr weiterer Mitgliedschaft um 6 K bis zum Höchstbetrag von 240 K nach 40jähriger Mitgliedschaft steigt. Nach Erreichung des 65. Lebens-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

jahres wird die Rente ohne Nachweis der Arbeitsunfähigkeit gezahlt. Im Todesfalle erhält die hinterlassene Familie den einmaligen Jahresbetrag der Rente ausbezahlt. Bei Tod innerhalb der 10jährigen Mitgliedschaft wird die Hälfte der geleisteten Beiträge zurückgewährt. Auch diese Versicherung kann nur als ein dürftiges Surrogat einer staatlichen Versicherung angesehen werden. Nach den mir gewordenen Mitteilungen übersteigt die Zahl der Versicherten nicht 30 000.

## Die anderen Zweige der Versicherung.

Die anderen Zweige der Versicherung in Österreich und Ungarn können sehr kursorisch behandelt werden. Ihr wesentlichster Unterschied gegenüber der Versicherung in Deutschland liegt in der landwirtschaftlichen Unfallversicherung, und diese ist schon oben behandelt worden.

Während in Deutschland alle Arbeiter ohne Beschränkung auf irgendwelches Einkommen und Betriebsbeamte mit einem Jahresarbeitsverdienst bis zu 5000 Mk. in Gewerbe, Landwirtschaft und Seeschiffahrt und Fischerei, in den beiden letzterwähnten Berufszweigen auch die Unternehmer kleinerer Betriebe, auf Grund gesetzlicher Zwangsvorschriften der Unfallversicherung unterliegen und die Kleinunternehmer und Hausgewerbetreibenden durch Satzungsvorschrift derselben unterworfen werden können, und für nichtversicherte Unternehmer eine freiwillige Versicherung möglich ist, ist in Österreich die Zwangsversicherung auf Arbeiter und Betriebsbeamte bis 2000 Mk. Jahresarbeitsverdienst im Gewerbe, das Handwerk ausgeschlossen, doch einschließlich gewerblicher Baubetriebe und landwirtschaftlicher Motorenbetriebe, in der Seeschiffahrt und in der Seefischerei beschränkt. Eine freiwillige Versicherung der Unternehmer und des nichtversicherungspflichtigen Personals mit einem Einkommen bis zu 2000 Mk. ist zulässig, aber, wie es bei allen freiwilligen Versicherungen geht, es wird nur ein geringer Gebrauch davon gemacht. Die Bergarbeiter sind der Unfallversicherung nicht unterworfen und sind lediglich auf die Leistungen der Bruderladen angewiesen. In Ungarn ist die Zwangsversicherung erstreckt auf die im Gewerbe, mit Ausschluß des Handwerks, doch einschließlich der dem Baugewerbe dienenden Betriebe, dem Verkehrswesen, in den Königlichen Tabakfabriken und dem Berg- und Hüttenwesen beschäftigten Arbeiter und auf die landwirtschaftlichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Dienstleute und mit der Bedienung der landwirtschaftlichen Maschinen betrauten Personen. Eine freiwillige Versicherung ist den Unternehmern, einschließlich der Kleingrundbesitzer, und für das nichtversicherungspflichtige Personal zugelassen.

Die Lasten der Unfallversicherung werden in Deutschland durch Umlage des Jahresbedarfs von den Unternehmern allein getragen; ebenso in Ungarn, doch werden hier für kleinere Betriebe feste Prämien erhoben. In Österreich erfolgt Kapitaldeckung durch Unternehmer und Arbeiter im Verhältnis wie 9:1. Nur in der Seeschiffahrt hat der Unternehmer alle Lasten zu tragen.

Die Leistungen sind in Österreich-Ungarn durchweg geringer wie in Deutschland, auch prozentual im Verhältnis zum Arbeitsverdienst, beginnen jedoch schon mit der fünften Woche (Österreich) — in Deutschland mit der 14. Woche — oder mit der 11. Woche (Ungarn) vom Tage des Unfalles an. Sie gliedern sich in Heilverfahren usw., eine dem Maße der Erwerbseinbuße entsprechende Rente, Sterbegeld und Hinterbliebenenrente. Doch wird in Österreich keine ärztliche Behandlung gewährt. Für solche hat lediglich die Krankenkasse aufzukommen. Bei der Seeschiffahrt gelten in Österreich auch Cholera, Pest, gelbes Fieber und Beriberi als Betriebsunfall — in Deutschland nicht —.

Die Krankenversicherung erstreckt sich in Deutschland auf alle Lohnarbeiter und Hausgewerbetreibenden und solche Angestellte, deren regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst 2500 Mk. nicht übersteigt, in Österreich auf Arbeiter und Betriebsbeamte im Gewerbe, und in der Seeschiffahrt und Seefischerei, in Ungarn im wesentlichen auf die der Unfallversicherung unterliegenden Personen.

Die Beiträge werden in allen Staaten in gleicher Weise aufgebracht.

Die Leistungen weichen im Prinzip nicht erheblich voneinander ab, wohl aber in der tatsächlichen Höhe. Die Krankenunterstützung wird in Deutschland auf die Dauer von 26 Wochen, in Österreich von 20 Wochen gewährt. Das Krankengeld in Deutschland nach einem Grundlohne bis zu 6 Mk., in Österreich bis zu 2 Gulden berechnet und zwar in Höhe von 50, eventuell 75 % (Deutschland) respektiv 60 % (Österreich) des jeweiligen Grundlohnes. Wochengeld wird in Deutschland auf die Dauer von acht Wochen, in Österreich auf die Dauer von mindestens vier Wochen gezahlt. Ein Ausgleich in diesen Punkten würde sich leicht ermöglichen lassen, zumal er dem Verlangen der Versicherten in Österreich entspricht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ähnlich liegt es auch hinsichtlich der Angestelltenversicherung, in der Österreich vorangegangen ist. Erst fünf Jahre später ist Deutschland dem österreichischen Vorbilde, dann allerdings gleich in etwas erweiterter Form, gefolgt. Einer näheren Erörterung dieses Gebiets bedarf es hier nicht.

## Schluß.

Die weiteren einzelnen Unterschiede in den verschiedenen Versicherungszweigen können übergangen werden, da sie relativ leicht auszugleichen wären, wenn es wirklich darauf ankommen sollte. Das gilt auch da, wo es sich um eine grundsätzlich verschiedene Regelung auf dem einen oder anderen Gebiet handelt, wie zum Beispiel hinsichtlich der Krankenversorgung der Seeleute, die in Deutschland den Reedern obliegt, in Österreich aber teilweise durch Krankenkassen erfolgt. Diese Unterschiede sind nicht so groß, als daß sie der Ermöglichung einer annähernden Gleichwertigkeit des Versicherungsschutzes und seiner Leistungen im Wege stünden. Eine völlige Gleichwertigkeit wird sich in absehbarer Zeit wohl kaum erreichen lassen, dazu ist — auch von der ganz fehlenden Invaliden-, Alters- und Hinterbliebenenversicherung abgesehen — das Ausmaß des Versicherungsschutzes und das Ausmaß der gebotenen Leistungen, kurz, Qualität und Quantität der ganzen Versicherung noch zu verschieden. Aber das alles läßt doch einen Ausgleich des Rechts nicht unmöglich erscheinen. Wenn auch nur auf dem Wege des § 157 der deutschen Reichsversicherungsordnung. Nach dieser Vorschrift kann der Reichskanzler die Zustimmung des Bundesrats mit Staaten, die eine der deutschen Reichsversicherung entsprechende Fürsorge durchgeführt haben unter Wahrung der Gegenseitigkeit vereinbaren, in welchem Umfange für Betriebe, die aus dem Gebiete des einen Staates in das der anderen übergreifen, sowie für Versicherte, die zeitweise im Gebiete des anderen Staates beschäftigt werden, die Fürsorge nach der Reichsversicherungsordnung oder nach den Fürsorgevorschriften des anderen Staates geregelt werden soll. Auf gleichem Wege kann bei entsprechender Gegenleistung die Versicherung von Angehörigen eines anderen Staates abweichend von den Vorschriften der R. V. O. geregelt und die Durchführung der Fürsorge des anderen Staates in dem des anderen erleichtert werden. Nach der Fassung des § 157 ist eine Vereinbarung zwischen Österreich und Deutschland, soweit letzteres in Frage kommt, insoweit möglich, als eine entsprechende

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gegenleistung erfolgt, also auch dann, wenn nicht die Arbeiterfürsorge als Ganzes, sondern die durch die Vereinbarung ausbedungenen Vorteile für gleichwertig zu erachten sind.

Hinsichtlich der Unfallversicherung besteht auch in Österreich die Möglichkeit solcher Vereinbarungen. Nach § 1 des Gesetzes vom 12. Februar 1909, betreffend die Ermächtigung zum Abschluß internationaler Abkommen auf dem Gebiete der Arbeiterunfallversicherung steht der österreichischen Regierung das Recht zu, mit Staaten, in welchen der österreichischen Unfallversicherungsgesetzgebung entsprechende Fürsorgeeinrichtungen bestehen, Abkommen zur Regelung der Wechselbeziehungen auf diesem Gebiete zu treffen. Nur bezüglich der Krankenversicherung ist auf österreichischer Seite noch keine solche Möglichkeit gegeben. Das ließe sich bald beheben.

Bleibt wieder die Invaliden- und Altersversicherung der Arbeiter, deren Verwirklichung bisher lediglich von dem zäh festgehaltenen Plan der Einbeziehung der Selbständigen in Gewerbe, Handel und Landwirtschaft erdrückt ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn.

## Ihre Entwicklung und ihre Fortbildung bei engeren Handelsbeziehungen.

Von

**Alfred v. der Leyen** (Berlin).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

I. Einleitung. Die Handels- und die Tarifpolitik des Deutschen Reichs und der österreichisch-ungarischen Monarchie . . . . . 299

II. Geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn . . 304

1. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen . . . . . 304

III. 2. Das deutsche Handelsgesetzbuch, die Reichsverfassung und das (Berner) internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr . . . 316

IV. 3. Die Staatsverträge und die Handelsverträge. . . . . 324

V. 4. Die Tarife . . . . . 331

VI. Bisherige Ergebnisse und weitere Fortbildung. . . . . 341

1. Allgemeines . . . . . 341

VII. 2. Personen- usw. Verkehr . . . . . 344

VIII. 3. Güterverkehr und Gütertarife . . . . . 347

IX. Die Wasserstraßen. Die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse . . . . . 356

X. Verbesserungen des Wasserstraßenverkehrs. Donau, Elbe, Kanäle . . . . . 360

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I.

# Einleitung.

## Die Handels- und die Tarifpolitik des Deutschen Reichs und der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Der Handelsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn vom $\frac{\text{6. Dezember 1891}}{\text{25. Januar 1905}}$ enthält eine Reihe von Bestimmungen über das Eisenbahnwesen und die Wasserstraßen. Bei einer Änderung des Handelsvertrags mit dem Ziele der Herbeiführung engerer wirtschaftlicher Beziehungen zwischen den beiden Reichen würde auch zu prüfen sein, ob die Bestimmungen über die Verkehrsstraßen zu ergänzen und zu verbessern sind. Nicht allein durch Aufhebung oder Ermäßigung der Zölle und die damit zusammenhängenden Maßnahmen wird der Warenaustausch belebt und erweitert, sondern auch durch Erleichterung des Verkehrs, des Baus und des Betriebs, der technischen Einrichtungen, der Tarife der Eisenbahnen und der Wasserstraßen. Die geltenden Bestimmungen des Handelsvertrags enthalten einige allgemein tarifrechtliche Grundsätze, sie geben die Richtung an, nach der hin der Verkehr erleichtert werden kann, und sie verlangen hauptsächlich eine gleiche Behandlung der Bewohner der Vertragsstaaten. Außer dem Handelsvertrag gelten eine Reihe von Staatsverträgen, Gesetzen, Vereinbarungen sowohl über das Eisenbahnwesen als über die Wasserstraßen, die eine einheitliche Gestaltung und eine Erleichterung der Handhabung des Verkehrs zwischen den Vertragsstaaten bezwecken. Was zur Verbesserung dieser Verkehrsverhältnisse noch geschehen kann, hängt zunächst ab von den Festsetzungen der neuen Handelsverträge über die Zölle und die damit zusammenhängenden Bestimmungen, das weiteste Ziel, was man sich da stecken kann, wäre der Zusammenschluß des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns zu einem mitteleuropäischen Handels- und Zollverein. Der deutsche Zollverein könnte dann als Vorbild dienen auch zur Regelung der Eisenbahnverhältnisse. Dies Vorbild beweist nun, daß ein vollständiges Ineinandergreifen der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Handelspolitik und der Eisenbahnpolitik, besonders der Eisenbahntarifpolitik, nicht unbedingt erforderlich ist. Bei voller Verschmelzung zu einem einheitlichen Handelsstaat haben in Deutschland die einzelnen Glieder der Gemeinschaft eine selbständige Eisenbahnpolitik getrieben, ihre Eisenbahnhoheit nicht aufgegeben. Die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen haben die Eisenbahnhoheit unberührt gelassen. Im Gebiet des Zollvereins bestanden Staats- und Privatbahnen, die Tarifpolitik der Staatsbahnen war und ist noch eine selbständige, unabhängig von der der anderen Staaten. Daneben bestand eine selbständige, durch die Staatsaufsicht nur wenig eingeschränkte Tarifpolitik der vielen großen und kleinen Privatbahnen, deren Konzessionen nichts weniger als einheitliche Bestimmungen über die Tarife und ihre Beeinflussung durch den Staat enthielten. Staatsbahnen standen untereinander und mit den Privatbahnen in Wettbewerb. Ihre Tarife wurden in erster Linie durch finanzielle Gesichtspunkte, selten mit Rücksicht auf den Verkehr, kaum jemals nach Rücksichten der Zollpolitik aufgestellt. Mit der allmählichen Durchführung des Staatsbahnsystems wird die Tarifpolitik der Staatsbahnen mehr nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen betrieben, und die Anzahl und der Umfang der heute im Deutschen Reich noch vorhandenen Privatbahnen ist verhältnismäßig so unbedeutend, daß auch ihre Tarifpolitik von der der Staatsbahnen abhängt. Der Fortbestand der Tarifhoheit wird von den deutschen, Eisenbahnen besitzenden Staaten mit Eifersucht überwacht, und es wäre heute noch theoretisch möglich, daß die Eisenbahntarife eines Einzelstaats die Handelspolitik des Deutschen Reichs kreuzten. Nur in freiwilliger, ganz loser und jeden Augenblick lösbaren Verständigung haben sich die Regierungen bereit erklärt, gewisse, die Zollpolitik schädigende Tarife nicht einzuführen.

Die rechtlichen Grundlagen der einheitlichen deutschen Eisenbahntarife für Personen, Gepäck usw., Tiere und Güter sind gesetzlich erst durch das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, durch das die Eisenbahnverkehrsordnung (jetzt vom 23. Dezember 1908) die Bedeutung einer Rechtsverordnung erhalten hat, festgestellt. Für den zwischenstaatlichen Güterverkehr hat das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) vom 14. Oktober 1890 ein einheitliches Recht geschaffen. Aber die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation der deutschen Tarife und die zu ihrer Fortbildung bestehenden organischen Einrichtungen (Generalkonferenz der deutschen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eisenbahnen, ständige Tarifkommission, Ausschuß der Verkehrsinteressenten) beruhen wieder auf freien Vereinbarungen, die die deutschen Staats- und Privatbahnen im Jahre 1877 geschlossen und seitdem aufrechterhalten haben. Ihre Form ist eine so lose, daß sie nicht einmal in einen Vertrag eingekleidet sind, und man es bis heute für ausreichend gehalten hat, gemeinsame Geschäftsordnungen für die vorerwähnten Fortbildungsorgane zu schaffen. Diese Vereinbarungen sehen auch davon ab, gleiche Sätze, auch nur für die Normaltarife festzustellen. Erst im Laufe der Zeit sind die im Jahre 1877 bestehenden Verschiedenheiten der Normalsätze allmählich, auch infolge der Verstaatlichung der Privatbahnen, soweit ausgeglichen, daß die Normalsätze aller Staatsbahnen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr im wesentlichen übereinstimmen. Bei Festsetzung der Ausnahmetarife, die im Güterverkehr die wichtigste Rolle spielen, dauert die volle Selbständigkeit der einzelnen Bahnen fort, und nur von Fall zu Fall, wo es ihren Interessen entspricht, haben sie sich über die Bedingungen und die Sätze auch dieser Tarife verständigt.

Über die Beziehungen der Eisenbahntarife zur Handels- und Zollpolitik wurde vor der Tarifreform des Jahres 1877 nur selten gesprochen. Unter der Herrschaft der Freihandelslehre erwartete man die besten wirtschaftlichen Erfolge von einem tunlichst durch keine Gesetzes- oder Verwaltungsvorschriften beschränkten Wettbewerbe der Eisenbahnen, wodurch die Tarife verbilligt und Handel und Verkehr gefördert würden. Erst allmählich bildete sich die Ansicht heraus, daß nicht jede Tarifermäßigung der Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens förderlich ist, daß die Vorteile, die einzelnen Kreisen der Bevölkerung durch Tarifermäßigungen erwachsen, häufig geringer sind, als die Schädigungen anderer Kreise und der Gesamtwirtschaft. Solche schädigende Tarife gehörten zu den Differenzialtarifen, die zu verschiedenen Zeiten, wenn zunächst auch wieder unter dem Einfluß der Freihandelslehre erfolglos, bekämpft wurden. Aber man überzeugte sich allmählich doch, daß durch derartige ermäßigte Tarife der einzelnen Gegenständen gewährte Zollschutz wirkungslos gemacht werden konnte. Um derartige Folgen zu vermeiden, beschloß der Deutsche Bundesrat schon unter dem 14. Dezember 1876, das — demnächst zu der vorerwähnten Vereinbarung von 1877 führende — von den Bundesregierungen vorgeschlagene Tarifsystem nur unter der Voraussetzung zu genehmigen, „daß die Einführung von Ausnahmetarifen sowie von Differenzial-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tarifen von der Genehmigung der Aufsichtsbehörden werde abhängig gemacht werden" — allerdings vorbehaltlich der konzessionsmäßigen Rechte der Privatbahnen. In einem weiteren Beschluß vom 6. April 1877 sprach dann der Bundesrat „die Erwartung" aus, „daß alle Tarife der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörden vorbehalten würden, die für ausländische Produkte oder Fabrikate einen an sich oder verhältnismäßig günstigeren Frachtsatz gewährten, als für gleichartige inländische Erzeugnisse." Eine dieser Erwartung entsprechende Anordnung wurde vom preußischen Handelsminister durch Erlasse vom 21. Februar / 23. April 1877 für die seiner Aufsicht unterstehenden Eisenbahnen getroffen [1].

Diese Beschlüsse beruhen auf der Erkenntnis der Notwendigkeit eines Hand-in-Hand-Gehens der Eisenbahntarifpolitik und der Zoll- und Handelspolitik des Deutschen Reichs. Sie sind von den deutschen Staatsbahnen seither beachtet und, soweit konzessionsmäßige Rechte nicht entgegenstanden, auch den Privatbahnen gegenüber zur Geltung gebracht worden. Aber auch hier handelt es sich wieder um freie Entschließungen, die für die Zukunft nicht binden und deren Beachtung durch gesetzliche Vorschriften nicht gesichert war. Diesen, nach seiner Meinung unvollkommenen Zustand wollte Fürst Bismarck ändern, als er, nachdem er in der berühmten Denkschrift vom 15. Dezember 1878 den Übergang zur Schutzpolitik eingeleitet hatte, in einem Antrage vom 7. Dezember 1879 an den Bundesrat die reichsgesetzliche Feststellung der Eisenbahngütertarife befürwortete. Aus diesem Antrag, den sich daran anschließenden Verhandlungen und mehr noch aus einem Schreiben an den Bundesrat vom 18. März 1879 geht hervor, daß ein, vielleicht der hauptsächlichste Grund für Erlaß eines Reichseisenbahntarifgesetzes der war, die die deutsche Zollpolitik und damit das deutsche Wirtschaftsleben schädigenden Ausnahmetarife zu beseitigen und die spätere Einführung ähnlicher Tarife zu verhindern. Die Bemühungen des Fürsten Bismarck, ein solches Reichsgesetz zustande zu bringen, sind, wie bekannt, an dem Widerstande der deutschen Mittelstaaten gescheitert [2], der Rechtszustand hat sich bis heute nicht geändert. Tatsächlich aber ist durch freiwillige

[1] Vgl. Fleck: Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts. 2. Aufl., I., S. 652.

[2] Vgl. die genaue Darstellung dieser Vorgänge bei v. der Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. 1914. S. 80 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zusammenarbeit der deutschen Bundesstaaten eine Gestaltung der deutschen Gütertarife erreicht und aufrechterhalten worden, die mit der Handels- und Zollpolitik Hand in Hand geht. Die ermäßigten Einfuhrtarife, die geeignet waren, die Wirkung der Zölle entweder aufzuheben oder abzuschwächen, sind allmählich beseitigt worden. Umgekehrt ist die Wirtschaftspolitik vielfach gefördert worden durch ermäßigte Ausfuhrtarife. Die Handhabung dieser Tarifpolitik ist den deutschen Bahnen erleichtert worden durch die Mitarbeit der wirtschaftlichen Beiräte in allen wichtigen Tariffragen. Dagegen liegt heute noch die Möglichkeit vor, daß die Zollpolitik gekreuzt wird durch die Beförderungspreise auf den natürlichen und den künstlichen Wasserstraßen. Für diese besteht keine Verpflichtung, ihre Tarife denen der Eisenbahnen oder den Zöllen anzupassen, und sie haben auch, wo es in ihrem Interesse lag, Beförderungspreise erhoben, durch die den Eisenbahnen Verkehr entzogen und die Wirkung der Zölle abgeschwächt worden ist. Sehen wir von der letzteren Unzuträglichkeit ab, so können wir aus der Wirtschaftsgeschichte des deutschen Zollvereins und des Deutschen Reichs entnehmen, daß, den guten Willen aller Beteiligten vorausgesetzt, auch ohne gesetzliche Festlegung der Eisenbahntarife eine gesunde Handels- und Zollpolitik möglich ist.

In Österreich-Ungarn sind die rechtlichen Grundlagen der Eisenbahntarife fast genau dieselben, wie die des Deutschen Reichs, aber die tatsächlichen Verhältnisse liegen anders. Schon der durch Staatsverträge gesicherte Dualismus zwischen Österreich und Ungarn hat zur Folge, daß der Gesamtstaat nicht in der Weise, wie das Deutsche Reich, ein einheitliches Wirtschaftsgebiet bildet. Ferner ist das Staatsbahnsystem nicht so durchgeführt, wie im Deutschen Reich, neben den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gibt es noch selbständige Privatbahnen mit einer wirtschaftlich mächtigen Stellung (Südbahn, Kaschau-Oderberger-Bahn, die böhmischen Kohlenbahnen). Wenn auch die allgemeinen Grundlagen der Eisenbahntarife von Österreich und Ungarn untereinander und mit denen des Deutschen Reichs in vielen Beziehungen übereinstimmen, so zeigen sich doch auch manche Verschiedenheiten. Einen gemeinsamen Personen-, Gepäck- und Gütertarif, der nach übereinstimmenden Grundsätzen auch fortgebildet wird, gibt es nicht, und gerade auf dem Gebiet der Eisenbahntarife treten oft die schärfsten Gegensätze zwischen den Staaten und den Bahnen hervor. In Öster-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

reich ist es bis heute noch nicht gelungen, die Konsequenzen aus den großen Verstaatlichungen der letzten Jahre zu ziehen und eine einheitliche Organisation der Staatsbahnen mit einheitlichen Tarifen zustande zu bringen.

Durch derartig verschiedene tatsächliche Verhältnisse der beiden Teile wird der Abschluß von Verträgen über den Eisenbahnverkehr sehr erschwert. Eine Beseitigung dieser Schwierigkeit in der Weise, daß das Deutsche Reich vor Eintritt in Verhandlungen verlangte, daß Österreich-Ungarn zunächst im eigenen Hause Ordnung schaffe, ist ausgeschlossen. Man wird mit den gegebenen Verhältnissen zu rechnen haben. Ebensowenig kann erwartet werden, daß in einem mitteleuropäischen Zoll- und Handelsverein sich ganz von selbst, wie im Deutschen Reich, durch gemeinsame freiwillige Arbeit der Regierungen und der Eisenbahnen gesunde Eisenbahnverhältnisse bilden werden.

Es wird also nötig sein, in dem Handelsvertrag oder einem neben diesem zu schließenden besonderen Vertrag wenigstens die für eine weitere Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Handelsgemeinschaft maßgebenden Grundsätze festzustellen. Dabei wird man anzuknüpfen haben an das, was bisher in dieser Beziehung geleistet ist und heute besteht.

## II.

## Geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn.

### 1. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen[3].

Eine gemeinsame einheitliche Entwicklung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen läßt sich zurückverfolgen bis weit in die Zeiten hinein, als Deutschland, Österreich und Ungarn noch die ebenbürtigen Glieder des früheren Deutschen Bundes waren. Am 10. November 1846 traten auf Einladung der damaligen Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zehn preußische Privatbahnen in Berlin zusammen, um gemeinsam Vorschläge über Änderung des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838

[3] Vgl. die Festschrift über die Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens (1846—1896). Berlin 1896. Ferner die Satzungen des Vereins und die von ihm herausgegebenen Bestimmungen über seine Geschäfte.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu beraten. Das Ergebnis der Beratung war so befriedigend, daß man beschloß, auch in Zukunft sonstige wichtige Angelegenheiten des Eisenbahnwesens gemeinsam zu erörtern und zu diesem Zweck einen dauernden Verband preußischer Eisenbahnen zu bilden und die in Berlin nicht vertretenen Eisenbahnen zum Eintritt in den Verein aufzufordern. Dieser Aufforderung leisteten elf weitere Eisenbahnen Folge und in der zweiten, in Köln am 28./29. Juni 1847 abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, den Verein auf alle in Deutschland konzessionierten Eisenbahnen auszudehnen. Alsbald traten 19 weitere Verwaltungen bei, darunter auch drei österreichische, die Wien-Gloggnitzer, die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und die Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. In der dritten Versammlung in Hamburg vom 29. November bis 2. Dezember 1847 wurde beschlossen, dem Verband den Namen: Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen zu geben. Diesen Namen hat der heute noch bestehende Verein beibehalten. Nach und nach traten ihm fast alle, im Gebiete des damaligen Deutschen Bundes belegenen Eisenbahnen, sowie die einiger Nachbarländer bei. Auf dem Boden dieses Vereins haben insbesondere die deutschen, die österreichischen und die ungarischen Eisenbahnen — auch nach dem Ausscheiden Österreichs aus dem Deutschen Bunde — ununterbrochen zusammengearbeitet mit dem, in § 1 der Satzungen ausgesprochenen Zweck, „durch gemeinsame Beratungen das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern“[4].

Der unablässigen eifrigen Tätigkeit dieses Vereins hauptsächlich ist es zu verdanken, daß das Netz der deutschen, österreichischen, ungarischen und der ihm angehörenden Nachbarbahnen nach einheitlichen Grundsätzen (z. B. mit der gleichen Spurweite von 1,435 m im Lichten der Schienen) gebaut ist, betrieben und verwaltet wird, daß die Betriebsmittel nach einheitlichen Mustern hergestellt werden. Er hat die Grundlagen des mitteleuropäischen Eisenbahnverkehrsrechts geschaffen, Übereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung und den Diensttelegrammverkehr unter seinen Mitgliedern getroffen, eine Reihe anderer wichtiger Verkehrseinrichtungen (z. B. die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte) angeregt und gefördert, die

[4] So lautete die Bestimmung in der ersten Fassung des Statuts. Die seit dem 1. Januar 1911 in Geltung stehenden Satzungen bestimmen dem Sinne nach dasselbe mit den Worten: „durch gemeinsame Beratungen das eigene Interesse und die Interessen des allgemeinen Verkehrs zu fördern“.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Abrechnung unter den Vereinsmitgliedern vereinfacht, Bestimmungen über die Beilegung von Streitigkeiten im schiedsrichterlichen Wege getroffen usw. In der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und dem Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens besitzt der Verein zwei Zeitschriften, die seine Bestrebungen fördern und auch wissenschaftlich ein hohes Ansehen genießen.

Die dem Verein angehörigen Eisenbahnen hatten am 1. Januar 1915 einen Umfang von 113 761 km, davon gehörten 60 887 km den deutschen und 43 465 km den österreichischen und ungarischen, einschließlich der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, die übrigen 9409 km verteilen sich auf die übrigen Vereinsmitglieder. Schon diese Zahlen ergeben, daß der Schwerpunkt der Vereinstätigkeit in dem Zusammenarbeiten des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns zur gemeinsamen Förderung ihrer Eisenbahnverhältnisse liegt. Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins ist seit seinem Bestehen eine deutsche, früher eine Privatbahn, seit 1884 die königlich preußische Eisenbahndirektion Berlin. Bei Vereinsbeschlüssen haben die deutschen und die österreichischen Eisenbahnen die ganz überwiegende Mehrheit Eine nachträgliche Vereitelung der Vereinsbeschlüsse durch Widerspruch (von mindestens einem Zehntel der den Vereinsmitgliedern zustehenden Stimmen) ist zwar möglich, kommt aber kaum noch vor (§§ 19,20 der Satzungen). Auch in den verschiedenen Ausschüssen, die die Aufgabe haben, die Beschlüsse der, alle zwei Jahre zusammentretenden Vereinsversammlung vorzubereiten, sind die deutschen und die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen stark vertreten. Ein besonderer Ausschuß ist der für technische Angelegenheiten, der im Bedarfsfalle zur Technikerversammlung erweitert werden kann. An dieser sind alle Verwaltungen teilzunehmen berechtigt.

Die Tätigkeit des Vereins erstreckte sich sogleich sowohl auf das wirtschaftliche, als auch auf das technische Gebiet. Auf der zweiten Versammlung des Jahres 1847 in Köln wurde der Antrag gestellt, „Maßregeln zu verabreden, welche die direkte Expedition von Personen und Gütern auf mehreren Bahnen erleichtern, wohin namentlich gleichmäßige Abfertigungsformen und gleichmäßige Bestimmungen hinsichtlich des Freigewichts für Gepäck gehören". Dieser Antrag wurde einer Kommission von sieben Mitgliedern mit dem Auftrage überwiesen, „sich der Ausarbeitung allgemeiner Grundsätze zu unterziehen, die den Betriebsreglements sämtlicher Bahnen sowohl in bezug auf den Per-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sonen- als auch auf den Güterverkehr zugrunde zu legen seien und den Entwurf der nächsten Generalversammlung vorzulegen". Schon auf der folgenden Versammlung wurden drei Entwürfe vorgelegt:

1. ein Vereinsreglement für den Güterverkehr,
2. ein Übereinkommen zu diesem Reglement,
3. ein Reglement über Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde- und Viehbeförderung.

Nach der Auffassung der Kölner Versammlung (1847) sollte an der Spitze des Vereins-Güterreglements der Grundsatz stehen: „daß jede zum Verein gehörende Eisenbahn unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen übernehmen sollte, ohne daß es behufs des Übergangs der Güter von einer Bahn auf die andere eines Vermittlers bedürfe". Dieser Grundsatz wurde dann auch in den Entwurf aufgenommen und damit eine der wichtigsten grundlegenden Bestimmungen für die gesunde Entwicklung des gesamten Vereinsverkehrs geschaffen, der damit ein einheitlicher für das ganze Vereinsgebiet wurde, indem es weder für den Übergang von einer Bahn zu einer anderen, noch für den Übergang von einem Staat auf den anderen einer Mittelsperson bedurfte. Der Verkehr vollzog sich, als wenn die Eisenbahnen des Vereins ein einheitliches Netz bildeten, auch unabhängig davon, ob an den Grenzen Zölle erhoben wurden. — Die Folge dieser Bestimmung war die Festsetzung eines einheitlichen Frachtbriefmusters und einer Reihe von Bestimmungen über die Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter.

Bei den Beratungen über die Entwürfe des Reglements in den folgenden Vereinsversammlungen gelangte man zu der Überzeugung, daß für den Personenverkehr ein Bedürfnis der Festsetzung allgemeiner, für alle Eisenbahnen geltenden Bestimmungen nicht vorliege, weil die Reisenden unterwegs in der Lage seien, für sich und ihre Sachen stets selbst zu sorgen. Man hielt für ausreichend Normalbestimmungen für den Personen- usw. Verkehr festzusetzen, deren Aufnahme in ihre Einzelreglements den Eisenbahnen empfohlen wurde. Dieser Standpunkt wurde erst allmählich verlassen, und bei einer Umarbeitung im Jahre 1858 wurden mit Geltung vom 1. Juli 1859 Vorschriften für



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Personen- usw. Verkehr auf den zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Eisenbahnen vereinbart, worin indes auch jetzt noch den einzelnen Verwaltungen der Erlaß von Spezialbestimmungen neben diesen Vorschriften vorbehalten blieb.

Im Güterverkehr wurde sogleich das erste Reglement vom 1. April 1850 mit Gültigkeit vom 1. Juli 1850 als ein für den gesamten Vereinsverkehr gültiges in Kraft gesetzt. In der Einleitung werden die 38 Vereinsbahnen, auf deren Linien der direkte Verkehr ausgedehnt werden sollte — es befanden sich darunter vier österreichische — namentlich aufgeführt.

Hiernach besteht seit Beginn der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts ein sozusagen einheitlicher Verkehr zwischen deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, der allerdings lediglich auf der Grundlage freier Vereinbarungen zwischen den Bahnen ohne Beteiligung der Staaten beruhte. Die Bestimmungen der beiden vorerwähnten Reglements enthalten die ersten Grundsätze für das heute noch im Deutschen Reich und in Österreich und Ungarn geltende Personen- und Güterverkehrsrecht. Sie sind in die Handelsgesetzbücher, die Betriebsreglements und die Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommen worden und auch in dem internationalen (zwischen Deutschland, Österreich, Ungarn und anderen Staaten vereinbarten) Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthalten.

Das Vereins-Güterreglement wird für den Verkehr weiter nutzbar gemacht durch das Übereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, das gleichzeitig mit dem Güterreglement unter dem Titel: „Übereinkommen zwischen den zum deutschen Eisenbahnverein gehörenden Verwaltungen über den direkten Güterverkehr" am 1. Juli 1850 in Kraft getreten ist. Während das Güterreglement die Verhältnisse der Eisenbahnen zu den Verfrachtern behandelt, bestimmte das Übereinkommen die Verhältnisse der Eisenbahnen unter sich „hinsichtlich der aus dem Reglement entspringenden Rechte und Pflichten". Es handelte also von der Umladung der Güter beim Übergang von einer Bahn auf die andere — die tunlichst vermieden werden soll —, von dem Übergang der Wagen auf eine andere Bahn, und den dafür unter Umständen zu erhebenden Gebühren, von der Zoll- und Steuerbehandlung der Frachtgüter, der Verteilung der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fracht für durchgehende Transporte, der Regelung der Entschädigungsansprüche und deren Verteilung auf die Bahnen. Im Bericht über einen der Frankfurter Versammlung im Jahre 1856 vorgelegten verbesserten Entwurf dieses Übereinkommens wird bemerkt, daß die neuen Vorschläge Grundsätze enthielten, die sich durchaus bewährt hätten, und sich zur Aufnahme auch in die Spezial- und Lokalreglements eigneten. „Dadurch sei ein bedeutender Schritt zur Erreichung des von Anfang an erstrebten Ziels, nämlich zur Herstellung einer wirklichen Einheit des Güterverkehrswesens des ganzen deutschen Vaterlands (zu dem damals auch Österreich gehörte) getan. Die Bestrebungen des Vereins hätten damit zu einem Erfolge geführt, der nicht mit Unrecht dem gepriesenen Zustandekommen der deutschen Wechselordnung an die Seite gestellt werden dürfte."

Das Übereinkommen ist wiederholt umgearbeitet, ergänzt, geändert worden, wobei an seinem Grundgedanken festgehalten worden ist. In seiner neuesten Fassung steht es seit dem 1. Juli 1914 in Geltung. Es sind ihm gemeinsame Abfertigungsvorschriften (Abschnitt I für Personen und Reisegepäck, Abschnitt II für Güter) sowie Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr beigefügt. Alle diese Vereinbarungen bezwecken eine einheitliche Ordnung aller der im Eisenbahnverkehr vorkommenden geschäftlichen und sonstigen Maßnahmen im gesamten Vereinsgebiete, also besonders auch im Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, ohne Rücksichtnahme auf die politischen Grenzen der einzelnen Staaten. Sie bedeuten einerseits eine Erleichterung und in Verbindung damit eine Verbilligung des Vereinsverkehrs, die im Interesse der Eisenbahnverwaltungen liegt, kommen aber anderseits auch dem Reise- und Güterverkehr zugute, indem sie klare und jedermann verständliche Bestimmungen sowohl für die regelmäßigen Vorkommnisse als auch bei Unregelmäßigkeiten geben.

Die Einheitlichkeit des Güterverkehrs im Vereinsgebiet wird weiterhin gefördert durch das Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung. Schon die Verbandstarife zwischen verschiedenen Eisenbahnen, die seit Ende der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts vereinbart worden sind, enthalten Bestimmungen darüber, ob und welche Wagen der einen Verwaltung von der anderen benutzt werden können und setzen Bedingungen hierfür fest. Im Jahre 1852 wurde von dem königlich sächsischen Finanzministerium

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

angeregt, dem Bedürfnis des sich mehr und mehr entwickelnden Verbandsverkehrs entsprechend, derartige Bedingungen für einen größeren Kreis von Eisenbahnen zu vereinbaren. Die Beratungen hierüber führten zur Festsetzung von „Normalbestimmungen für die wechselseitige Wagenbenutzung im Bereich der dem Übereinkommen über den direkten Güterverkehr beigetretenen Eisenbahnverwaltungen". Diese Normalbestimmungen sollten nur subsidiäre Bedeutung haben. Man wollte durch sie bereits zwischen einzelnen Eisenbahnen geschlossene Vereinbarungen nicht gefährden und hielt überdies einen absoluten Zwang mit Rücksicht auf die Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Vereinsbahnen „für ebenso unzulässig als unnötig und unzweckmäßig". Es wurde also festgestellt, welche fremden Wagen benutzt werden durften, wann und unter welchen Voraussetzungen die Rücksendung zu erfolgen hatte, die Benutzungsfristen, die Wagenmiete für die fremden Wagen, die Abrechnung unter den Bahnen und die bei Wiederherstellung fremder beschädigter Wagen zu beachtenden Grundsätze. Bezeichnend für die Kleinheit der damaligen Verhältnisse war, daß Instandsetzungen, deren Kosten $^2/_3$ Taler (2 Mk.) nicht überstiegen, ohne Unterschied von der instandsetzenden Verwaltung zu tragen waren. Diese — also außer Ansatz bleibenden — Instandsetzungskosten sind nach dem neuesten Übereinkommen auf 40 Mk. erhöht.

Nach langjährigen Erfahrungen ging der Verein einen wichtigen Schritt weiter. Am 1. März 1868 trat ein neues „Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche der Verwaltungen des deutschen Eisenbahnvereins" in Geltung, das für die Benutzung der Güterwagen zwischen den Vereinsverwaltungen in ihren Verbandsverkehren und in sonstigen Verkehren gelten sollte, soweit für letztere nicht andere Bestimmungen vereinbart waren. Dieses Regulativ bildet jetzt die Grundlage für die Wagenbenutzung. Es ist nur gestattet, Zusatz- und Ausnahmebestimmungen für einzelne Verbände zu verabreden. Der Inhalt des Regulativs ist auch wesentlich erweitert, seine Bestimmungen nach den bisherigen Erfahrungen ergänzt und verbessert, und zwar immer nach der Richtung hin, daß die Benutzung der fremden Wagen erleichtert, die Wirtschaftlichkeit des Wagenumlaufs gefördert wurde, so daß der Gedanke eines einheitlichen Wagenparks der Vereinsbahnen immer deutlicher zum Ausdruck kommt. Freilich kann dabei von der Erhebung eines Entgelts (Zeit- und Laufmiete, Verzögerungsgebühr) für die Benutzung der fremden Wagen nicht abgesehen werden. Von

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wichtigkeit sind ferner die mit dem Übereinkommen zusammenhängenden einheitlichen allgemeinen Vorschriften für die Bauart und Einrichtung, insbesondere die zollsichere Einrichtung der Wagen, die Verständigung über feste Preise für Instandsetzung der Wagen, über die Beladung der Güterwagen.

Das Übereinkommen ist auch nach 1868 wiederholt umgearbeitet. In seiner jetzigen Fassung steht es seit dem 1. Januar 1913 in Kraft. Die Bestimmungen über die besondere Stellung sowohl des deutschen Staatsbahnwagenverbands als auch der österreichischen Staatsbahnen werden in Anmerkungen zu § 5 mitgeteilt. Auf den Übergang der Personen-, Gepäck- und Triebwagen bezieht sich das Übereinkommen nicht. Dieser findet nur auf Grund besonderer Vereinbarungen statt, und deswegen sind einzelne Bestimmungen auch über diese Wagen in dem Übereinkommen enthalten, die in Geltung treten, wenn solche Vereinbarungen vorliegen.

In der Überzeugung, daß eine wirtschaftliche Einheit ohne eine gewisse Einheitlichkeit im Bau der Bahnen und der Betriebsmittel nicht möglich sei, hat der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sich schon bald nach seiner Begründung auch mit der Herbeiführung einer gewissen technischen Einheitlichkeit der ihm angehörigen Bahnen beschäftigt. In einer von der Generalversammlung zu Dresden im Jahre 1848 eingesetzten Kommission von Technikern wurde in der Annahme, daß es die Aufgabe der Eisenbahnen sei, die möglichste Einheit des gesamten deutschen Eisenbahnwesens mit eigenen Kräften zu erstreben und sich über einzuführende zweckmäßige technische Einrichtungen, notwendige Verbesserungen usw. freiwillig zu verständigen, beschlossen, die Techniker aller deutschen Eisenbahnen zur Beratung von technischen Vorschlägen einzuladen, die die königlich hannoversche Eisenbahndirektion ausgearbeitet und in einer Denkschrift vom 27. September 1849 begründet hatte. Die Techniker traten zu einer ersten allgemeinen Versammlung in Berlin im Jahre 1850 zusammen und verständigten sich über Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands und einheitliche Vorschriften über den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen. Die Beratungen erfolgten auf der Unterlage der hannoverschen Denkschrift. Einzelne wichtige Bestimmungen zeigen, von welcher Tragweite es für die technische Entwicklung der Eisenbahnen Mitteleuropas sowohl in wirtschaftlicher Beziehung als auch mit Rücksicht auf die Landesverteidigung gewesen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist, daß schon in so früher Zeit die Notwendigkeit dieser Vereinheitlichung erkannt und danach gehandelt worden ist. Im § 9 der Grundzüge wird die Spurweite der Eisenbahnen auf 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll (englisch)[5] festgesetzt und hinzugefügt: „Es wird als dringendes Bedürfnis anerkannt, daß diejenigen deutschen Bahnen, welche dieses Maß nicht haben (zu ihnen gehörten zum Beispiel die badischen Eisenbahnen, die eine breitere Spur hatten), dasselbe sobald als möglich erhalten." Eine einheitliche Spurweite ist die unerläßliche Vorbedingung für den Übergang der Beförderungsmittel von einer Bahn zur anderen. Die damals festgestellte Spur (sogenannte Normalspur, heute sagt man Vollspur, von 1,435 m im Lichten der Schienen) ist heute die auf den Eisenbahnen fast der ganzen Welt allgemein gebräuchliche. In Europa hat Rußland eine breitere Spur. — Ferner enthalten die Grundzüge Bestimmungen über die Breite des Bahngeländes, über die Schienen, deren Material, Länge, Beschaffenheit, die Anordnung der Schienenstöße, den Bau der Wagen, die Schwellen (es werden Querschwellen in erster Linie empfohlen), das Bettungsmaterial, über die Anlage von Brücken, deren Spannweite, über Wegeübergänge, über die Errichtung von Abteilungszeichen und Neigungszeigern. Sehr ausführlich werden die Bahnhofsanlagen behandelt. Weiter beschäftigen sich die Grundzüge mit den Betriebsmitteln (Lokomotiven nebst Tendern, Wagen aller Art, deren Bau und Größe, Formen der Räder, Anzahl und Beschaffenheit der Achsen). Ein besonderer Abschnitt behandelt das Signalwesen, und in einem eigenen Teil werden Vorschläge über sicherheitspolizeiliche Anordnungen gemacht. Sie betreffen den Zustand der Bahn und der Betriebsmittel und die Handhabung des Fahrdienstes.

Auch diese Grundzüge wurden, wie die übrigen Vereinseinrichtungen, den einzelnen Verwaltungen nur empfohlen, ihre Ein-

[5] Es ist ein Zeichen der Zeit und ein Beweis dafür, wie stark damals die deutschen Eisenbahnen noch unter englischem Einfluß standen, daß in den Grundzügen ausschließlich englisches Maß zugrunde gelegt wird. Es erschien dies, wie es in der Denkschrift heißt, notwendig, „weil dasselbe zunächst durch Einführung der englischen Spurweite, dann aber auch durch die Beziehung englischer Lokomotiven keiner deutschen Eisenbahnverwaltung fremd geblieben sein kann". Freilich fehlte es damals auch an einem allgemein gültigen deutschen Maß. Erst bei der neuen Ausgabe der Grundzüge im Jahre 1867 sind neben dem englischen die metrischen Maße aufgeführt. Im Jahre 1871 wurde beschlossen, bei der nächsten Neuausgabe ausschließlich deutsche Maße anzuführen, da am 1. Januar die Maß- und Gewichtsordnung vom 17. August 1868 im Gebiete des ganzen Deutschen Reichs in Kraft trat.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

führung wurde dem eigenen Ermessen überlassen, nach und nach wurden sie auf allen Vereinsbahnen eingeführt. Auf der Triester Versammlung im Jahre 1858 erfolgte ein weiterer Schritt. In einem Vereinsbeschluß wurde dringend befürwortet, daß die technischen Vorschriften bei den einzelnen Verwaltungen immer mehr zur Geltung kommen möchten.

Die Technikerversammlung hatte zunächst lose neben dem Verein bestanden, beide arbeiteten gemeinsam, standen aber nicht in organischem Zusammenhang. Ein solcher wurde im Jahre 1892 in der Weise hergestellt, daß der ständige Ausschuß des Vereins für technische Angelegenheiten (§ 10 Ziff. V der Satzungen) nach einem neuen § 14 der Satzungen „im Bedarfsfall zur Technikerversammlung erweitert werden kann, an der sämtliche Vereinsverwaltungen durch einen oder mehrere Abgeordnete teilzunehmen berechtigt sind". In demselben Paragraphen werden die Bestimmungen über die Zuständigkeit und die Geschäftsführung der Technikerversammlung getroffen.

Die Technikerversammlungen haben sich ununterbrochen mit der Fortbildung und Verbesserung der technischen Einrichtungen beschäftigt und ihre, auf reichen Erfahrungen beruhenden und von den tüchtigsten Sachkennern geleiteten Arbeiten erfreuen sich großen Ansehens bei den Eisenbahnen nicht nur in Mitteleuropa. Wie die Technikerversammlung überall die Bedürfnisse des Verkehrs und den Gang seiner Entwicklung erkannt hat, geht auch daraus hervor, daß sich ihre Beratungen schon im Anfang der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts der Aufgabe zuwandten, durch den Bau billigerer Eisenbahnen auch die Landesteile dem Eisenbahnverkehr zu erschließen, für die die Anlage von Hauptbahnen zu kostspielig war. Diese einfacheren Bahnen nannte man damals Sekundärbahnen. Die Beratungen kamen erst im Jahre 1873 zum Abschluß. Das Eingreifen des Vereins auch in dieser wichtigen Frage hat zweifellos zur Förderung des Neben- und auch des Kleinbahnbaus beigetragen.

Die zurzeit im Vereinsgebiete geltenden technischen Bestimmungen sind: 1. die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen nach den Beschlüssen der Vereinsversammlung vom 3./5. September 1908 nebst zwei Nachträgen vom Jahre 1910 und 1912, und 2. die Grundzüge über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen, die in derselben Vereinsversammlung beschlossen worden sind. Lokalbahnen sind, im Unterschied von Nebenbahnen, deren technische Ein-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

richtungen in den meisten Beziehungen denen der Hauptbahnen gleichen, „vollspurige oder schmalspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung, die dem öffentlichen Verkehr, jedoch vorwiegend dem Nahverkehr dienen, mit Maschinenkraft betrieben werden, und bei denen in der Regel die Fahrgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde nicht überschritten wird. Hierzu gehören auch die Kleinbahnen“ [6].

In der vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen bei Gelegenheit seines 50jährigen Bestehens herausgegebenen Festschrift wird (Seite 72) zutreffend bemerkt: „So haben die Technikerversammlungen und die technischen Ausschüsse das dem ersten Entwurf der technischen Vereinbarungen zugrunde liegende Ziel erfüllt, die sämtlichen Bahnen des Vereins als ein einheitliches Netz in Bau, Ausrüstung und Betrieb übereinstimmend zu gestalten.“

Außer den vorstehend geschilderten allgemeinen, grundsätzlichen Bestimmungen über die tunlichste Einheitlichkeit im Bau, Betrieb und Verkehr der deutschen und der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen hat der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen auch sonst noch auf einzelnen Gebieten die Vereinheitlichung der Einrichtungen teils angeregt, teils erreicht. Hierher gehören seine Anregungen auf dem Gebiete des Fahrplanwesens, auf Herstellung einer einheitlichen Eisenbahnzeit, der Einheit von Maß, Gewicht und Münze, Anregungen, die auf die von anderen Stellen getroffenen Maßnahmen nicht ohne Einfluß gewesen sind. Die Aufstellung der Fahrpläne des internationalen Verkehrs, also auch des Verkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn erfolgt seit dem Jahre 1872 durch die europäische Fahrplankonferenz, die früher zweimal, seit 1910 einmal jährlich zusammentritt, die feste Grundsätze über die Fahrpläne des durchgehenden Verkehrs, durch die die Fahrpläne des Binnenverkehrs vielfach beeinflußt werden, aufgestellt hat und in der regelmäßig über die Fortbildung der Fahrpläne beraten wird. Neben ihr besteht die sogenannte Wagenbeistellungskonferenz, in der über die Beteiligung der einzelnen Verwaltung an der Gestellung der Personen- und Gepäckwagen im durchgehenden Verkehr verhandelt wird.

[6] Diese Einteilung der Eisenbahnen durch den Verein stimmt nicht mit der Einteilung in Preußen und in Österreich. Auf die Unterschiede hier einzugehen, liegt kein Anlaß vor.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Von einem Einfluß auf die Eisenbahntarife hat sich der Verein grundsätzlich ferngehalten. Nur vereinzelt ist über Tariffragen — meist ohne praktisches Ergebnis — verhandelt worden. Nur eine tarifarische Bestimmung befindet sich im Betriebsreglement, sie betrifft die Fahrpreisermäßigung für Kinder. Zur Erleichterung des Personenverkehrs auf den Vereinsbahnen hat der Verein beigetragen einmal durch Festsetzung einheitlicher Preise und Beförderungsbedingungen für Sonderzüge, sowie die Einstellung besonderer Personen-, Kranken- und Gepäckwagen. Die Beratungen hierüber gehen zurück bis zum Jahre 1865, sie dauerten lange und waren bei den vielen entgegenstehenden Interessen und der Verschiedenartigkeit der Einrichtungen recht schwierig, die ersten Bestimmungen traten am 1. Januar 1878 in Geltung. Jetzt sind sie enthalten in einer Zusatzbestimmung zu § 11 des Vereinsreglements. Sodann ist dem Verein zu verdanken die Verbesserung des Vereinsreiseverkehrs durch die Einrichtung der zusammengestellten (früher sagte man kombinierbaren) Fahrscheinhefte. Eine österreichische Verwaltung, die k. k. Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien gab hierzu im Jahre 1878 die Anregung; die Einführung erfolgte, da sich der Festsetzung der einzelnen Bestimmungen mancherlei Schwierigkeiten entgegenstellten, erst auf Beschluß der Vereinsversammlung in Wien (1882) am 20. Mai 1884. Nicht nur auf den deutsch-österreichischen, sondern auf den gesamten internationalen Reiseverkehr hat die Einrichtung sehr befruchtend eingewirkt trotz der vielen Mängel und Unbequemlichkeiten, die mit der Ausstellung und Benutzung dieser Fahrscheinhefte verbunden sind. Die eine Zeitlang sehr starke Benutzung dieser Fahrtausweise hatte wohl ihren Grund darin, daß ursprünglich die meisten Verwaltungen Fahrpreisermäßigungen für sie gewährten. Seitdem diese Ermäßigungen teils ganz aufgehoben, teils wesentlich eingeschränkt worden sind, hat der Verkehr auf Fahrscheinheften bedeutend abgenommen. Ihm hatte sich nach und nach eine große Anzahl dem Verein nicht angehöriger Eisenbahnen sowie auch Schiffahrtsgesellschaften angeschlossen.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Entwicklung des Vereins und die innigere Gestaltung der Beziehungen seiner Mitglieder und der im Verein tätigen Personen haben beigetragen die Gewährung freier Fahrt auf den Vereinsbahnen an die Mitglieder und Angestellten der leitenden Eisenbahnbehörden, sowie die Erleichterung des Dienst-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

telegrammverkehrs auf den Telegraphenlinien der Vereinsbahnen. Schon im Jahre 1847 wurde ein sogenanntes Freikartenreglement aufgestellt, wonach eine Anzahl von Freikarten für einzelne Beamte ausgestellt werden konnten, die nicht allein zur unentgeltlichen Fahrt, sondern auch zur Besichtigung der Bahnen und der Anlagen berechtigten. Mit diesen „Vereinskarten" (wie sie später genannt wurden) wurde aber mancherlei Mißbrauch getrieben, sie wurden im Jahre 1886 aufgehoben und seitdem wird das Freikartenwesen auch im Vereinsgebiet nach anderen Grundsätzen geregelt durch den deutschen Freikartenverband, zu dessen Mitgliedern die deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen gehören.

Die dienstlichen Telegramme zwischen den Vereinsbahnen (mit Ausnahme einiger kleiner und der rumänischen Staatsbahnen) werden gebührenfrei befördert. Die Bestimmungen darüber sind in dem Übereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlicht, das in seiner jetzigen Fassung seit Dezember 1911 mit einem Nachtrag vom 1. Dezember 1912 in Geltung steht. Die ersten Versuche, ein solches Übereinkommen zustande zu bringen, gehen zurück bis auf das Jahr 1875; die Verhandlungen wurden dadurch erschwert, daß das Telegraphenwesen in den einzelnen Staaten auf verschiedener Rechtsgrundlage beruhte, und es gelang erst allmählich, über den die Staatsgrenzen überschreitenden Telegraphenverkehr sich zu verständigen.

III.

## 2. Das deutsche Handelsgesetzbuch, die Reichsverfassung und das (Berner) internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Die bisher geschilderte Entwicklung des Eisenbahnwesens im Deutschen Reich, Österreich und Ungarn beruht auf freiwilligen Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen. Die Staaten hatten darauf nur insofern einen gewissen Einfluß, als viele Eisenbahnen ihnen gehörten und sie als Aufsichtsbehörden auch den Privatbahnen die Genehmigung zum Abschluß der Vereinsvereinbarungen erteilen konnten.

Diese Rechtslage änderte sich mit dem deutschen Handelsgesetzbuch, das in den meisten deutschen Staaten im Laufe des Jahres 1862, in Österreich unter dem 17. Dezember 1862 eingeführt worden ist. Ein

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dem deutschen und dem österreichischen gleiches Handelsgesetzbuch ist in Ungarn erst nach dem sogenannten Ausgleich im Jahre 1868 eingeführt worden. Das Handelsgesetzbuch behandelt im fünften Titel das Frachtgeschäft, und zwar im ersten Abschnitt (Art. 390—421) das Frachtgeschäft überhaupt, im zweiten Abschnitt (Art. 422—431) das Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere. Bei der Beratung des Entwurfs des Handelsgesetzbuchs erster und zweiter Lesung in den sogenannten Nürnberger Konferenzen war beschlossen worden, die Bestimmungen über das gewöhnliche Frachtgeschäft auch Anwendung finden zu lassen auf die Eisenbahnen, mit der Maßgabe, daß Verträge der Eisenbahnen, durch die die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadenersatz beschränkt oder aufgehoben werden, keine gesetzliche Wirkung haben sollten, während der gewöhnliche Frachtfuhrmann, die Schiffer und die Postanstalten solche Verträge rechtsgültig abschließen durften (Art. 394, 376 des Entwurfs zweiter Lesung). Hierdurch wurde die Stellung der Eisenbahnen wesentlich verschlechtert. Bisher war es nicht zweifelhaft gewesen, daß im Frachtvertrag auch die Haftung der Eisenbahnen für Verlust und Beschädigung geregelt werden konnte.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen beschloß in seiner Generalversammlung in Triest im Jahre 1858 gegen die Beschlüsse der Nürnberger Konferenz vorzugehen, arbeitete eine Denkschrift aus, in der die Bedenken der Eisenbahnen dargelegt und Vorschläge über eine andere Regelung des Eisenbahnfrachtrechts gemacht wurden. Der Verein hatte die Genugtuung, daß diese Vorschläge nach Prüfung durch die Regierungen angenommen und als zweiter Abschnitt des fünften Titels des Handelsgesetzbuchs den Bestimmungen über das gewöhnliche Frachtgeschäft zugefügt wurden.

Hiermit war eine gesetzliche Grundlage für das Eisenbahnfrachtgeschäft in allen dem Deutschen Bunde angehörigen Staaten geschaffen, und der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mußte sein Betriebsreglement diesem Gesetze anpassen. Es geschah dies durch eine Umarbeitung, die endgültig am 1. März 1865 in Kraft getreten ist. Das Betriebsreglement nahm die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs tunlichst wörtlich auf. Die Eisenbahnen des Deutschen Bundes, also die deutschen und die österreichischen waren damit einerseits in ihrer Vertragsfreiheit beschränkt, anderseits war nunmehr ein gemeinsames Recht für sie vorhanden und damit das Band zwischen ihnen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fester geknüpft. Für den internationalen Verkehr des Vereins hatte diese Änderung die erfreuliche Folge, daß an Stelle der Willkür der Eisenbahnen das Gesetz und eine gesetzlich gesicherte Stellung der Verfrachter gegenüber den Eisenbahnen trat.

Im Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, später des Deutschen Reichs, ist bestimmt, daß das Reich dahin „wirken wird", daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden. Hiernach wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 1870 ein Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands eingeführt, das zunächst genau mit dem des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen übereinstimmte. Bayern hat nach seinem Reservatrecht (Art. 46 [2]) der Verfassung ein eigenes, dem deutschen sachlich gleiches Betriebsreglement eingeführt. Das deutsche Betriebsreglement wird vom Bundesrat aufgestellt. Es war nun nicht ausgeschlossen, daß die bisher einheitliche Entwicklung dieses Reglements durch den Verein nicht fortdauere, daß das Deutsche Reich, die österreichisch-ungarische Regierung und der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen je ein besonderes Reglement für ihr Gebiet aufstellen würden. Für den Verkehr in Mitteleuropa wäre es recht bedenklich gewesen, wenn die bisher so glückliche einheitliche Entwicklung des Verkehrsrechts aufgehört hätte. In Erkenntnis dessen verständigten sich die Regierungen des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns dahin, die sachliche Gleichheit ihrer Reglements aufrechtzuerhalten und dahin zu streben, daß auch die Übereinstimmung der staatlichen mit dem Vereinsreglement fortdauere. Zunächst erließ Österreich ein dem deutschen fast gleichlautendes Betriebsreglement vom 1. Juli 1872. Sodann wurde im Interesse des Verkehrs und der Eisenbahnen eine Revision der Betriebsreglements durch gemeinsame Beratungen der Behörden des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns eingeleitet. Sie führte zu den übereinstimmenden Reglements der beiden Staaten vom 11. Mai 1874. Ein diesen gleiches Vereinsreglement trat am 1. Juli 1876 in Kraft.

Die Erhebung des deutschen Handelsgesetzbuchs zu einem Bundesgesetz durch die Reichsgesetze vom 5. Juli 1869 und 15. Juni 1872 und Verträge mit den übrigen deutschen Bundesstaaten war auf die Entwicklung des deutsch-österreichischen Eisenbahnverkehrsrechts ohne Einfluß.

Eine neue Wendung in den Grundlagen der rechtlichen Beziehungen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn trat ein mit dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, das am 1. Januar 1893 in Kraft getreten ist. Dieser Staatsvertrag läßt sich bezeichnen als ein internationales Gesetz über das Frachtgeschäft, soweit es sich zwischen den Eisenbahnen der Vertragsstaaten abspielt. Zu den Vertragsstaaten gehören außer dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn fast alle Staaten des festländischen Europas.

Der Abschluß eines solchen Übereinkommens wurde im Jahre 1874 von der Schweiz angeregt, der erste Entwurf von dieser im Jahre 1876 ausgearbeitet. Die Anschauungen der Regierungen des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns begegneten sich wieder darin, daß es erwünscht sei, wenn bei den Beratungen über diese Entwürfe die drei Staaten Hand in Hand gingen. — Eine Reihe von Änderungsvorschlägen zu dem Schweizer Entwurf, die die deutschen Vertreter der ersten Berner Konferenz im Jahre 1878 vorlegten, waren in gemeinsamen Beratungen der drei Staaten im Jahre 1877 ausgearbeitet. Auch bei den Beratungen der übrigen Konferenzen standen die drei Staaten ununterbrochen in Fühlung, und in der Zwischenzeit fand über wichtige grundsätzliche Fragen ein Meinungsaustausch statt. Die Folge war, daß der Inhalt des Übereinkommens im ganzen mit dem Vereinsbetriebsreglement übereinstimmte. Bei den grundsätzlichen Abweichungen in einzelnen wichtigen Punkten war den Wünschen des Verkehrs und den bewährten Rechtsverhältnissen anderer Vertragsstaaten Rechnung getragen.

Das Zusammenarbeiten der verbündeten Staaten wurde fortgesetzt bei der Weiterbildung des Internationalen Übereinkommens, die nach Art. 59 in regelmäßig — jetzt alle fünf Jahre — stattfindenden Revisionskonferenzen erfolgt. Derartige Konferenzen sind abgehalten in den Jahren 1893, 1896 und 1905. Über die dort zu stellenden Anträge haben sich die drei Staaten stets vorher verständigt, Meinungsverschiedenheiten in allen wichtigen grundsätzlichen Fragen ausgeglichen, so daß es nur vereinzelt vorkam, daß die Vertreter auf den Konferenzen nicht miteinander stimmten. Die Konferenzen haben zu Nachtragsübereinkommen (vom 16. Juli 1895, 16. Juli 1898 und 19. September 1906) geführt. An den Grundlagen des Übereinkommens ist darin nichts geändert worden. In einer im Jahre 1912 abgehaltenen Konferenz wurde über eine Änderung der Liste der bedingungsweise zu

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

befördernden Gegenstände beraten; ihre Vorschläge sind noch nicht genehmigt, eine für das Jahr 1915 vorgesehene Revisionskonferenz ist infolge des Krieges auf unbestimmte Zeit vertagt worden.

Die Fortbildung des internationalen Frachtrechts wird auch gefördert durch das im Jahre 1903 gebildete Internationale Transport-Komitee, dem — unter Vorsitz der österreichischen Staatsbahnen — die Vertragsstaaten mit Ausnahme von Rußland angehören, und das sich die Aufgabe gestellt hat, die in die einzelnen internationalen Tarife aufzunehmenden Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen einheitlich zu gestalten und damit die Aufrechterhaltung und die weitere Fortbildung des einheitlichen Rechts zu sichern.

Besondere Vereinbarungen sind auf Grund des § 1, Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über erleichterte Bedingungen der Beförderung der vom internationalen Verkehr ausgeschlossen oder bedingungsweise zu diesem Verkehr zugelassenen Gegenstände zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn abgeschlossen worden. Handel und Industrie legen auf möglichst leichte und einfache Beförderung vieler dieser für den Eisenbahnverkehr gefährlichen Gegenstände auch im zwischenstaatlichen Verkehr großen Wert. Der einzelne Staat ist in der Lage, solchen Wünschen weit entgegenzukommen; bei der Verschiedenheit der wirtschaftlichen und der Rechtsverhältnisse in den Vertragsstaaten war ein solches Entgegenkommen im Gesamtverkehr des Internationalen Übereinkommens nicht immer möglich, es mußten, wo die Gegenstände nicht ganz von der Beförderung auszuschließen waren, schwerere Bedingungen gestellt werden. Im Nachbar- und im Wechselverkehr einzelner Vertragsstaaten konnten ohne Gefährdung des Eisenbahnbetriebs wieder leichtere Bedingungen aufgestellt werden, deren Abschluß durch die Ausführungsbestimmungen a. a. O. vorgesehen ist. Die nahen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn, die in den wichtigsten Punkten gleichartige Gestaltung des Eisenbahnbetriebs gestatteten, daß von dieser Befugnis ein umfassender Gebrauch gemacht wurde. Die verschiedenen im Laufe der Zeit getroffenen Vereinbarungen — die letzte, jetzt in Geltung stehende ist vom 4. Mai 1912 (RGBl. S. 265) — zeigen das Bestreben, den Wechselverkehr auch dieser Gegenstände soweit als irgend möglich dem Binnenverkehr der beteiligten Staaten gleich zu behandeln.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Folge des Abschlusses des Internationalen Übereinkommens war, daß seine Bestimmungen wortgetreu in den Abschnitt des Vereinsbetriebsreglements über den Güterverkehr aufgenommen werden mußten. Auf diesem Gebiet konnte der Verein eine selbständige Tätigkeit nicht mehr entfalten, er mußte sich darauf beschränken, Zusatzbestimmungen zu einzelnen Artikeln, soweit dies gestattet war, einzufügen.

Auf den Binnenverkehr der Vertragsstaaten bezieht sich das Übereinkommen nicht. Wir haben oben gesehen, daß in den Jahren 1871—1874 das Deutsche Reich, Österreich und Ungarn sich über gleichlautende Betriebsreglements für den Binnenverkehr verständigt haben. Nach dem Abschluß des Berner Übereinkommens hielten die drei Staaten — wie die meisten übrigen Vertragsstaaten — für höchst wünschenswert, daß das innere Recht dem internationalen soweit als irgendmöglich angepaßt werde. Es waren also die Betriebsreglements wieder umzuarbeiten. Die verbündeten Staaten verständigten sich, auch hierbei weiter Hand in Hand zu gehen mit dem Ziele, die Übereinstimmung des Binnenreglements soweit als irgendmöglich beizubehalten.

Eine volle Übereinstimmung des deutschen Betriebsreglements mit dem Internationalen Übereinkommen ließ sich mit Rücksicht auf Art. 423 des (früheren) Handelsgesetzbuchs zunächst nicht erreichen. Der Artikel verbietet die Änderung einzelner, besonders der auf die Haftung für Verlust, Beschädigung usw. bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs durch Verträge zuungunsten der Verfrachter. Für Österreich und Ungarn war durch ein besonderes Gesetz im Jahre 1891 dieses Hindernis für die Betriebsreglements dieser Staaten beseitigt.

Bei Beratungen zwischen Vertretern der drei Staaten in den Jahren 1891 und 1892 gelang es — abgesehen von den vorstehenden und einigen sonst nicht zu vermeidenden Abweichungen —, über völlig gleichlautende Betriebsreglements eine Verständigung herbeizuführen. Die neuen Reglements traten am 1. Januar 1893 gleichzeitig mit dem Internationalen Übereinkommen in Kraft. Das deutsche Betriebsreglement erhielt bei dieser Gelegenheit den Titel: Eisenbahnverkehrsordnung. Aus staatsrechtlichen Gründen konnten Österreich und Ungarn diese Änderung des Titels nicht annehmen.

Hiermit war auch die Beibehaltung des einheitlichen Eisenbahnfrachtrechts für den Binnenverkehr der Staaten angebahnt, und auch



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

diese Einheit ist bis jetzt aufrechterhalten worden. Sie erstreckt sich nicht allein auf den Güterverkehr, sondern auch auf die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren. Die Bestimmungen über diese letzteren Gegenstände konnten ohne Rücksicht auf das Internationale Übereinkommen in das Vereinsbetriebsreglement aufgenommen werden.

Die rechtlichen Grundlagen der Binnenreglements sind allerdings nicht unverändert geblieben. Mit der Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 am 1. Januar 1900 war die Gleichheit des Handelsgesetzbuchs der drei Staaten beseitigt. In dem neuen deutschen Handelsgesetzbuch waren die Bestimmungen über das Eisenbahnfrachtrecht denen des Internationalen Übereinkommens ganz gleich gemacht, der Eisenbahnverkehrsordnung war die Bedeutung einer Rechtsverordnung beigelegt, und der siebente Abschnitt des dritten Buchs (früher Abschnitt 2 des fünften Titels) wurde auch auf die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen ausgedehnt. Die Eisenbahnverkehrsordnung mußte infolgedessen umgearbeitet, die meisten und wichtigsten Abweichungen von den österreichischen und ungarischen Betriebsreglements konnten beseitigt werden. Die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 trat am 1. Januar 1900 gleichzeitig mit dem Handelsgesetzbuch in Kraft. Das österreichische Betriebsreglement vom 20. Dezember 1892 wurde durch einen Nachtrag ergänzt.

Aus Gründen, über deren Berechtigung man zweifelhaft sein kann und worüber ich mich hier nicht aussprechen will[7], wurde im Jahre 1906 vom deutschen Reichseisenbahnamt und ziemlich gleichzeitig von der österreichischen Regierung eine neue Umarbeitung der Eisenbahnverkehrsordnung in Angriff genommen. Die Entwürfe der neuen Eisenbahnverkehrsordnung wurden vom Reichseisenbahnamt in Verbindung mit den deutschen Bundesregierungen und unter Zuziehung von Vertretern von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft ausgearbeitet und in wiederholten gemeinsamen Konferenzen mit Vertretern der österreichischen und ungarischen Regierungen durchberaten. Das Ergebnis sind die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, in Kraft getreten am 1. April 1909 (RGBl. 1909 S. 93 ff.) und das

[7] Vgl. v. der Leyen. Neuerungen des internationalen und des Binnenverkehrswesen der mitteleuropäischen Staaten in der Zeitschrift f. d. gesamten Handelsverkehr. LXV. S. 1 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

österreichische und das ungarische Betriebsreglement vom 11. November 1909, in Kraft getreten am 1. Januar 1910 (RGBl. Nr. 172). Diese Ordnungen stimmen durchweg miteinander überein, nur ganz wenige Abweichungen sind vorhanden. Sachlich ist auch gegenüber den früheren Ordnungen wenig geändert, aber in dem Aufbau und im Text sind sie völlig umgestaltet, vor allem in dem Abschnitt über die Beförderung von Gütern. Während früher Wert darauf gelegt war, daß die Bestimmungen des internationalen und des inneren Rechts auch im Wortlaut übereinstimmten, daß der Stoff der beiden Rechte gleichartig geordnet war, hat man sich bei der neuen Umarbeitung über diese Rücksichten hinweggesetzt, immer in der Meinung, daß ungeachtet der Verschiedenheit des Wortlauts dem Sinne nach die Gleichheit des internationalen und des Binnenrechts bestehen geblieben sei. Es war beabsichtigt, diese äußerlichen Unstimmigkeiten durch Änderungen des Internationalen Übereinkommens zu beseitigen. Dies ist auf der vorerwähnten Konferenz des Jahres 1912 in dem Verzeichnis der bedingungsweise zu befördernden Gepäckstücke im wesentlichen gelungen — aber die von dieser Konferenz ausgearbeiteten Entwürfe harren noch der Genehmigung durch die Vertragsstaaten. Für die nächste Revisionskonferenz waren von Österreich und Ungarn, dem Vernehmen nach in Übereinstimmung mit der Schweiz und im Einverständnis mit dem Deutschen Reich Anträge vorbereitet, die eine Umarbeitung des ganzen Internationalen Übereinkommens nach dem Muster der deutschen und österreichischen Ordnungen bezweckten. Vielleicht wäre es gelungen, die Zustimmung der Mehrheit der Vertragsstaaten zu diesen Anträgen zu gewinnen. Jedenfalls wäre die Aufgabe der Antragsteller keine leichte gewesen, zumal es nach den Erfahrungen der früheren Konferenzen viel Mühe gemacht hätte, die Übereinstimmung des deutschen und des französischen Textes aufrechtzuerhalten. Einstweilen muß man sich mit der nicht erfreulichen Tatsache abfinden, daß die äußere Gleichheit der Binnenverkehrsrechte und des internationalen Übereinkommens, damit auch der Bestimmungen über den Güterverkehr im Vereinsbetriebsreglement, für das Deutsche Reich, Österreich und Ungarn beseitigt ist.

Welchen Einfluß der Krieg auf den Fortbestand des Internationalen Übereinkommens hat, darüber gehen die Meinungen auch der Rechtskundigen auseinander. Die Mehrheit hält wohl mit Recht dafür, daß das Internationale Übereinkommen zu den Staatsverträgen ge-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hört, die nicht ohne weiteres als durch den Krieg aufgehoben gelten[8]. Eine andere Frage ist, ob nicht nach Beendigung des Krieges einzelne Staaten von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch machen und aus dem Übereinkommen ausscheiden werden. Das muß man abwarten. Daß die verbündeten drei Reiche dieses staatsrechtliche Band nicht lösen werden, dessen können wir sicher sein.

IV.

### 3. Die Staatsverträge und die Handelsverträge.

Über den Eisenbahnverkehr zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn sind Festsetzungen getroffen in den Staatsverträgen über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zwischen den Staatsgebieten der drei Länder und, wie bereits im Eingang bemerkt, in den Handelsverträgen, zuletzt dem jetzt geltenden Handels- und Zollvertrage vom 6. Dezember 1891 (RGBl. 1892 S. 3 ff.) mit Zusatzvertrag vom 25. Januar 1905 (RGBl. 1906 S. 43 ff.)[9].

Die Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr sind in den meisten Staatsverträgen über die Anlage von Eisenbahnen, die die Grenze der beteiligten Staaten überschreiten, im wesentlichen die gleichen. Sie lauten beispielsweise in dem Staatsvertrag zwischen Preußen und Österreich vom 5. August 1867, betreffend die Erweiterung der Eisenbahnverbindung zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten (GS. 1867 S. 1765 ff.) Art. XIV:

> „Es sollen sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung keine Unterschiede zwischen den Bewohnern beider Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiet des einen Staats in das Gebiet des anderen Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staat abgehenden oder darin verbleibenden Transporte."

Diese Vereinbarungen sind unkündbar. Sie würden also nur unter Zustimmung aller Beteiligten abzuändern sein.

---

[8] Vgl. auch Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. 1915. April S. 62 ff.

[9] Vgl. hierüber, sowie über die Bedeutung und Entwicklung derartiger vertragsmäßiger Bestimmungen: Rosenthal, Gütertarifpolitik der Eisenbahnen. 1914. S. 39—53.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Anders verhält es sich mit den in den Handels- und Zollverträgen regelmäßig enthaltenen Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr. Sie werden nur für die Dauer der Verträge abgeschlossen. Die des Handels- und Zollvertrags mit Österreich-Ungarn sind die folgenden:

### Handels- und Zollvertrag mit Österreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891 und Zusatzvertrag vom 25. Januar 1905.

#### Artikel 1 des Handelsvertrags.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den gegenseitigen Verkehr zwischen ihren Landen durch keinerlei Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote zu hemmen.

Ausnahmen hiervon dürfen nur stattfinden:

a) bei Tabak, Salz, Schießpulver und sonstigen Sprengstoffen sowie bei anderen Artikeln, welche in dem Gebiete eines der vertragschließenden Teile den Gegenstand eines Staatsmonopols bilden;

b) aus Gesundheitspolizeirücksichten:

c) in Beziehung auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umständen.

#### Artikel 15 des Handelsvertrags.

Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte weder in bezug auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Teils abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Für den Personen- und Güterverkehr, welcher zwischen Eisenbahnstationen, die in dem Gebiete des einen vertragschließenden Teils gelegen sind, innerhalb dieses Gebiets mittels ununterbrochener Bahnverbindung stattfindet, sollen die Tarife in der gesetzlichen Landeswährung dieses Gebiets auch in dem Falle aufgestellt werden, wenn die für den Verkehr benutzte Bahnverbindung ganz oder teilweise im Betriebe einer Bahnanstalt steht, welche in dem Gebiete des anderen Teils ihren Sitz hat.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auf Anschlußstrecken und insoweit es sich lediglich um den Verkehr zwischen den zunächst der Grenze gelegenen beiderseitigen Stationen handelt, soll bei Einhebung der im Personen- und Güterverkehr zu entrichtenden Gebühren auch in dem Falle, wenn der Tarif nicht auf die gesetzliche Landeswährung der Einhebungsstelle lautet, die Annahme der nach den Gesetzen des Landes, in welchem die Einhebungsstelle gelegen ist, zulässigen Zahlungsmittel mit Berücksichtigung des jeweiligen Kurswerts nicht verweigert werden.

Die hier geregelte Annahme von Zahlungsmitteln soll den Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Abrechnung in keiner Weise vorgreifen.

## Schlußprotokoll.

### Zu Artikel 15 des Vertrags

(in der durch Artikel 5, IX des Zusatzvertrags abgeänderten Fassung).

Die vertragschließenden Teile sind darüber einig, daß die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfang zu bewilligen sind.

Demgemäß sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- beziehungsweise Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teils auch in die direkten Tarife einzurechnen.

### Artikel 16 des Handelsvertrags

(in der durch Artikel 1, III des Zusatzvertrags abgeänderten Fassung).

Die vertragschließenden Teile werden dahin wirken, daß der gegenseitige Eisenbahnverkehr in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammentreffenden Bahnen und durch Überführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die vertragschließenden Teile sichern sich gegenseitig auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, insbesondere auch bei Anträgen auf Herstellung direkter Personen- und Frachttarife, nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses, tunlichste Unterstützung zu. Bestimmungen des Schlußprotokolls zu Artikel 16 (siehe bei Artikel 18).

### Artikel 17 des Handelsvertrags

(in der durch Artikel 1, IV des Zusatzvertrags abgeänderten Fassung).

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicherzustellen. Sie werden dahin wirken, daß dem Bedürfnisse des durchgehenden Verkehrs durch Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne für Personen- und Güterverkehr tunlichst Rechnung getragen wird[10].

### Artikel 18 des Handelsvertrags.

Die vertragschließenden Teile werden dort, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Übergang der Transportmittel stattfindet, Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Kolloverschluß frei lassen, insofern jene Waren durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingang angemeldet sind.

Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der vertragschließenden Teile ausgeführt oder nach dem Gebiete des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Revision, sowie vom Kolloverschlusse sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, insofern dieselben durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgang angemeldet sind.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamt im Innern oder am Ausgangsamt verpflichtet seien.

Insoweit von einem der vertragschließenden Teile mit dritten

[10] Der zweite Satz ist in dem Zusatzvertrag beigefügt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Staaten in betreff der Zollabfertigung weitergehende, als die hier aufgeführten Erleichterungen vereinbart worden sind, finden diese Erleichterungen auch bei dem Verkehr mit dem anderen Teile, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, Anwendung.

## Schlußprotokoll.

### Zu Artikel 16 und 18 des Vertrags
(in der durch Artikel 5, X des Zusatzvertrags abgeänderten Fassung).

1. Die in den Artikeln 16 und 18 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auch auf den Fall, wo eine Umladung durch Verschiedenheit der Bahngeleise nötig wird. Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Eisenbahntransporten nicht ausgedehnt werden konnten, so wird doch anerkannt, daß, wo durch sehr große Entfernung der Auf- und Abladungsorte eine Umladung nötig wird, die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörig beaufsichtigte Umladung stattfindet, nicht auszuschließen sei.
2. (Betrifft Pfändungen.)
3. Man ist darüber einverstanden, daß durch die im zweiten Alinea des Artikels 18 und die vorstehend unter 2 vereinbarte Befreiung der auf Eisenbahnen transitierenden Güter und Postsendungen von der zollamtlichen Revision die Ausführung einer solchen Revision nicht ausgeschlossen sein soll, wenn Anzeigen oder begründete Vermutungen einer beabsichtigten Zollübertretung vorliegen.
4. Für die Zollabfertigung im gegenseitigen Eisenbahnverkehr und für die Anwendung des Schiffsverschlusses gelten die hierüber besonders vereinbarten Bestimmungen.

## Viehseuchenübereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn vom 25. Januar 1905
(R.-G.-Bl. 1906 S. 287 ff.).

### Artikel 5.

Letzter Absatz:

Die in den Seuchengesetzgebungen der vertragschließenden Teile enthaltenen Vorschriften, welchen zufolge im Falle des Ausbruchs von ansteckenden Tierkrankheiten an oder in der Nähe der Grenze

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zur Abwehr und Unterdrückung derselben der Verkehr zwischen den beiderseitigen Grenzbezirken, sowie der einen gefährdeten Grenzbezirk transitierende Verkehr besonderen Beschränkungen und Verboten unterworfen werden kann, werden durch das gegenwärtige Abkommen nicht berührt.

Schlußprotokoll.

11. Die Bestimmung im letzten Absatz des Artikels 5 des Viehseuchenübereinkommens erstreckt sich nicht auf den durchgehenden Eisenbahnverkehr in amtlich verschlossenen Waggons; hierbei soll jedoch jede Zuladung von lebendem Vieh, jede Umladung und jede Transportverzögerung im verseuchten Grenzbezirk untersagt sein.

Artikel 8.

Eisenbahnwagen, in welchen Pferde, Maultiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen, Schweine oder Geflügel befördert worden sind, müssen nebst den zugehörigen Gerätschaften der Eisenbahnverwaltungen nach Maßgabe der gleichzeitig mit dem Viehseuchenübereinkommen vereinbarten Bestimmungen gereinigt und desinfiziert werden.

Die vertragschließenden Teile werden die gemäß Absatz 1 im Bereich eines Teils vorschriftsmäßig vollzogene Reinigung und Desinfektion als auch für den anderen Teil geltend anerkennen.

Eine Ergänzung finden diese Bestimmungen durch den Art. 11 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr:

„Die Berechnung der Fracht erfolgt (in den Vertragsstaaten) nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einen oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber dem Tarife gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen."

In dem Schlußprotokoll zu dem Übereinkommen wird dieser Artikel durch eine übereinstimmende Erklärung der Vertragsstaaten dahin ergänzt, daß die Vertragsstaaten sich die volle Freiheit bei der Feststellung der Binnentarife vorbehalten, daß für sie übrigens die im Art. 11 für den internationalen Verkehr festgestellten Grundsätze auch

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im Binnenverkehr gelten, und daß sie es als erwünscht betrachten, wenn diese Übereinstimmung auch erhalten bleibt.

Für den Binnenverkehr des Deutschen Reichs sind die dem Art. 11 gleichen Grundsätze im § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung, für Österreich und Ungarn zum Teil in demselben Paragraphen des Eisenbahnbetriebsreglements enthalten. Über die Bedingungen, unter denen Tarifbegünstigungen gewährt werden können, haben sich Österreich und Ungarn im Art. IX des Handelsvertrags vom Jahre 1907 (RGBl. Nr. 278) verständigt, in Österreich sind darüber in der VO. des Handelsministeriums vom 20. November 1895 (RGBl. Nr. 167) Anordnungen getroffen, die dem Sinne nach dem Art. 11 des Internationalen Übereinkommens entsprechen sollen.

Durch alle diese Vereinbarungen werden, zum Teil mit denselben Worten, die hauptsächlichsten Grundsätze des Tarifrechts auch für den internationalen Verkehr der drei Staaten festgestellt, nämlich: 1. die Öffentlichkeit der Tarife; 2. die gleichmäßige Anwendung der Tarife; 3. das Verbot der Gewährung heimlicher, nicht veröffentlichter Frachtbegünstigungen. Diese Grundsätze sollen nicht allein den Bewohner des eigenen Staates, sondern — das ist eine Neuheit — auch den Bewohnern des Staates gegenüber, mit dem der Vertrag abgeschlossen ist, beachtet werden. Der vierte im Handelsvertrag enthaltene Grundsatz ist der, daß sowohl in den Beförderungspreisen als in der Zeit und Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Staaten kein Unterschied gemacht werden soll. Im Schlußprotokoll wird dies noch dahin klargestellt, wohl richtiger erweitert, daß die Tarife, die Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, die für Erzeugnisse des eigenen Landesgebiets gewährt werden, den gleichartigen aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder dieses durchfahrenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung zu bewilligen sind. —

Hiernach gelten auch die wichtigsten Grundsätze des Eisenbahntarifrechts schon jetzt für den Verkehr zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn, Grundsätze, die allerdings ziemlich allgemein gehalten sind und bei deren Anwendung auf den einzelnen Fall oft genug Zweifel bestehen. Gleichwohl ist es von hohem Wert, daß man sich über diese Grundsätze verständigt hat, und bei Abschluß der Handelsverträge

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist stets von allen Parteien die Wichtigkeit der Aufnahme solcher Bestimmungen betont worden.

Im Handelsvertrage sind außerdem einige Wünsche ausgesprochen, deren Erfüllung dem internationalen Verkehr förderlich sein würde: tunlichste Herstellung direkter Tarife und ineinandergreifender Fahrpläne, Erleichterung des Wechselverkehrs durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen, Gestattung des Übergangs der Transportmittel, tunlichste Erleichterung der Zollabfertigung beim Grenzübergang. Diese Wünsche und Versprechungen haben praktisch wohl nicht allzu große Bedeutung, sie zeigen aber, daß schon unter den jetzigen Verhältnissen bei den Regierungen des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns eine richtige Auffassung dafür besteht, daß und mit welchen Mitteln die Eisenbahnen zur Belebung und Förderung des Handelsverkehrs mitwirken können.

V.

## 4. Die Tarife.

Die geschichtliche Entwicklung der Gütertarife des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns ist eine in vielen Beziehungen gleichartige. Der Aufbau der Lokaltarife zeigt in seinen Grundzügen neben vielen Verschiedenheiten auch mannigfache Ähnlichkeiten. Für den direkten Verkehr bestehen Verbandstarife, die ergänzt werden durch Leitungsvereinbarungen.

Das Bestreben nach einer Reform der Eisenbahngütertarife, das heißt der Aufstellung einheitlicher Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation an Stelle der vielen, unklaren und widerspruchsvollen Einzeltarife trat ziemlich gleichzeitig im Deutschen Reich und in Österreich auf, die in beiden Staaten vorgenommenen Erhebungen und Untersuchungen liefen parallel, und auch ungefähr in der gleichen Zeit wurden Reformtarife eingeführt, die auf dem sogenannten gemischten System beruhen.

Der deutsche Reform-Gütertarif wurde 1877 festgestellt und nach und nach auf allen deutschen Eisenbahnen eingeführt. In Österreich und Ungarn erfolgte die Einführung des dortigen Reformtarifs am 1. September 1876. Die Tarifvorschriften stimmen in den drei Staaten darin überein, daß bei der Frachtberechnung Eilgut, Stückgut und Wagenladungsgut unterschieden werden, und daß das Wagenladungsgut in Klassen eingeteilt wird, teils nach der Größe der Wagen (5000 oder 10 000 kg), teils nach der Beschaffenheit und dem Werte der Güter.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Unterschiede der Tarife beruhen darin, daß in Deutschland nur eine Eilgut- und außer einer ermäßigten nur eine Stückgutklasse vorhanden ist, während in Österreich-Ungarn drei Eilgut- und zwei Stückgutklassen bestehen.

Die Berechnung der Frachten für sperrige Güter erfolgt in Deutschland nach anderen Grundsätzen, als in Österreich-Ungarn.

Die Wagenladungsgüter sind nach dem deutschen Tarif eingeteilt in vier Hauptklassen, die die Bezeichnung B., Spezialtarif I, II und III führen und bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen gelten, und drei Nebenklassen $A^1$, $A^2$ und Spezialtarif II, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen. (Die Güter des Spezialtarifs III werden bei Aufgabe von 5000 kg zu den Sätzen des Spezialtarifs II gefahren.)

In Österreich-Ungarn bestehen sechs Wagenladungsklassen mit der Bezeichnung A, B, C und Spezialtarif 1, 2 und 3; Klasse A gilt für Mengen von mindestens 5000 kg.

Die Einteilung der Güter in die Stückgut- und die Wagenladungsklassen sowie in die Spezialtarife ist in beiden Ländern verschieden, nur wenige Güter stehen in derselben Klasse.

Für den direkten Güterverkehr gibt es eine ganze Anzahl von Verbandstarifen für kleinere und größere Gebiete. Für alle deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und alle österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinaschen Eisenbahnen anderseits gilt zurzeit der vom deutsch-österreichischen und ungarischen Eisenbahnverband festgestellte Eisenbahngütertarif vom 1. Februar 1914 Teil I mit einem Nachtrag vom 1. September 1914. Der Teil I zerfällt in die Abteilungen A und B. Die Abteilung A, die auch für den Verbandsverkehr mit den belgischen und niederländischen Eisenbahnen gilt und mit Gültigkeit vom 1. September 1914 neu herausgegeben ist, enthält einen Abdruck des Internationalen Übereinkommens nebst Ausführungsbestimmungen und einigen allgemeinen, sowie die besonderen örtlichen Verhältnisse betreffenden Ergänzungen. Die Abteilung B umfaßt die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation. Beteiligt sind an dem Tarif alle Staats- und Privatbahnen der vorerwähnten Länder mit Ausnahme weniger kleiner österreichischer Lokalbahnen. Die Geschäftsführung liegt in der Hand der österreichischen Staatsbahnen. Zu den Gütern gehören in diesem Tarif auch Leichen und lebende Tiere.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Inhalt der allgemeinen Tarifvorschriften lehnt sich, soweit er nicht mit den Binnentarifen wörtlich übereinstimmt, den Bestimmungen dieser Tarife soweit als möglich an, zuweilen sind die Beförderungsbedingungen verschieden, je nach dem Staatsgebiet, in dem das Gut zur Beförderung aufgegeben ist. Außer dem Verbandstarife gelten die „für die einzelnen Verkehre bestehenden besonderen Vorschriften und Frachtsätze". Aus den allgemeinen Tarifvorschriften sei folgendes hervorgehoben: Die Grundsätze für die Frachtberechnung (Berechnung des Gewichts nach Kilogramm, Mindestgewicht, Abrundung der Frachten, Unterscheidung von Eilgut und Frachtgut) sind die allgemein üblichen. — Eilgut wird im Verbandsverkehr nur als Stückgut befördert, Eilgut in Wagenladungen, beschleunigtes Eilgut- und Schnellzugsgut werden nur auf den deutschen Strecken nach und von der österreichischen Grenze befördert. Das Frachtgut wird unterschieden nach Stückgut und nach Wagenladungsgut. Als Stückgut werden alle Sendungen befördert, die der Absender nicht als Eilgut oder als Wagenladungsgut aufgegeben hat. Zu den Frachtsätzen für Wagenladungen werden die Güter befördert, die der Versender mit einem Frachtbrief für einen Wagen als Wagenladung aufgibt. Für solche Güter wird die Fracht für mindestens, je nachdem 5000 oder 10 000 kg für jeden Wagen und jeden Frachtbrief erhoben. Dies ist der bekannte, dem sogenannten natürlichen Tarifsystem entnommene Grundsatz, der die Zusammenladung verschiedener Güter zu Wagenladungen ermöglicht und auf die tunlichste Ausnutzung des ganzen Wagenraums hinwirken soll.

Für Handel und Verkehr ist es von größtem Wert, daß die Tarife einheitliche, feste, übersichtlich geordnete Sätze zwischen allen in Betracht kommenden Stationen haben. Die Aufstellung solcher einheitlicher Sätze wird im deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandsverkehr erleichtert durch die Übereinstimmung der Tarifvorschriften in vielen grundsätzlichen Beziehungen. Sie wird anderseits erschwert durch die Verschiedenheit der Güterklassifikation. Unter Umständen ist diese Verschiedenheit so bedeutend, daß direkte Sätze überhaupt nicht festgestellt werden können, sehr häufig aber ist der Fall, daß der Verfrachter sich besser steht, wenn er auf einer Zwischenstation, meist an der Grenze, das Gut umkartiert, die Sätze des umbrochenen Verkehrs unterbieten nicht selten die des direkten Verkehrs. Bei den vielen Übergangsstationen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Un-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

garn ist es oft auch recht schwierig den billigsten Tarif bei umbrochener Beförderung zu finden. Alles das führt zu einer großen Unsicherheit in der Frachtberechnung. In einer Eingabe der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 18. Februar 1910 wurden diese Schattenseiten des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarifs geschildert. Es wurde unter anderem bemerkt, daß von 1192 Tarifpositionen nur 275 zu direkten Sätzen befördert werden könnten. Die Ältesten empfahlen die unveränderte Annahme der deutschen Tarifvorschriften in diesem Verbandsverkehr — wie das in vielen Verbandstarifen mit anderen außerdeutschen Bahnen geschehen sei — oder den Ersatz der direkten Sätze durch Schnittsätze, das heißt Tarife, in denen die Sätze für die deutschen und für die österreichisch-ungarischen Strecken besonders aufgeführt und für die Gesamtstrecke zusammengezählt werden.

Diese Anregung gab den Eisenbahnverwaltungen Anlaß zu einer Umarbeitung der Tarife, bei der den Wünschen des Handelsstandes in anderer Weise Rechnung getragen worden ist. Die beiden, von den Ältesten vorgeschlagenen Wege erwiesen sich als nicht gangbar. Es wurden vielmehr eine sehr große Anzahl direkter Tarife in Form von sogenannten Serientarifen aufgestellt. Die Sätze dieser im ganzen XXX Serientarife sind so berechnet, daß dem Tarifsatz des einen Gebiets nicht der Tarifsatz derselben Klasse des anderen Gebiets, sondern der einer billigeren Klasse, wo solcher besteht, angestoßen wird. Hierbei muß natürlich in jedem einzelnen Fall dafür gesorgt werden, daß der direkte Satz nicht höher ist, als der des umbrochenen Verkehrs. In einer Serie ist meist eine Anzahl von Artikeln vereinigt, und durch diese Serientarife sind die für den direkten Verkehr brauchbaren Tarife bedeutend vermehrt, die Fälle, in denen Umkartierung immer noch vorteilhafter ist als der direkte Tarif, sind wesentlich vermindert worden.

Außer den regelmäßig gebildeten Tarifen befinden sich in dem deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarife 133 allgemeine Ausnahmetarife und eine Reihe von Ausnahmetarifen für beschränkte Verkehrsrichtungen.

In den allgemeinen Tarifvorschriften sind ferner Bestimmungen enthalten über die Beförderung von explosionsfähigen Gegenständen, von Mineralsäuren, von Edelmetallen, von Gemüse, Obst, Hohlglaswaren, Tonwaren und anderen Gegenständen (unverpackt), für sperrige

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Güter, für gebrauchte Emballagen, für Getreide, einzelne Hülsenfrüchte, Kleie, Malz und Ölsaaten in loser Schüttung, für die Beförderung von Gütern in Kesselwagen, von Gegenständen über 7 m Länge, von lebenden Tieren, frischem Fleisch, Fahrzeugen, Flugapparaten, Leichen und Leichenasche in Urnen. Ein besonderer Abschnitt des Tarifs behandelt den Verkehr mit Hafenstationen und für Güter zur Ausfuhr über See. Ferner enthält die Abteilung B Bestimmungen über Verladung und Ausladen der Güter, die Beförderung der Güter in offenen, gedeckten Wagen und offenen Wagen mit Decken, der Privatwagendecken und der nicht der Eisenbahn gehörigen Ladegeräte und Wärme- und Kälteschutzmittel, über Ablegen und Auflegen in Österreich und Ungarn (das heißt die Bewegung der Güter von den Straßenfuhrwerken zur Übernahmestelle und von der Auslieferungsstelle auf die Straßenfuhrwerke) und über Nebengebühren, für deren Höhe und Erhebung die Binnentarife der einzelnen Staaten maßgebend sind.

Der Abschnitt B der Abteilung B enthält dann die Güterklassifikation. Sie ist ein nach Buchstabenfolge geordnetes umfassendes Verzeichnis aller zur Beförderung kommenden Gegenstände. Bei jedem Gegenstand wird in verschiedenen Spalten angegeben, zu welchem Klassentarif (Stückgut, Wagenladungstarif zu 5 t und zu 10 t), zu welchem Serientarif (Eilgut, Stückgut, 5 t, 10 t und bei Zahlung für das Ladegewicht), und zu welchem Ausnahmetarife er befördert wird. Ein besonderes Verzeichnis der Güter der einzelnen Spezialtarife (wie in dem deutschen Tarif Teil I) und der Serientarife ist dem Verbandstarif nicht beigegeben. Über die Tarifsätze (Abfertigungs- und Streckensätze) ist in dem Teil I nichts enthalten. Sie werden in dem Teil II aufgeführt in übersichtlicher Ordnung, soweit das möglich ist.

Die Feststellung der Tarifsätze soll unter Berücksichtigung der Interessen des allgemeinen Verkehrs und der Finanzen der Eisenbahnen erfolgen. Wieweit die eine oder die andere Rücksicht überwiegt, das hängt von den wirtschaftlichen Verhältnissen, von der Finanzlage des Landes oder der Eisenbahnen ab. Die meisten heute in den mitteleuropäischen Staaten geltenden Eisenbahnfrachtsätze sind ein Ergebnis, sozusagen ein Niederschlag der geschichtlichen Entwicklung. Auf eine kritische Beleuchtung aller, oder auch nur einzelner Tarife des Verbandsverkehrs zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn kann hier verzichtet werden; nur sei noch bemerkt, daß die Staffelung der Tarifsätze bei den österreichischen und ungarischen Bahnen viel mehr

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

durchgeführt ist, als bei den deutschen Bahnen, wodurch die Aufstellung von Verbandssätzen erschwert wird.

Für den Verbandsverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn gelten hiernach eine große Anzahl, sehr ins einzelne gehender Bestimmungen, die nach den Erfahrungen, nach den Bedürfnissen des Verkehrs und der Eisenbahnen im Laufe der Zeit wiederholt ergänzt und umgearbeitet worden sind, was das Schicksal aller Tarife aller Länder ist. So sehr an sich eine Stetigkeit der Tarife erwünscht ist, so darf doch eine solche nie zur Starrheit werden. Der Verkehr steht nicht still, sein Wesen ist die Bewegung, und es ist die Aufgabe der Verkehrsmittel, ihre Preise dieser Bewegung anzupassen. Selbst eine Festlegung der Tarifsätze auf einen längeren Zeitraum (wie das bei den Zolltarifen geschieht) hat schwere Bedenken und kann nur in Ausnahmefällen erfolgen (vorübergehende Notstände im Lande oder einzelnen Landesteilen). So werden denn auch Verbandstarife auf unbestimmte Zeit, ja selbst ohne Kündigungsfristen abgeschlossen, immer mit dem Vorbehalt, daß sie aufgehoben oder geändert werden, wenn dies die veränderten tatsächlichen Umstände notwendig erscheinen lassen.

Eine Änderung der Eisenbahntarife kann auch notwendig oder wünschenswert werden, wenn das Eisenbahnnetz, für das sie gelten, sich ändert, wenn neue Bahnen gebaut werden, und zuweilen auch dann, wenn die Eigentumsverhältnisse wechseln. Der letztere Fall tritt heutzutage eigentlich nur noch ein, wenn Privatbahnen vom Staat erworben werden. Die Verbandstarifsätze gelten nur für das zur Zeit ihrer Vereinbarung bestehende Netz. Dieses Netz ist bei den Eisenbahnen Mitteleuropas sehr engmaschig. Die Folge davon ist, daß für die Verbindung einer großen Anzahl von Verkehrsplätzen zwei oder mehr Eisenbahnwege vorhanden sind, deren Länge sich häufig nicht wesentlich unterscheidet und deren Anlage und technische Beschaffenheit (Neigungen, Krümmungen, große Brücken, Tunnels usw.) auch große Unterschiede nicht aufweisen. Die verschiedenen Eisenbahnen sind auch oft im Eigentum verschiedener Staaten oder Gesellschaften, deren jede das Interesse hat, möglichst viele Transporte auf ihre Linien zu ziehen. Ein solcher Kampf um die Transporte, ein solcher unter Umständen erbitterter Wettbewerb der Eisenbahnen hat häufig unerquickliche Verhältnisse zur Folge gehabt. Eine einheitliche Tarifpolitik kann dabei nicht bestehen. Die Eisenbahnen, die sich über Ver-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bandstarife verständigen, müssen auch über die Leitung der Transporte, darüber, über welche Strecken die Transporte gefahren werden sollen, Vereinbarungen treffen, und es entspricht durchaus den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit, daß diese Vereinbarungen geändert werden, wenn die vorerwähnten Änderungen der Eisenbahnnetze eintreten.

Nach der geographischen Gestaltung des deutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes ist es nur natürlich, daß ein solcher Wettbewerb auch auf diesem Gebiet stattgefunden hat. Dabei kämpfen deutsche gegen deutsche Bahnen um den Verkehr mit Österreich gegen österreichische Staatsbahnen und Privatbahnen und umgekehrt österreichische Staats- und Privatbahnen gegeneinander um die deutschen Transporte gegen und mit Hilfe von deutschen Staatsbahnen. Die Wettbewerbsverhältnisse wurden noch verwickelter durch das Eindringen der schweizerischen und der weiter westlich gelegenen Bahnen nach Österreich im Wettbewerb gegen süddeutsche Eisenbahnen. Der Wettbewerb vollzog sich sowohl auf dem Gebiete des Personenverkehrs als dem des Güterverkehrs. Das wirksamste Mittel zur Gewinnung möglichst vieler Transporte für die eigenen Strecken ist bei solchen Kämpfen die Herabsetzung der Tarife und die Gewährung günstiger Beförderungsbedingungen.

Vor etwa zehn Jahren (1904/1905) wurde der Wettbewerb der deutschen Bahnen untereinander in dem deutschen und in dem Auslandverkehr auf Anregung Preußens neu geregelt durch Vereinbarungen über die Leitung des Güterverkehrs innerhalb des Deutschen Reichs[11]. Für die Regelung dieser Verkehre mit dem Ausland bestand eine ältere am 11. Juni 1886 in Dresden getroffene Vereinbarung, nach der die preußischen und die außerpreußischen Staatsbahnen sich verpflichteten, in allen Fragen des Auslandverkehrs, soweit sie mit widerstreitenden Interessen beteiligt seien, jedesmal zunächst miteinander in Beratung zu treten, um sich nach den für die Wahrung des allgemeinen deutschen Interesses maßgebenden Gesichtspunkten über die streitigen Fragen zu verständigen. Demgemäß werde keine dieser Verwaltungen zum Nachteil einer anderen mit ausländischen

[11] Die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen dieses Wettbewerbs sind von vielen Seiten stark übertrieben, wie das die Ermittelungen der beteiligten Bahnen erwiesen haben. Insbesondere ließ sich der vielfach erhobene Vorwurf gegen Preußen, es vergewaltige die Bahnen der angrenzenden Bundesstaaten, nicht begründen.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eisenbahnen Sonderabkommen in Verkehrsangelegenheiten treffen, ohne vorher den Versuch gemacht zu haben, sich mit den beteiligten Verwaltungen über eine das gemeinsame deutsche Interesse im allgemeinen wahrende Regelung der Sache zu einigen.

Diese Vereinbarung erhielt eine große praktische Tragweite, als in Österreich durch Erwerb der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (1314 km) nach dem Gesetz vom 31. Oktober 1906 und der österreichischen Linien der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nebst Zweigbahnen (1547 km) sowie der beiden Netze der österreichischen Nordwestbahn (932 km) und der der südnorddeutschen Verbindungsbahn (280 km) nach dem Gesetz vom 27. März 1909 sein Staatseisenbahnnetz bedeutend erweitert und gefestigt, von dem Wettbewerb der größten und wichtigsten Privatbahnen befreit hatte und zum Alleinherrscher in dem großen, reichen Gebiete des Nordwestens der Monarchie geworden war. Damit war die Möglichkeit gegeben, auch die Tarife im deutsch-österreichischen Verkehr selbständig und unter Geltendmachung der österreichischen Interessen umzubilden und besonders die Leitungsvorschriften so zu ändern, daß den österreichischen Linien ein größerer Teil des Verkehrs zufiel. Nach den damaligen Verhältnissen waren die österreichischen Bahnen in der Lage, mit jeder der in Wettbewerb um den österreichischen Verkehr stehenden deutschen Bahnen (es kamen hauptsächlich die preußischen, die bayerischen und die sächsischen Staatsbahnen in Betracht) allein zu verhandeln und dabei eine gegen die andere auszuspielen. Dies kam in einer Verbandskonferenz in Mainz am 10. November 1908 zur Sprache. Von den beteiligten deutschen Bahnen wurde angeregt, den Plänen Österreichs gegenüber nicht einzeln vorzugehen, sondern im Hinblick auf die vorerwähnte Dresdener Vereinbarung auf der Grundlage der gemeinsamen deutschen Interessen zu verhandeln. Die Dresdener Vereinbarung enthielt aber keine Bestimmung darüber, was geschehen solle, wenn ein solcher Versuch der deutschen Bahnen scheiterte. Sollte ein gemeinsamer Schritt der deutschen Bahnen Erfolg haben, so mußte auch für solche Fälle Bestimmung getroffen werden. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten regte in einem Schreiben vom 20. Juni 1909 bei den Staatsbahnen besitzenden deutschen Bundesregierungen eine Ergänzung der Dresdener Vereinbarungen durch folgenden Zusatz an: „Vermögen sich die Verwaltungen nicht zu einigen, so werden sie die Angelegenheit ihren vorgesetzten Regierungen vortragen, die dann in

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gemeinsamer Beratung die Entscheidung herbeiführen werden." Alle Regierungen waren hiermit einverstanden.

Inzwischen war von den zunächst beteiligten preußischen Bahnen untersucht und in einer Denkschrift zusammengestellt worden, welche finanzielle Tragweite die Anträge der österreichischen Bahnen über eine ihren veränderten Verhältnissen entsprechende Leitung der Transporte für die deutschen Bahnen hatten, und es wurden Vorschläge darüber gemacht, wieweit die deutschen Bahnen, ohne zu starke Beeinträchtigung ihrer finanziellen und der Interessen des Verkehrs, Österreich entgegenkommen könnten, wobei auch die Interessen der deutschen Bahnen gegeneinander auszugleichen waren[12]. Die auf der Grundlage dieser Denkschrift geführten langen und schwierigen Verhandlungen haben zu einem schließlich alle Teile befriedigenden Ergebnis geführt. Die finanzielle Einbuße, die die deutschen Bahnen nach Lage der Verhältnisse auf sich nehmen mußten, konnte auf ein erträgliches Maß herabgemindert werden.

Der Vorgang hat aber nicht allein für die deutschen, sondern auch für die österreichischen und ungarischen Bahnen weitere erfreuliche Folgen gehabt. Bei den Verhandlungen hatten sich die deutschen Bahnen überzeugt, wie nützlich ein derartiges Zusammenarbeiten war. Es wurde daher von den Bundesregierungen beschlossen, auch später Österreich und Ungarn gegenüber in derselben Weise vorzugehen, und dieses Verfahren auf alle Verbandstarife mit anderen Auslandbahnen auszudehnen, so daß alle direkten Auslandtarife durch die Gemeinschaft der deutschen Staatsbahnen aufgestellt würden. Dieser Gemeinschaft traten nach Einladung der Staatsbahnen auch alle deutschen Privatbahnen bei, und so ist die Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen entstanden.

Ihrer Zuständigkeit unterliegen in erster Reihe Fragen der Verkehrsleitung und Anteilsausscheidung, wobei folgende Gesichtspunkte das Ziel darstellen:

---

[12] In einem Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Bundesregierungen vom 27. Mai 1909 wird bemerkt: „Das deutsche Reichsgebiet muß als ein einheitliches Verkehrsgebiet betrachtet werden und deshalb muß das Ziel darauf gerichtet sein, aus den Verhandlungen für die deutschen Eisenbahnen in ihrer Gesamtheit möglichste Zugeständnisse zu erhalten, ohne Rücksicht zunächst darauf, wie die Vorteile und Nachteile demnächst unter die einzelnen Verwaltungen zu verteilen sind."



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1. Leitung des Verkehrs über den die größten wirtschaftlichen Vorteile gewährleistenden deutschen Weg ohne Rücksicht auf die bestehenden Bahngebiete.
2. Gegenseitige Gewährung jeder nur möglichen Unterstützung zur Erreichung tunlichst großer Verkehrsanteile für die deutschen Wege.
3. Gemeinsame deutsche Neutralstellung zur Erhöhung der deutschen Frachtanteile auf den Leitungswegen.

Tarifverträge mit dem Ausland sollen hinfort nicht mehr von den einzelnen Staaten und Bahnverwaltungen, sondern nur noch von der Gemeinschaft eingegangen werden, woraus zugleich ein gemeinsames Eintreten für die Interessen des deutschen Wirtschaftslebens folgt; die Tarifhoheit der einzelnen Bundesstaaten bleibt unberührt. Die Geschäftsführung liegt in den Händen der königlichen Eisenbahndirektion Berlin [13].

Als im Laufe der Verhandlungen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen von diesen Beschlüssen der deutschen Bahnen Mitteilung gemacht wurde, berührte sie das zunächst nicht angenehm, weil sie sofort einsahen, daß die Stellung der deutschen Bahnen ihnen gegenüber dadurch wesentlich gestärkt wurde. Indes überzeugten sie sich, daß sie außerstande waren, dagegen etwas zu tun. Auch die österreichische Regierung, der später im diplomatischen Wege von der Begründung der deutschen Eisenbahngemeinschaft Mitteilung gemacht wurde, fand keinen Anlaß, Bedenken dagegen zu erheben. Die österreichischen Bahnen kamen vielmehr bald zu der Einsicht, daß auch für sie die Bildung einer ähnlichen Gemeinschaft nützlich sei. Im Jahre 1912 wurde eine Gemeinschaft der österreichischen Eisenbahnen gebildet, deren Mitglieder die österreichischen Staatsbahnen, die Südbahn, die Buschtiehrader und die Aussig-Teplitzer Privatbahn sind. Die ungarischen Bahnen haben sich dieser Gemeinschaft nicht angeschlossen, sie nehmen an den in Frage stehenden Verhandlungen selbständig teil und vertreten darin auch die Kaschau-Oderberger Bahn, deren Strecken teils in Österreich, teils in Ungarn liegen.

[13] Vgl. auch den Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten 1900 bis 1910 S. 89 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

VI.

# Bisherige Ergebnisse und weitere Fortbildung.

## 1. Allgemeines.

Seit länger als 70 Jahren, fast seit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters haben, wie die vorstehende Darstellung ergibt, das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn die Notwendigkeit einer gleichartigen Gestaltung des Eisenbahnwesens erkannt und hiernach gehandelt. Auch nach Auflösung des Deutschen Bundes und der politischen Trennung der beiden Reiche ist diese Richtung der Verkehrspolitik nicht geändert worden. Fast auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens sind schöne Erfolge einer fortschreitenden Einheitlichkeit erzielt worden. Die Mittel zur Förderung der Einheitsbestrebungen waren Staatsverträge, gemeinschaftliche Arbeit der Regierungen ohne vertragliche Bindung, freie Vereinbarungen der Eisenbahnen teils mit teils ohne Mitwirkung der Staatsbehörden. Der Fortbestand und die Weiterentwicklung der heute bestehenden Verhältnisse ist nur zum Teil durch Gesetz oder Staatsvertrag sicher gestellt. Zu einer Fortsetzung der gemeinsamen Arbeit der Regierungen liegt kein Zwang vor, und ebenso können die freien Verträge der Eisenbahnen stets geändert oder aufgehoben werden. Indes, nach dem Verlauf der geschichtlichen Entwicklung ist es mindestens unwahrscheinlich, daß die Eisenbahnpolitik der beiden Reiche sich nach anderer oder gar nach entgegengesetzter Richtung bewegt. Die Eisenbahnen haben sich bisher gut gestanden, der Verkehr, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft der beiden Staaten sind durch die Gemeinschaftspolitik gefördert worden, wenngleich es auch Zeiten gegeben hat, in denen die Bevölkerung des einen oder des anderen Gebiets über Tarife, über Eingriffe des Nachbarlandes in das Verkehrsleben klagte.

Der Ausbau der Eisenbahnnetze ist in den beiden Ländern durchaus selbständig vonstatten gegangen. Er ist abhängig von der natürlichen Gestaltung der Oberfläche der Länder, von den Bedürfnissen von Handel und Verkehr. Die Eisenbahnpolitik bewegt sich in den beiden Ländern seit dem Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts in derselben Richtung, das Staatsbahnsystem ist das vorherrschende, die Privatbahnen haben nur noch eine geringe, in Österreich und Ungarn allerdings eine größere Bedeutung, als im Deutschen Reich. Der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gesamtumfang der deutschen Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr (also ausschließlich der Kleinbahnen) betrug am 31. März 1913 61 404 km, davon 57 858 km Staatsbahnen und 3546 km Privatbahnen, meist Nebenbahnen, die sich auf 89 Gesellschaften verteilen. In Österreich waren (am 31. Dezember 1912) 22 879 km Eisenbahnen vorhanden, darunter 18 764 km im Eigentum oder im Betrieb des Staats, 4095 km Privatbahnen, in Ungarn (zu derselben Zeit) 21 555 km Eisenbahnen, darunter 8138 km Staatsbahnen, 9933 km Privatbahnen im Staatsbetrieb und 3384 km Privatbahnen im Privatbetrieb. Beim Bau der Übergangsstrecken hat man sich stets über gemeinsame Grundsätze verständigt, und der Wunsch nach der Herstellung möglichst vieler die Grenzen beider Staaten überschreitender Bahnen ist in dem Handelsvertrage ausgesprochen. Bei Abschluß der Staatsverträge über die Anlage solcher Bahnen wird Wert darauf gelegt, daß die Bedingungen für die Anlage der Eisenbahnen so einfache als möglich sind[14]. Das Verkehrsrecht, das heißt die Rechtsbestimmungen über die Beförderung von Personen, Gepäck, lebenden Tieren und Gütern ist ein einheitliches, soweit es den durchgehenden Verkehr betrifft durch Staatsvertrag festgestellt, im Binnenverkehr durch gleichartige Gesetze der Vertragstaaten gleichfalls festgelegt mit dem ausgesprochenen seit Jahrzehnten fortdauernden Bestreben, diese Gleichheit beizubehalten. Die Verwaltungseinrichtungen der Bahnen passen sich dem öffentlichen und Verwaltungsrecht der einzelnen Staaten an, haben sich aber in manchen Richtungen auch gleichartig entwickelt, und ein Staat hat sich nicht selten die Erfahrungen des anderen zunutze gemacht. Ähnlich liegt es mit den Beamten- und Arbeiterverhältnissen, für deren Ordnung in erster Linie die Gesetze und Verwaltungseinrichtungen der Einzelstaaten bestimmend sind. Dagegen ist wiederum die Einheitlichkeit des Betriebs, des Wagenumlaufs, ferner des Baus der Bahnen und der Betriebsmittel, des Signal- und Telegraphenwesens dank der Tätigkeit hauptsächlich des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen in nahezu vollkommener Weise durchgeführt. Die Fahrpläne

[14] Derartige Übergangsstationen sind zurzeit bei allen drei an Österreich angrenzenden deutschen Bundesstaaten, Bayern, Sachsen und Preußen, vorhanden. Ihre Bedeutung für den durchgehenden Verkehr ist eine verschiedene. Es sind: Salzburg, Limbach, Haidemühle, Eisenstein, Fürth (in Bayern), Eger, Tetschen, Bodenbach, Reichenberg, Seidenberg (in Sachsen), Grünthal, Liebau, Halbstadt, Mittenwalde-Grulich, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Oderberg, Dziedit̀z, Oswieczim, Myslowitz (Preußen).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

für den durchgehenden Verkehr werden in stetem Benehmen mit den Nachbarverwaltungen aufgestellt, und die Tarife sind nach im wesentlichen übereinstimmenden Grundsätzen aufgebaut, für viele Güter und auf vielen Strecken gelten durchgehende Tarife, deren Fortbildung durch gemeinsame Arbeit der Eisenbahnen sicher gestellt ist.

Der Umfang des Güterverkehrs zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, sein Verhältnis zu dem Binnenverkehr des Deutschen Reichs zu dem gesamten Auslandverkehr in den Jahren **1911** und **1912** läßt sich nach folgenden, der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen[15] entnommenen Zahlen beurteilen. Für das Jahr 1913 liegen mir die Zahlen noch nicht vor. Da es nicht der Zweck dieser Untersuchung ist, ein Bild der Entwicklung dieses Güterverkehrs für einen längeren Zeitraum zu geben, so ist von der Anführung der Zahlen früherer Jahre abgesehen.

| Es betrug in Tonnen | 1911 | 1912 |
|---|---|---|
| Der Gesamt-Güterverkehr des Deutschen Reichs . . . | 419 226 291 | 473 479 022 |
| Davon auf den Verkehr im Inland . . . . . | 358 744 224 | 405 407 671 |
| Davon auf den Verkehr mit dem Auslande. . . | 60 482 067 | 68 071 351 |
| Von dem Auslandverkehr kommen auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland . . . . . | 939 019 | 909 387 |
| Aus Deutschland ausgeführt wurden . . . . . | 37 3 33 855 | 43 703 828 |
| Nach Deutschland eingeführt wurden . . . . . | 22 209 193 | 23 458 136 |
| Nach Deutschland wurden eingeführt: | | |
| aus Böhmen . . . . . | 7 562 886 | 7 276 579 |
| „ Österreich (ohne Böhmen, Galizien und Ungarn) | 1 285 459 | 1 157 033 |
| „ Galizien . . . . . | 929 577 | 913 166 |
| „ Ungarn . . . . . | 361 166 | 310 958 |
| Aus Deutschland wurden ausgeführt: | | |
| nach Böhmen . . . . . | 3 218 680 | 3 484 409 |
| „ Österreich (ohne Böhmen, Galizien u. Ungarn) | 6 004 976 | 6 748 310 |
| „ Galizien . . . . . | 1 430 583 | 1 734 555 |
| „ Ungarn . . . . . | 1 982 775 | 2 364 892 |

Eine einheitliche Handels- und Zollpolitik ist, wie aus den im Eingang dieser Abhandlung erörterten Erfahrungen im deutschen

[15] Die Anlage und der Zweck dieser eigenartigen Statistik dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Vgl. u. a. Archiv für Eisenbahnwesen. 1882. S. 491 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zollverein und dem Deutschen Reich hervorgeht, möglich ohne eine gesetzliche Festlegung der Eisenbahntarife. Anderseits können die Verkehrsmittel — Eisenbahnen und Wasserstraßen — durch ihre Tarife der Zollpolitik entgegenwirken und damit die einheitliche Gestaltung und Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens stören. Wenn wir hiernach prüfen wollen, was etwa geschehen könnte, um bei innigerer Gestaltung der Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn, auch das Eisenbahnwesen noch mehr zu vereinheitlichen mit dem Ziele einer weiteren Förderung des Handels durch die Eisenbahnen, so ist von dem Gedanken einer Festlegung aller Eisenbahntarife, wie der Sätze des Zolltarifs, abzusehen. Hierzu liegt eine Notwendigkeit nicht vor, sie würde tatsächlich auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Wir müssen vielmehr anknüpfen an die Verhältnisse, die sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelt haben. Es kann sich nur darum handeln, diese Verhältnisse, wo es nötig und möglich ist, zu verbessern, sie weiter auszugestalten.

## VII.

### 2. Der Personen- usw. Verkehr.

Verhältnismäßig wenig wird geschehen können auf dem Gebiete des Personen- und Gepäckverkehrs. Die rechtlichen Grundlagen dieses Verkehrs, die Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung, des österreichischen, des ungarischen und des Vereinsbetriebsreglements, stimmen ganz überein, wie wir oben gesehen haben. Diese Übereinstimmung ist bis jetzt in der Weise erreicht worden, daß jeder Staat selbständig, für sich sein Recht festsetzte, nachdem man sich vorher in freien Beratungen über den Inhalt dieses Rechts verständigt hatte. Es würde einen Fortschritt bedeuten, wenn die Gleichheit des Personen- und Gepäckrechts im zwischenstaatlichen Verkehr durch einen Staatsvertrag festgestellt würde, ähnlich wie das für den internationalen Güterverkehr durch das Berner Übereinkommen geschehen ist. Verhandlungen über ein internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr für das ganze Gebiet des Internationalen Übereinkommens über den Frachtverkehr haben im Mai 1911 in Bern stattgefunden. Ihr Ergebnis war der Entwurf eines Übereinkommens, dessen Bestimmungen fast durchweg einstimmig angenommen und dessen Genehmigung den beteiligten Staaten von ihren

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vertretern empfohlen worden ist. Diese Genehmigung ist bisher nicht erteilt worden[16]. Bei der jetzigen politischen Lage, dem Kriegszustand zwischen der Mehrzahl der Staaten, deren Vertreter den Entwurf ausgearbeitet haben, ist es in hohem Grade unwahrscheinlich, daß in absehbarer Zeit die Arbeiten an dem Entwurf wieder aufgenommen werden. Es würde aber meines Erachtens erwünscht sein, wenn nunmehr das Deutsche Reich, Österreich und Ungarn auf der Grundlage dieses Entwurfs ein Übereinkommen über den wechselseitigen Personen- und Gepäckverkehr abschlössen. Wenn sich andere der an den Beratungen in Bern im Jahre 1911 beteiligten Staaten anschließen würden — z. B. die Schweiz, die Niederlande, Dänemark, Schweden, Norwegen, auch Rumänien und Bulgarien — um so besser. Aber auch eine einheitliche, durch Staatsvertrag gesicherte Grundlage des internationalen Personen- und Gepäckverkehrsrechts zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn wäre ein schöner Fortschritt, der meines Erachtens unschwer bei Abschluß eines neuen Handelsvertrages erreicht werden könnte.

Ob sich die Fahrpläne des Personenverkehrs zwischen den beiden Staaten wesentlich verbessern ließen in der Meinung, daß das Reisen zwischen diesen erleichtert, daß die Züge zwischen den großen Verkehrsmittelpunkten, nach den landschaftlich schönen Gebieten Österreichs, verbessert und vermehrt würden, und ob etwa dem Art. 17 des geltenden Handelsvertrags (vgl. S. 327) zu diesem Zwecke eine noch klarere und bestimmtere Fassung zu geben sein wird, wird zu prüfen sein. Eine vertragsmäßige Festlegung einer bestimmten Anzahl durchgehender Züge oder gar ihrer Fahrzeiten ist ausgeschlossen.

An den Gebühren und den sonstigen Einrichtungen des Personen- und Gepäckverkehrs wird sich kaum etwas ändern lassen. Das Klassensystem ist in den drei Staaten dasselbe, für die Einführung der vierten Klasse, die in Österreich nicht vorhanden ist, im direkten Verkehr liegt ein Bedürfnis kaum vor. Die Einheitsfahrpreise sind verschieden, sie sind in Österreich und Ungarn staffelmäßig gebildet. Eine Gleichstellung der Einheitsfahrpreise wird sich kaum erreichen lassen, ist aber auch nicht nötig. Wo der Verkehr es verlangt, werden heute schon direkte Fahrkarten aufgelegt, deren Preise durch Anstoß der Sätze gebildet werden. Bei innigerer Gestaltung der Handelsbeziehungen

[16] Über die Gründe kann ich mich hier nicht aussprechen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wird vermutlich das Bedürfnis der Vermehrung der direkten Fahrkarten eintreten, dem die Eisenbahnen schon in ihrem eigenen Interesse stattgeben werden. Für den direkten Verkehr besteht außerdem die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte.

Die Preise für die Gepäckbeförderung sind — seitdem in Deutschland das Freigepäck aufgehoben ist — zwar auf verschiedener Grundlage gebildet. Es hat das aber nicht gehindert, daß schon jetzt in manchen direkten Tarifen auch Preise für eine direkte Beförderung des Gepäcks eingeführt worden sind.

Über alle diese Einzelfragen, so wichtig sie auch sein mögen, werden sich bindende, vertragliche Vereinbarungen mit Gesetzeskraft nicht treffen lassen. Wenn man überhaupt darauf eingehen will, so würde sich etwa der Art. 16 des Handelsvertrags (vgl. S. 326) so fassen lassen, daß die vertragschließenden Staaten sich verpflichten, ihre Eisenbahnen anzuweisen, daß das Bedürfnis nach Auflegung direkter Fahrkarten und Einführung direkter Tarife im Personen- und Gepäckverkehr sorgfältig geprüft und Anträgen der Reisenden tunlichst entgegengekommen wird.

Der Abschluß von besonderen Vereinbarungen über Expreßgutverkehr scheint mir kein dringendes Bedürfnis, wenn nicht etwa die Zollgrenzen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn vollständig beseitigt werden sollten. Derartig kleine Sendungen können durch die Post oder als Reisegepäck befördert werden, wenn eine besondere Beschleunigung gewünscht wird.

Für die Beförderung von Leichen genügen die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens (§ 1 [2.] Ziff. 3 der Ausführungsbestimmungen) und der Eisenbahnverkehrsordnung sowie des Betriebsreglements.

Lebende Tiere gehören nach dem Internationalen Übereinkommen zu den Gütern, für ihre Beförderung gelten also die dort getroffenen Bestimmungen. In der deutschen Verkehrsordnung und in den Betriebsreglements für die Eisenbahnen Österreichs und Ungarns sind in den §§48—52 wesentlich gleichlautende Bestimmungen für die Auflieferung, die Beförderung, die Auslieferung und die Lieferfristen für den inneren Verkehr enthalten. Auch diese Bestimmungen sind, wie die über den Personen- und Gepäckverkehr selbständig von jedem der drei Staaten erlassen und in den oben besprochenen Verbandstarif übernommen. Es wird zu prüfen sein, ob es sich empfiehlt,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sie durch einen Staatsvertrag für den internationalen sowohl, als den Binnenverkehr festzulegen, etwa in Verbindung mit dem Viehseuchenübereinkommen vom 25. Januar 1905 (vgl. S. 328). Ein dringendes Bedürfnis dafür scheint mir nicht vorzuliegen, da die meisten der Bestimmungen mehr von örtlicher Bedeutung sind, auch wird es wesentlich davon abhängen, welche Vereinbarungen über die Verzollung, über die Einfuhr usw. der Tiere getroffen werden.

## VIII.

### 3. Güterverkehr und Gütertarife.

Eine Ergänzung der Rechtsgrundlagen des Güterverkehrs ist nicht notwendig. Das Internationale Übereinkommen, die Verträge über erleichternde Vorschriften im Verkehr mit bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen sind in der bisherigen bewährten Weise fortzubilden. Sollte das Internationale Übereinkommen infolge des Krieges aufgehoben werden, so gehört es zu den unabweisbaren Pflichten der drei Staaten, Deutschland, Österreich und Ungarn, für ihren internationalen Verkehr ein Übereinkommen auf derselben Grundlage abzuschließen, gegebenenfalls in Verbindung mit solchen Staaten, die auf den Fortbestand dieser internationalen Beziehungen Wert legen; Österreich und Ungarn allein könnten dann mit dem Deutschen Reich sich vielleicht auch über die Aufrechterhaltung und Fortbildung des gesamten inneren Verkehrsrechts in einem Staatsvertrag verständigen. Eine Ausdehnung der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Güterverkehr auf den Binnenverkehr aller Vertragsstaaten ist seinerzeit mit Recht abgelehnt worden. Die einstimmige Ansicht der Konferenzen war, daß einer Beeinflussung des Binnenverkehrsrechts der Einzelstaaten durch fremde Staaten erhebliche wirtschaftliche und staatsrechtliche Bedenken entgegenstehen. Bei den innigeren Verkehrs-, Rechts- und Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn könnte man sich über dieses Bedenken für diese drei Staaten vielleicht hinwegsetzen. Indessen diese Frage ist von einer verhältnismäßig untergeordneten Bedeutung, da mit Sicherheit darauf gerechnet werden darf, daß auch unter Beibehaltung des jetzt jahrzehntelang eingehaltenen Verfahrens die Übereinstimmung der inneren Rechte beibehalten wird.

Erheblich schwieriger wird die Lösung der Frage sein, ob und welche Maßregeln getroffen werden können, um die Gütertarife im engeren

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Sinne, das heißt, die für die Beförderung der Güter erhobenen Gebühren so zu bemessen, daß sie auf die Zoll- und Handelspolitik nicht schädigend einwirken können.

Vor einigen Jahren ist eine sehr sorgfältige Untersuchung über die Eisenbahntarife und ihre Beziehungen zur Handelspolitik veröffentlicht worden[17]. Die Verfasser gehen von dem, wie wir gesehen haben, richtigen Gedanken aus, daß durch die Eisenbahntarife der Handelspolitik entgegengewirkt werden kann; sie weisen an der Hand reichen Materials nach, daß tatsächlich die zurzeit geltenden Handelsverträge den vertragschließenden Staaten fast völlig freie Hand lassen bei Feststellung der Eisenbahntarife sowohl bei den Staatsbahnen als bei den Privatbahnen, sie führen eine Reihe von Beispielen auf, die beweisen, daß durch die Tarife die Zölle in ihren Wirkungen teils aufgehoben, teils geschwächt werden. Die Verfasser stehen auf dem Standpunkt der schärfsten Schutzzollpolitik, und sie stellen die Forderung auf, daß auch die Eisenbahntarife vertragsmäßig der Zollpolitik dienstbar gemacht werden. Dabei verhehlen sie sich die Schwierigkeiten nicht, die einer solchen Gestaltung der Eisenbahntarife entgegenstehen, glauben indes, daß diese zu überwinden seien.

Diese Untersuchungen beziehen sich, wie gesagt, auf die zurzeit bestehenden Handelsverträge, auch den zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn. Wir sind hier davon ausgegangen, daß zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn eigene engere handelspolitische Vereinbarungen getroffen werden, die von den Handelsverträgen, wie sie jetzt bestehen und künftig mit anderen Staaten abgeschlossen werden, wesentlich und in der Richtung abweichen, daß Deutschland und Österreich-Ungarn für sich ein eigenes Handelsgebiet bilden sollen, das anderen Staaten als einheitliches gegenübersteht. Die Vorschläge in dem vorerwähnten Buche würden also nur in Erwägung kommen können bei Handelsverträgen zwischen der deutsch-österreich-ungarischen Handelsunion einerseits und anderen Staaten anderseits. Indes, die Untersuchungen lassen sich doch auch verwerten für die Tarifpolitik zweier in wesentlich engerer handelspolitischer Gemeinschaft stehender Staaten; denn je mehr die Zölle herabgesetzt oder zwischen den zwei Staaten etwa ganz aufgehoben

[17] Seidler und Freud, Die Eisenbahntarife und ihre Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig 1904. Vgl. dazu meine Besprechung im Archiv für Eisenbahnwesen. 1904. S. 1235 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sind, desto deutlicher tritt die Notwendigkeit hervor, die Eisenbahntarife gleichartig zu gestalten. Zunächst die Gütertarife zwischen den enger verbundenen Staaten. Da begegnen uns aber sofort verschiedene Bedenken. Die Zölle sind eine einheitliche feste Gebühr, die an den Staat entrichtet wird ohne alle Gegenleistung. Die Eisenbahntarife sind ein Entgelt für Leistungen der Eisenbahnen, ein Entgelt, das bemessen wird nach der Beschaffenheit der Leistungen und das also bei jedem einzelnen Transport verschieden, insbesondere höher ist bei langen, als bei kurzen Beförderungsstrecken.

Die Wirkung des Zolls läßt sich bei Abschluß der Verträge genau beurteilen, sie ist eine für alle mit dem gleichen Zollsatz belegten Güter gleiche. Der Eisenbahntarif wirkt, z. B. bei Einfuhrgütern, ganz anders, wenn das Gut auf 10 km als wenn es auf 1000 km nach dem Binnenland gefahren wird, man kann höchstens sagen, daß die Wirkung des Zolltarifs abgeschwächt wird, wenn der Tarif billiger ist für das vom Ausland eingeführte, als für das gleichartige im Lande selbst erzeugte Gut. Ferner der Zoll bleibt unverändert, er kann unverändert bleiben, solange der Handelsvertrag besteht, und solange das Gebiet, für das der Zoll eingeführt ist, unverändert bleibt. Der Eisenbahntarif wird geändert, er muß seinem ganzen Wesen und der ganzen Bedeutung der Eisenbahnen entsprechend geändert werden, wenn neue Eisenbahnen gebaut werden oder wenn sich sonst die tatsächlichen Verhältnisse ändern. Es wäre sinnlos, wenn man etwa in einem Handelsvertrag auch das Eisenbahnnetz festlegen und bestimmen wollte, daß neue Eisenbahnen während der Dauer des Handelsvertrags überhaupt nicht gebaut werden dürften. Ähnlich unrichtig wäre etwa eine Vereinbarung über die während der Dauer des Handelsvertrags erlaubte Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, wobei dann natürlich wieder Vereinbarungen über die infolge des Baus der neuen Strecken notwendigen Änderungen der Tarife zu treffen wären. Endlich, die Eisenbahntarife werden beeinflußt durch den Wettbewerb. Den der Eisenbahnen der Vertragsstaaten kann man vielleicht ausschalten, nicht aber den der ausländischen Bahnen und den anderer Verkehrsmittel, besonders der natürlichen und der künstlichen Wasserstraßen. Starre, durch internationale Verträge festgelegte Eisenbahntarife würden den Wettbewerb der Wasserstraßen geradezu anreizen, und damit wären nicht allein die Einnahmen der Eisenbahnen geschädigt, sondern in all den durch die Wasserstraßen, sei

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

es unmittelbar, sei es mit Hilfe von Umschlagstarifen bedienten Gebieten, der Zollpolitik entgegengearbeitet.

Diese allgemeinen Bedenken gegen den Abschluß von Eisenbahntarifverträgen nach dem Muster und den Grundsätzen der Zolltarife sind so schwerwiegende, daß jeder Versuch, eine solche Vereinbarung auch unter der Herrschaft der engsten Handelsbeziehungen zu treffen, als aussichtslos scheitern muß.

Zu diesen allgemeinen Bedenken kommen nun die weiteren, besonders in den Verhältnissen des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns liegenden. Im Deutschen Reich sind die Staatsbahnen ihrem Umfang und ihrer Bedeutung nach so überwiegend, daß wenigstens an die Möglichkeit eines einheitlichen, geschlossenen Vorgehens sämtlicher deutschen Eisenbahnen gedacht werden könnte. Nach den tatsächlichen, zurzeit bestehenden Verhältnissen in Österreich und Ungarn ist eine solche Möglichkeit meiner Meinung nach ausgeschlossen. Die beiden Staaten müßten zuerst und vor allem im eigenen Hause aufräumen. In Österreich, mehr noch in Ungarn überwiegt zurzeit das Staatsbahnnetz; in Ungarn werden auch die Staatsbahnen nach im wesentlichen einheitlichen Grundsätzen verwaltet, und die Tarife sind wenigstens in den Einheitssätzen die gleichen. Nach Abschluß der großen Verstaatlichungen ist es bisher in Österreich noch nicht gelungen, das Staatsbahnnetz einheitlich zusammenzuschließen und das Gütertarifwesen einheitlich zu ordnen. Die Verhandlungen ziehen sich endlos in die Länge, sie sind natürlich durch den Krieg unterbrochen[18]. Es würde also die erste Aufgabe der österreichischen Regierung sein, hier Wandel zu schaffen. Es würde ferner notwendig sein, daß alle noch vorhandenen Gegensätze zwischen den österreichischen und den ungarischen Eisenbahnen zuvor ausgeglichen würden. Und endlich, in beiden Staaten sind noch mächtige und einflußreiche Privatbahnen vorhanden. Die Sanierung der traurigen Finanzlage der Südbahn soll bevorstehen, das ist wesentlich eine Finanzfrage. Neben ihr kämen in Betracht die Kaschau-Oderberger-Bahn und die beiden großen böhmischen Kohlenbahnen, die Buschtiehrader und die Aussig-Teplitzer. Auch ihre Tarife müßten entweder den Staatsbahnen gleich gestaltet werden,

[18] Vgl. Krakauer, Das Problem der Neuordnung der österreichischen Staatsbahnverwaltung. Archiv f. Eisenbahnwesen 1915, S. 553 ff.; ferner v. Buschman, Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform. Wien 1912. Dazu die Besprechung von Wehrmann, Archiv f. Eisenbahnwesen 1912. S. 1643 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder aber mindestens so, daß sie die Zoll- und Handelspolitik nicht stören. In dem vorangeführten Buch von Seidler und Freud wird die Schwierigkeit, die Privatbahnen zu einer Herstellung von Tarifen zu zwingen, die mit der Zollpolitik zusammenstimmen, nicht verkannt. Die Verfasser meinen, diese Schwierigkeiten ließen sich beseitigen entweder dadurch, daß bei Erteilung von Konzessionen der Staat sich das Recht vorbehielte, in solchen Fällen einzuschreiten, oder durch Handhabung des Staatsaufsichtsrechts, äußerstenfalls in der Weise, daß der Staat den Bahnen für etwaige Einnahmeausfälle Entschädigung gewähre. Welches dieser Mittel anzuwenden sei, hänge von den rechtlichen und den tatsächlichen Verhältnissen des einzelnen Falles ab. Gewiß. Aber mag man so oder so vorgehen, unter allen Umständen handelt es sich um mehr oder weniger gewaltsame Eingriffe in die Privatverhältnisse der Bahnen, in erster Linie ihrer Finanzen. Bietet der Staat eine angemessene Entschädigung, so werden die Bahnen sich fügen. Entstehen Meinungsverschiedenheiten, so sind diese meist nur durch Prozesse zu beseitigen, die sich jahrelang hinziehen können. Da kommen Regierung und Bahnen meist viel besser weg, wenn die Bahnen vom Staate erworben werden.

Ginge man auch auf allen Seiten mit dem besten Willen an die Beseitigung dieser Schwierigkeiten heran, so würde es doch viele Jahre dauern, bis sich das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn zum Abschluß von Eisenbahntarifverträgen ebenbürtig gegenübertreten könnten. Und es wird doch von allen Seiten gewünscht, daß die Verhandlungen über die neu abzuschließenden Handelsverträge möglichst sofort nach dem Friedensschluß in Angriff genommen und mit allem Nachdruck gefördert und zu Ende geführt werden; es gilt, den vielleicht niemals wiederkehrenden günstigen Augenblick nicht zu verpassen.

Schon aus diesem Grunde empfiehlt es sich, von grundstürzenden Änderungen in den Eisenbahntarifen vorerst abzusehen, die Verhältnisse, die sich durch freie Vereinbarungen gebildet haben, soweit nötig, festzulegen und hier und da zu ergänzen und zu verbessern.

Über die Fortbildung des gemeinsamen Verkehrsrechts (Internationales Übereinkommen, Vereinsbetriebsreglement, Eisenbahnverkehrsordnung und Betriebsreglements für den Binnenverkehr) habe ich bereits gesprochen, ebenso über den Abschluß eines (internationalen) Vertrags über den Personen- und Gepäckverkehr. Für das Fahrplanwesen genügen, wie wir gesehen haben, die bestehenden Einrichtungen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der internationalen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenzen, die Fortentwicklung der technischen Einheit, der Betriebseinrichtungen (Wagenumlauf usw.) kann, wie bis jetzt, durch den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgen, ein engerer Zusammenschluß der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen bei diesen Arbeiten ergibt sich ganz von selbst. Ist hier also wesentlich Neues nicht zu schaffen, da angenommen werden muß, daß diese Verhältnisse sich in der bisherigen Richtung weiter entwickeln werden, so liegt die Sache anders bei den eigentlichen Tarifen. Diese sind so buntscheckig und vielgestaltig, wie die obige Darstellung zeigt, daß sie sehr der bessernden Hand bedürfen. Auf die einzelnen Verbandstarife und ihre kritische Würdigung einzugehen, wäre verfrüht und auch ohne sehr eingehende besondere Untersuchungen nicht möglich.

Ich beschränke mich daher auf den wichtigsten, den oben geschilderten deutsch-luxemburgisch-österreichisch-ungarischen Verbandsgütertarif und verbinde damit einige allgemeine Vorschläge. Durch die letzte Reform, die Einfügung der Serientarife ist dieser Tarif zwar verbessert worden, aber er ist immer noch höchst verwickelt. Eine Vereinfachung wäre in der Weise möglich, daß man die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation durch gegenseitiges Entgegenkommen vereinfachte, sich möglichst auch über gleiche Einheitssätze der einzelnen Klassen verständigte. Die Serientarife ließen sich dann vermindern und unter Umständen durch Ausnahmetarife ersetzen. Viele der bestehenden Ausnahmetarife würden wegfallen. Die weitere Fortbildung des Tarifs ist jetzt schon vereinfacht durch die deutsche und die österreichische Eisenbahngemeinschaft. Ob sich die österreichische zu einer österreichisch-ungarischen Gemeinschaft ausbilden und ob sich diese Einrichtung auch auf eine sichere vertragsmäßige Grundlage stellen ließe, wäre zu prüfen.

Ein weiterer Schritt wäre dann das Zusammenarbeiten aller Eisenbahnen der Vertragstaaten in den Formen der deutschen Generalkonferenz, die in regelmäßigen Zwischenräumen zusammenzutreten hätte, und deren Arbeiten vorzubereiten wären durch eine deutsch-österreichisch-ungarische ständige Tarifkommission in Verbindung mit einem Ausschuß der Verkehrsinteressenten. Wie es gelungen ist, diese deutschen Organisationen zu finden, die sich nicht nur für Handel, Landwirtschaft und Gewerbe, sondern auch für den Verkehr und für die Eisenbahnen bewährt haben, so sollte es möglich sein, eine ähnliche

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Organisation für die Vertragstaaten zu schaffen, wenn einmal ein Handelsvertrag die gesamten wirtschaftlichen Beziehungen innerlicher gestaltet hat. Nehmen doch schon jetzt die Eisenbahnen der Schweiz an den Verhandlungen der deutschen ständigen Tarifkommission, wenngleich nur mit beratender Stimme teil. Die österreichischen und ungarischen Bahnen müßten dagegen als gleichberechtigte Glieder in die Organisation eingefügt werden. Ganz unbedenklich könnten dabei die österreichischen und ungarischen Privatbahnen fortbestehen. Als der deutsche Reformtarif 1877 vereinbart wurde, waren die Privatbahnen den Staatsbahnen noch bedeutend überlegen. Ob dann noch, sozusagen zur Krönung des Gebäudes ein deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnrat aus Vertretern der deutschen wirtschaftlichen Beiräte und des österreichischen Reichseisenbahnrats gebildet werden könnte zur Mitwirkung in wichtigen, gemeinsamen Tarif- und Verkehrsfragen, das wäre einstweilen der weiteren Entwicklung zu überlassen. Schon das regelmäßige Zusammenarbeiten der Eisenbahnen untereinander und mit den Vertretern der wirtschaftlichen Interessen würde, wie im Deutschen Reich, gute Früchte tragen, es würde, allseitigen guten Willen vorausgesetzt, das Verständnis der einschlägigen Fragen erleichtern und Gegensätze mildern und ausgleichen. Eine Bindung aller Tarifsätze, ein Verzicht auf die Eisenbahnhoheit oder die Tarifhoheit wäre ebensowenig erforderlich, wie es im Deutschen Reich erforderlich gewesen ist. Wie von der deutschen Konferenz fast alle Beschlüsse einstimmig oder mit überwältigender Mehrheit gefaßt sind und wie sich nur selten die genügende Anzahl von Stimmen zusammenfindet, um nachträglich die Beschlüsse unwirksam zu machen, so wird es, wenn nicht sogleich, doch bald bei der deutsch-österreichisch-ungarischen Generalkonferenz ebenso gehen. Beschlüsse der deutschen Generalkonferenz werden erfahrungsgemäß von den Regierungen niemals beanstandet; den Regierungen stehen ausreichende Mittel zur Verfügung, um während der Beratung ihre Auffassung zur Geltung zu bringen. Bei der hier ins Auge gefaßten internationalen Konferenz wird es vielleicht erforderlich sein, die Zustimmung der Regierungen in wichtigen Fragen, sowie da vorzubehalten, wo Beschlüsse nur mit geringer Mehrheit gefaßt sind. Die Einsetzung einer eigenen internationalen Behörde zur Bestätigung der Beschlüsse der Generalkonferenz halte ich nicht für erforderlich, zumal gegen eine solche allerhand staatsrechtliche Einwendungen erhoben werden könnten.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Neben den regelmäßigen Tarifen werden Ausnahmetarife nicht zu entbehren sein, und bei diesen liegen die Verhältnisse anders als im Deutschen Reich. Wie oben gezeigt, haben sich die deutschen Regierungen unter Mitwirkung des Deutschen Bundesrats verpflichtet, gewisse, die Handels- und Zollpolitik störende, Ausnahmetarife zu vermeiden. Bei der ununterbrochen nahen Fühlung der Eisenbahnen und der Regierungen, der Öffentlichkeit der Verhandlungen über Ausnahmetarife in den wirtschaftlichen Beiräten, haben diese Vereinbarungen genügt, um Mißständen vorzubeugen. Eine Verständigung über ähnliche Grundsätze zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn wird nicht so leicht sein, noch weniger aber ist darauf zu rechnen, daß diese Grundsätze bei Feststellung der Ausnahmetarife auch streng beachtet werden. Diese Schwierigkeiten müssen aber überwunden werden bei allen Ausnahmetarifen, die schädlich wirken können. Die Gegenstände und die Verkehrsbeziehungen, wo eine Durchkreuzung der gemeinsamen Zollpolitik möglich oder mindestens wahrscheinlich ist, wären durch sorgfältige gemeinsame Untersuchungen festzustellen. Für derartige Ausnahmetarife würde eine vertragsmäßige Bindung der Sätze selbst das beste sein, wobei nicht allein die Tarifsätze, sondern auch die Beförderungswege festzulegen wären in dem Sinne, daß dem Versender auch die Angabe von Wegevorschriften untersagt wäre und mit dem Ziele, daß im Verkehr mit den betreffenden Gegenständen ein Wettbewerb durch Unterbietung der Frachten oder Änderung der Wegevorschriften völlig ausgeschlossen ist. So würden z. B. feste Vereinbarungen über den Verkehr von Westdeutschland nach Österreich und Ungarn über Bayern und über den Arlberg, über den Verkehr gewisser Güter von Triest und Fiume einerseits und Bremen und Hamburg anderseits nach den binnenländischen Gebieten von Österreich und Deutschland (z. B. für Baumwolle, Wolle und dergleichen) zu treffen sein. Hierbei würden die Eisenbahnen in vielen Fällen die Mitarbeit der Verkehrsinteressenten nicht entbehren können, und da wäre eine schöne Aufgabe für den gemeinsamen Beirat gegeben, von dem ich oben gesprochen habe. Über die Bedenken, die einer derartigen Bindung von Eisenbahntarifen entgegenstehen, könnte man eher hinweggehen, wenn die Möglichkeit einer Änderung der Frachten auch während der Dauer des Handelsvertrags ausdrücklich für den Fall der Änderung der tatsächlichen Verhältnisse (z. B. Bau neuer Eisenbahnstrecken) vorgesehen würde.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Bestimmungen über die regelmäßigen Verbandstarife, die Leitungsvorschriften, die Ausnahmetarife und ihre Fortbildung werden notgedrungen sehr ins einzelne gehen und daher sehr umfangreich werden. Sie würden den Handelsvertrag stark belasten und unübersichtlich machen. Besser wäre es daher, wenn im Handelsvertrag lediglich die Grundsätze festgelegt und über den Eisenbahnverkehr und die Eisenbahntarife eine besondere Anlage beigefügt würde. In dem Handelsvertrag wäre ausdrücklich zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Form Änderungen dieser Anlage während der Dauer des Vertrags vorgenommen werden können.

Endlich wird noch zu vereinbaren sein, wie die Beziehungen der beiden eng verbündeten Staaten zu anderen Staaten zu regeln sind. Eine solche Regelung hängt zunächst ab von dem Inhalt der allgemeinen Handelsverträge. Daß Österreich, Ungarn und Deutschland bei Abschluß neuer Handelsverträge als ein einheitlicher Organismus vorgehen, ist vielleicht nicht unbedingt notwendig, aber meines Erachtens wünschenswert. Notwendig ist dagegen, daß die beiden eng verbundenen Staaten, wenn ein jeder selbständig Handelsverträge mit einem anderen abschließt, dabei in Fühlung miteinander bleiben und sich über ein gleichmäßiges Vorgehen vorher verständigen. Auch bei Regelung der Eisenbahnverhältnisse kann man den einen oder den anderen Weg gehen, doch würde meines Erachtens hier der erstere Weg den Vorzug verdienen. Für den Verkehr mit dem europäischen Festland wird dies erleichtert durch das Bestehen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, dem außer dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, Luxemburg, die Schweiz, die Niederlande, Belgien, Frankreich, Italien, Rußland, Rumänien, Serbien, Bulgarien, Dänemark, Schweden und seit kurzem Norwegen angehören. Die uns jetzt feindlichen Länder können außer Betracht bleiben, und von den neutralen kämen vorerst vielleicht Rumänien und Bulgarien in Frage, außer Luxemburg, auf das sich schon jetzt der deutsch-österreichische Verbandstarif erstreckt. Eine Verständigung mit Rumänien wird dadurch erleichtert, daß das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für die rumänischen Eisenbahnen, die diesem Verein angehören, gilt, also die rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnwesens mit denen in Deutschland, Österreich und Ungarn ganz übereinstimmen. Gleichwohl möchte es sich nicht empfehlen, Rumänien sogleich zu den Verhandlungen zwi-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schen Deutschland, Österreich und Ungarn zuzuziehen. Diese Verhandlungen werden so schwierig sein, daß es besser ist, wenn zunächst nur ein kleiner Kreis daran teilnimmt und die Ausdehnung auf Rumänien vorbehalten bleibt. Damit ist vorerst auch ein weiteres Vorgehen nach Osten, nach Bulgarien, ausgeschlossen. Verhandlungen über eine neue Regelung des Eisenbahnverkehrs mit der Schweiz, den Niederlanden und den drei nordischen Königreichen wären verfrüht. Die wirtschaftlichen Verhältnisse liegen dort wesentlich anders, als in den beiden enger zu verbindenden Staaten. Was einmal mit Belgien wird, hängt ab von dem Schicksal dieses Staats nach Abschluß des Friedens.

## IX.

## Die Wasserstraßen.

## Die tatsächlichen und die rechtlichen Verhältnisse.

Dem Schiffahrtsverkehr zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn dienen die beiden großen natürlichen Wasserstraßen, die Elbe und die Donau. Das deutsche Kanalnetz steht nirgends in unmittelbarer Verbindung mit österreichischen und ungarischen Wasserstraßen. In Österreich sind nur zwei ganz kleine Kanäle, in Ungarn die beiden etwas längeren Kanäle, der Béga- und der Franzenskanal, die aber für den Verkehr nur von geringer Bedeutung sind. Die geplanten und durch Gesetz vom 11. Juni 1901 vorläufig genehmigten großen Kanäle in der österreichischen Monarchie stehen immer noch nur auf dem Papier.

Der Verkehr auf den beiden großen Strömen, sowie die für die Uferstaaten geltenden rechtlichen Beziehungen unterliegen der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 (Preuß. GSS. 1822 S. 9—38) genehmigt durch die Bestätigungsurkunde vom 20. November 1821 a. a. O. S. 7—8, in Kraft getreten am 1. Januar 1822, in Verbindung mit dem Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bund und Österreich über Aufhebung der Elbzölle vom 22. Juni 1870 (RGBl. S. 417[19]) und der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857. Die Elbe ist schiffbar von Melnik in Böhmen bis zu ihrer Mündung. Die schiffbare Strecke hat eine Länge von 846 km, wovon 107,2 km auf Böhmen, der übrige

[19] Die vielen Ergänzungen der Elbschiffahrtsakte kommen hier nicht in Betracht. Vgl. hierüber das ausgezeichnete Quellenwerk: Die Elbzölle. Aktenstücke und Nachweise. 1814—1859. Leipzig 1860.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Teil auf Deutschland kommen. Die Donau ist ein Strom von viel größerer internationaler Bedeutung. Die Stromlänge beträgt 2860 km, die Donau ist schiffbar von Ulm ab (215 km von der Mündung entfernt), der Schiffsverkehr wird sehr erschwert durch die vielen Schiffahrtshindernisse, die durch kostspielige Bauten soweit beseitigt sind, daß die Befahrung des ganzen Stromes, wenngleich mit bedeutenden Erschwernissen auf einzelnen Strecken, möglich ist. Die Donau liegt mit 581 km im Deutschen Reich (Baden, Württemberg, Bayern), mit 1313 km in Österreich-Ungarn (373 km Österreich, 940 km Ungarn) und mit 966 km in Bulgarien, Rumänien und Rußland. Das Stromgebiet umfaßt 800 110 qkm, wovon 56 010 qkm auf das Deutsche Reich, 443 610 qkm auf Österreich-Ungarn kommen. Die Donau hat 120 Nebenflüsse, darunter 60 größere, von denen 34 schiffbar sind.

Durch die vorerwähnten Staatsverträge ist die Schiffahrt auf den beiden großen Strömen freigegeben. Durch die Elbschiffahrtsakte sind die damals bestehenden vielgestaltigen Abgaben aufgehoben, statt ihrer einheitliche Abgaben eingeführt, die teils von der Ladung als Elbzoll, teils von den Fahrzeugen als Rekognitionsgebühr erhoben wurden. Diese Abgaben sind durch den obenerwähnten Staatsvertrag vom 22. Juni 1870 aufgehoben, in dem weiter festgesetzt wird, „daß hinfort nur noch Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten, welche zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, zugelassen werden sollen". Diese Bestimmung ist wörtlich dem Art. 54 der Verfassung des Deutschen Reichs entnommen, der erst durch Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben (RGBl. S. 1137) geändert worden ist. Soweit bekannt, sind Verhandlungen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn über eine Änderung des Staatsvertrags von 1870 im Sinne jenes Reichsgesetzes in Aussicht genommen oder vielleicht schon eingeleitet. Zu einem Ergebnis haben sie bisher nicht geführt, so daß das Recht der Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe nach dem Art. 54 in seiner früheren Fassung beurteilt werden muß [20].

Etwas anders ist die Rechtslage bei der Donau. Über Schiff-

[20] Auf die ungemein geistreiche Auslegung des Art. 54 durch Peters (Schiffahrtsabgaben, Erster Teil, Leipzig 1906, Schriften des Vereins für Sozialpolitik CXV, 1) wird man dabei nicht zurückkommen können, nachdem diese Auslegung durch Änderung des Art. 54 abgelehnt ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fahrtsabgaben auf der Donau hatten Bayern und Österreich unter dem 2. Dezember 1851 einen Vertrag abgeschlossen, dem Württemberg später beigetreten war, wonach auf der Donau von der bayerisch-württembergischen Grenze bis nach Ungarn sowie auf den Nebenflüssen „sämtliche bisher bestehenden Wasserzölle sowie alle anderen unter was immer für Namen bekannte Abgaben, womit die Schiffahrt belastet war, sodann . . . die an einigen Orten noch bestehenden Kommunalzölle aufgehoben werden sollten". Über Schiffahrtsabgaben enthielt sodann der Pariser Friedensvertrag vom 30. März 1856 in Art. XV die folgende Bestimmung: „La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires." Es war dann weiter bestimmt in Art. XVI, daß zur Deckung der Kosten der Verbesserung der Fahrstraße, die der Erleichterung der Schiffahrt dienten, angemessene Gebühren erhoben werden könnten.

Der wesentliche Inhalt dieser Vereinbarung ist in Art. 19 der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 übernommen worden, wo es heißt:

> „Es soll auf der Donau keine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Tatsache der Beschiffung des Flusses gründet, erhoben werden.
>
> „Demzufolge werden sämtliche bisher bestehenden Gebühren dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben, und sie mögen im Besitz des Staates, der Gemeinden, Korporationen oder Privaten sich befinden, hiermit gänzlich aufhören."
>
> „Auch sollen künftig auf diesem Strome keine anderen Gebühren oder Abgaben eingehoben werden, außer welche durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrtsakte ausdrücklich vorgesehen sind."

Im Art. 21 werden die Fälle aufgezählt, in denen Schiffahrtsabgaben erhoben werden können. Zu diesen gehören auch solche, die dienen zur Deckung der Auslagen für die die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau bezweckenden Arbeiten und bleibenden Anstalten, welche die Uferstaatenkommission im Interesse der Schiffahrt für notwendig erkannt haben wird. Diese Schiffahrts-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

abgaben sollen nicht höher bemessen werden, als zur Deckung oder Verzinsung des Gesamtaufwandes an Herstellungs- und Unterhaltungskosten annäherungsweise erforderlich erscheint.

Durch spätere Verträge ist ausdrücklich das Recht der Abgabenerhebung am Eisernen Tor zur Deckung der für die Regulierung dieser Strecke aufgewendeten Kosten anerkannt und hiernach verfahren worden[21].

Hiernach ist es nicht zweifelhaft, daß zur Deckung der Kosten der Regulierungsarbeiten an der Donau Schiffahrtsabgaben erhoben werden dürfen, während eine solche Befugnis für die Elbe nicht besteht: denn diese Arbeiten gelten nicht als Anstalten im Sinne des Vertrags von 1870. Um die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf den Strömen des Deutschen Reichs, bei denen derartige internationale Verträge nicht vorliegen, zu ermöglichen, ist in dem Gesetz vom 24. Dezember 1911 der Begriff der „Anstalt (Werke und Einrichtungen)" so gefaßt, daß darunter auch Flußregulierungen inbegriffen sind[22].

Die Schiffahrtsakte werden ergänzt durch die Art. 13, 14 des geltenden Handelsvertrags nebst Zusatzvertrag. Sie lauten, soweit sie hierher gehören:

> Art. 13. Zur Befahrung aller natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in den Gebieten der vertragschließenden Teile sollen Schiffsführer und Fahrzeuge, welche einem derselben angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff und Ladung zugelassen werden, wie Schiffsführer und Fahrzeuge des eigenen Landes.
>
> Art. 14. Die Benutzung der . . . Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lotsenwesens, der Kran- und Wägeanstalten, die Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Bergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, insoweit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, sollen, gleichviel, ob dieselben vom Staat oder von Privatberechtigten verwaltet werden, den Angehörigen des anderen vertragschließenden Teils unter gleichen Bedingungen und gegen

[21] Vgl. das Nähere hierüber bei Peters a. a. O. S. 20—23 und S. 223 ff.

[22] Vgl. Peters, Kommentar zu dem oben angeführten Gesetz. Berlin 1912. S. 14—16.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Staats gestattet werden.

Gebühren dürfen . . . nur bei wirklicher Benutzung solcher Anlagen oder Anstalten erhoben werden.

Hierzu Zusatz des Vertrags von 1906:

Hinsichtlich der Abfertigung und Beförderung der von den Gebieten des einen Teils übergehenden oder die letzteren transitierenden Güter, soweit sie in diesen durch Schiffahrtsunternehmungen auf Flüssen oder Kanälen weiter befördert werden, und bezüglich derjenigen Beförderungspreise dieser Unternehmungen, welche auf staatliche Veranlassung für bestimmte Güter eingeführt werden, verpflichten sich die vertragschließenden Teile, keine Verfügung zu treffen, durch welche derartige Begünstigungen den Gütern des anderen Teils vorenthalten werden.

## X.

## Verbesserungen des Wasserstraßenverkehrs. Donau, Elbe, Kanäle.

Welche Verbesserungen des Wasserstraßenverkehrs sind nun erwünscht oder notwendig zur Förderung der engeren Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn?

Die vorstehenden Bestimmungen des Handelsvertrags beschränken sich darauf, ähnlich wie im Eisenbahnverkehr, im Verkehr auf den Wasserstraßen eine durchaus paritätische Behandlung der Angehörigen der Vertragsstaaten zuzusichern. Zu diesem Zwecke werden alle Gebühren, die überhaupt in Frage kommen können, aufgezählt. Über ihre Höhe wird nichts gesagt. Änderungen hierin sind kaum erforderlich.

Dagegen scheint es nicht ausgeschlossen, daß durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der beiden großen Ströme internationale Erfolge zu erreichen sind. Zunächst bei der Donau[23].

[23] Die tatsächlichen Angaben sind im wesentlichen entnommen der (Bonner) Doktordissertation von Alfr. Zimmermann: Die Donau als Binnenwasserstraße Österreich-Ungarns. Berlin 1914. Berichterstatter Prof. Schumacher, Bonn. Der auf die Tarife bezügliche Teil dieser Abhandlung ist mit wenigen Änderungen auch abgedruckt im Archiv f. Eisenbahnwesen. 1915. S. 325 und 553 ff. Der Verfasser wurde gleich bei Ausbruch des Krieges zu den Waffen einberufen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Donau ist wegen ihrer geographischen Lage, der Beschaffenheit des Flußbettes und der politischen Verhältnisse ein für die Entwicklung einer mächtigen, den Verkehr beherrschenden Schiffahrt wenig günstiger Strom. „Der moderne Großverkehr des mittleren Europas," so bemerkt Zimmermann[24] richtig, „wendet sich größtenteils dem Westen zu, die Donau fließt aber nach Osten und ermöglicht schon dadurch viel weniger den eigentlichen großen Nutzen mächtiger Ströme, den Talverkehr." Das Mündungsgebiet der Donau ist die Gegend des Schwarzen Meers, das eine verhältnismäßig geringe Bedeutung für den Weltverkehr besitzt. Gerade in dem gegenwärtigen Krieg tritt dies mit besonderer Deutlichkeit zutage. Das Flußbett ist ein unregelmäßiges, seichte, breite Stellen wechseln ab mit tiefen Abschnitten mit gewaltiger Strömung. Für die Regulierung der Donau sind von den beiden hauptbeteiligten Staaten ganz außerordentlich hohe Summen, in den letzten 50—60 Jahren nicht weniger als rund 839 Millionen Kronen verausgabt worden. Davon kommen 212 Millionen Kronen auf Österreich und 627 Millionen Kronen auf Ungarn. In die letztere Summe sind 45 Millionen Kronen für die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse am Eisernen Tor inbegriffen[25]. Nur zur Deckung der Verzinsung und Tilgung der letzterwähnten Kosten werden geringe Schiffahrtsabgaben erhoben, mit denen in den Jahren 1901—1911 das Anlagekapital durchschnittlich nur mit etwa 1 % verzinst ist, über deren „verkehrshindernde" Höhe gleichwohl die Schiffahrt Beschwerde führt.

Die Folge dieser Ungunst der äußeren Verhältnisse sind hohe Frachten, die die auf anderen Strömen (dem Rhein, der Elbe) bedeutend übersteigen, was natürlich auch ein Grund dafür ist, daß der Güterverkehr nicht entfernt so groß ist, wie auf den beiden anderen deutschen Strömen. Auf eine Ermäßigung der Tarife hat hingewirkt der mit dem Ausbau der deutschen, der österreichischen und der ungarischen Eisenbahnen immer stärker fühlbare Wettbewerb dieses Verkehrsmittels. Die Tarife leiden weiterhin unter dem Wettbewerb des Seeverkehrs, hauptsächlich der sogenannten Levantetarife, mit deren Hilfe viele Güter aus dem Innern Deutschlands über Hamburg zur See nach den Donauhäfen und von da auf der Donau aufwärts bis tief ins Innere von Rumänien unter günstigeren Bedingungen befördert werden können, als auf dem viel näheren Eisenbahnwege nach den

[24] a. a. O. S. 16.
[25] a. a. O. S. 28—44, 54, 55.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

deutschen und österreichischen Donauhäfen und von dort zu Schiff. Der Güterverkehr auf der Donau vollzieht sich nahezu ausschließlich durch die mächtige, staatlich stark unterstützte k. k. Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der es gelungen ist, fast alle kleinen Gesellschaften aufzusaugen, und mit den wenigen noch bestehenden größeren Gesellschaften Tarifvereinbarungen zu treffen, die ein weiteres Sinken der Frachtsätze verhüten. Auch die deutschen und österreichischen Eisenbahnen haben sich mit dieser Gesellschaft über Umschlagtarife verständigt. Nach der letzten, dem preußischen Landeseisenbahnrat vorgelegten Übersicht der Ausnahmetarife vom Jahre 1910 bestehen zur Förderung der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse direkte Frachtsätze mit den Stationen Passau (Donaulände), Deggendorf (Donaulände) und Regensburg (Donaulände). Die Frachtanteile der preußischen Staatsbahnen beruhen im allgemeinen auf den Einheitssätzen des inneren Verkehrs: daneben sind eine Reihe von ermäßigten Ausnahmetarifen (für Eisenwaren, Roheisen, Kaffee, Petroleum usw.) eingeführt. Ein besonderer Umschlagsverkehr nach und von den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter) nach denselben Umschlagsplätzen, gleichfalls zur Förderung der deutschen Industrie mit sehr ermäßigten Einheitssätzen besteht für eine große Anzahl von Gütern und weiterhin ein Umschlagsverkehr nach Wien und Preßburg mit serbischen, rumänischen und bulgarischen Schiffsstationen für Stückgut, für Güter aller Art zu 5 und 10 t und Ausnahmesätzen für einzelne Güter. Auch die Sätze dieses Umschlagstarifs sind wesentlich billiger, als die des gewöhnlichen Verkehrs.

Es handelt sich hier durchweg um außerordentlich verwickelte Tarifzustände. Die allgemeinen und die Ausnahmetarife sind eingeführt von Fall zu Fall nach den Bedürfnissen des Verkehrs und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Stellung und der Finanzen der einzelnen Verkehrsanstalten. Neben den Frachten der Verkehrsanstalten bestand in Ungarn bis zum Jahre 1908 eine Transportsteuer, und in Rumänien wird seit 1876 von allen zu Schiff auf der Donau eingeführten Gütern ein Zollzuschlag von $^1/_2$ % des Werts erhoben. Dazu kommt endlich, daß man sich in Ungarn niemals, auch nach Abschluß des Handelsvertrags gescheut hat, Refaktien zur Begünstigung einzelner Versender sowohl auf den Eisenbahnen als im Schiffsverkehr zu gewähren, durch die die regelmäßigen Tarife unterboten werden.

Es wird ungemein schwierig sein, bei einer innigeren Gestaltung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, in diese Verhältnisse einzugreifen, um so schwieriger, als jede Maßnahme der Zustimmung der übrigen Donaustaaten bedarf, die, wenn sie ihren Interessen zuwider liefe, die Genehmigung sicherlich versagen würden. Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben im Sinne des deutschen Gesetzes vom 24. Dezember 1911 würde statthaft sein. Aber damit wäre wenig geholfen. Will man den Verkehr auf der Donau fördern, so müssen die Tarife herabgesetzt werden, eine Erweiterung oder Vermehrung der Schiffahrtsabgaben bedeutet aber umgekehrt eine Erhöhung der Beförderungskosten. Auch eine Einschränkung des Wettbewerbs mit Hilfe staatlichen Einschreitens würde auf den lebhaften Widerspruch von Interessenten stoßen, auf die der Staat wenig Einfluß ausüben kann. Am Levanteverkehr ist die Hamburger Seeschiffahrt, am Donauverkehr die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit gegensätzlichen Interessen beteiligt. Wird es möglich sein, solche Gegensätze in einem Handelsvertrag auszugleichen? Und weiterhin, kann man ein wirtschaftliches Bedürfnis zum Eingreifen in diese auf geschichtlicher Entwicklung beruhenden Verhältnisse anerkennen? Diese Frage müßte geprüft werden, vielleicht in Verbindung mit der Untersuchung der Eisenbahntarife. Davon, daß zurzeit die Zollpolitik des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns durch die Donautarife gestört wäre, ist nichts bekannt. Auf die deutsche Zollpolitik können die Donautarife kaum Einfluß haben; vielleicht könnte man daran denken, daß eine Begünstigung der Getreideeinfuhr auf der Donau die deutsche Landwirtschaft schädigte. Aber von einer solchen Schädigung ist meines Wissens bisher auch nichts gehört und die Tarife auch für Getreide Donau aufwärts sind so hoch, daß durch sie die Wirkung der Getreide-Schutzzölle kaum abgeschwächt werden kann.

Noch schwieriger liegen die Verhältnisse bei der Elbe. Wie oben gesagt, dürfen Schiffahrtsabgaben auf der Elbe nach dem Staatsvertrage vom 22. Juni 1870 nicht erhoben werden. Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen hat die preußische Regierung auf die Erhebung von Gebühren bei Ausführung von Strombauten den größten Wert legen müssen. Die Volksvertretung erteilte ihre Zustimmung zu dem großen preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 (GSS. 179 ff.) nur unter der Bedingung, daß der § 19 in das Gesetz aufgenommen wurde, der folgendes bestimmt: „Auf den im Interesse

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Schiffahrt regulierten Flüssen sind Schiffahrtsabgaben zu erheben. Die Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schiffahrt gemacht hat. Die Erhebung dieser Abgaben hat spätestens mit Inbetriebsetzung des Rhein-Weser-Kanals oder eines Teils desselben zu beginnen." Um diesen § 19 in die Wirklichkeit zu versetzen, war eine Änderung des Art. 54 der Reichsverfassung erforderlich. Die Staatsregierung erklärte sich bereit, die geeigneten Schritte zu tun, um die der Erhebung von Schiffahrtsabgaben entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen[26]. Dieser Verpflichtung ist die preußische Regierung dadurch nachgekommen, daß sie die Änderung des Art. 54 der Verfassung beim Bundesrat und Reichstag beantragt hat, die, wie oben bemerkt, durch Gesetz vom 24. Dezember 1911 erfolgt ist. Eine Änderung der gleichlautenden Bestimmung des Staatsvertrags vom 22. Juni 1870 wäre nur unter Zustimmung der österreichisch-ungarischen Regierung möglich, die bis jetzt nicht erteilt worden ist. Diese Frage ist für Österreich nicht nur von wirtschaftlicher, sondern auch von hoher politischer Bedeutung. Der Widerstand gegen Einführung von Schiffahrtsabgaben geht hauptsächlich aus von den Interessenten in Böhmen. Die seit vielen Jahren dauernden Schwierigkeiten bei Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse Böhmens würden weiter verschärft werden, wenn die österreichische Regierung den Wünschen der deutschen Regierung in der Angelegenheit der Schiffahrtsabgaben entgegenkommen wollte. Nun liegt natürlich der Gedanke nahe, diese Frage in die Erörterung über die Neugestaltung der handelspolitischen Verhältnisse hereinzuziehen; denn ganz unzweifelhaft wäre die Herstellung übereinstimmender Grundsätze für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem für den Verkehr so außerordentlich wichtigen Elbstrom ein wichtiger Schritt für die Vereinheitlichung des Verkehrswesens. Ob es gelingen wird, mit derartigen Gründen die Beteiligten zu überzeugen und — unter Ausschaltung der politischen Seite der Frage — diesen Fortschritt zu erreichen, wird von der Gestaltung der wirtschaftlichen und politischen Lage nach Friedensschluß abhängen. Auf den Zusammenhang dieser

[26] Vgl. auch Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses über den Gesetzentwurf betr. die Herstellung und den Ausbau der Wasserstraßen. Drucks. 594. 1904/05. S. 168 ff., 243.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Frage mit dem Ausbau des Kanalnetzes in Österreich komme ich nachher zurück.

Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben würde auch auf die Eisenbahntarife von Einfluß sein, die zurzeit durch den Wettbewerb der Wasserstraßen stark beeinflußt werden. Hier kommt z. B. auch der Wettbewerb zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Triest anderseits bei der Beförderung von Massengütern, darunter der Baumwolle, nach dem Innern des Deutschen Reichs und Österreichs in Frage, der für die deutschen Seehäfen im Falle der Erhebung von Schiffahrtsabgaben erschwert werden würde[27]. Zurzeit bestehen eine Reihe von Umschlagstarifen zwischen den Eisenbahnen und der Elbschiffahrt, die sich dann auch ändern müßten. Die preußisch-hessischen Staatsbahnen gewähren, abgesehen von den für andere Binnenumschlagsplätze geltenden Ermäßigungen, für den Elbumschlag keine besonderen Begünstigungen und Frachterleichterungen. Dagegen gewährt die sächsische Staatsbahn für den Elbumschlag in Riesa und in Dresden Vergütungen sowohl an Fracht als auch an Nebengebühren, die zur Begegnung des Wettbewerbs gegen die österreichischen Umschlagsplätze Laube und Aussig und zum Teil auch gegen die Rhein- und Mainumschlagsplätze eingeführt sind. Sie gelten für alle Güter der Normalklassen und für einige Güter der Ausnahmetarife und werden meist nur für große Mengen im Rückvergütungswege gewährt. Die Ermäßigungen sind verschieden bei den einzelnen Tarifen, und gehen bei einzelnen Ausnahmetarifen bis auf 50% der regelmäßigen Fracht. Bei einer veränderten Gestaltung der Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn würde dahin zu streben sein, daß der Wettbewerb zwischen den deutschen und den österreichischen Elbumschlagsplätzen beseitigt und die Tarife so gestaltet werden, daß der Verkehr nach der wirtschaftlichen und geographischen Lage auf die verschiedenen Wege verteilt wird. Die zunächst erforderlichen Beratungen der Eisenbahnen und der an dem Verkehr beteiligten Kreise würden sich weiterhin — einerlei ob Schiffahrtsabgaben auf der Elbe erhoben werden oder nicht — auch auf eine sachgemäße Regelung des Wettbewerbs zwischen den deutschen Nordseehäfen und den österreichischen Häfen des Mittelmeeres erstrecken müssen. Alles Fragen, die bei den einzuleitenden Verhandlungen ernst zu prüfen sind. Be-

[27] Vgl. hierzu auch v. der Leyen, Der Wettbewerb der mitteleuropäischen Verkehrsstraßen. Technik und Wirtschaft 1914, Heft 10. Sonderabdruck S. 21 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stimmte Vorschläge lassen sich erst nach voller Aufklärung der tatsächlichen Verhältnisse machen.

Von durchgreifenden organischen Änderungen im Schiffahrtsverkehr innerhalb der verbündeten Reiche wird hiernach kaum die Rede sein können, wenn man nicht auch den Ausbau künstlicher Wasserstraßen ins Auge faßt.

Einen großartigen Vorschlag zur Verbesserung des Schiffahrtsverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn in Verbindung mit der Anlage von Kanälen hat der Altmeister der Verkehrswissenschaft Dr. Emil Sax vor einigen Jahren in die Öffentlichkeit geworfen, und auf diesen möchte ich schließlich noch die Aufmerksamkeit lenken[28].

Das oben erwähnte österreichische Gesetz vom 11. Juni 1901 (RGBl. S. 215) bestimmt, daß vier große Wasserstraßen gebaut werden sollen:

1. Ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Oder;
2. ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Moldau nach Budweis nebst Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag;
3. ein Schiffahrtskanal vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbestraße von Melnik bis Jaromer;
4. eine schiffbare Verbindung vom Donau-Oder-Kanal zu dem Stromgebiet der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Straße des Dnjestr.

Dieses Gesetz war ein Erzeugnis des Augenblicks. Es wurde in aller Hast von der Regierung eingebracht, um die Zustimmung des Reichsrats zu dem hochwichtigen Gesetzentwurf über die sogenannten Tauernbahnen zu erlangen, die dann durch Gesetz vom 6. Juni 1901 genehmigt worden sind. Eine große Anzahl von Abgeordneten, die an den Tauernbahnen gar kein Interesse hatten, wollten die Gelegenheit benutzen, für die Landesteile, in denen ihre wirtschaftlichen Interessen lagen, gleichfalls kostspielige Verkehrsmittel, als eine Art von Ausgleich zu erhalten, und die Regierung fügte sich, um das Eisenbahnnetz zu erlangen, diesen Wünschen. Für die Wasserstraßen lagen weder Vorarbeiten noch Kostenanschläge vor, die sollten später kommen. Da-

[28] Emil Sax, Nicht politische, nicht innerösterreichische: Europäische Kanäle, Eine Flugschrift zur Kanalfrage. Wien 1911. Vgl. meine Anzeige in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1913. S. 945 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gegen wurde festgesetzt, daß die Wasserbauten spätestens im Jahr 1904 begonnen und spätestens im Jahr 1912 fertiggestellt sein sollten. Nun, die Wasserbauten sind weder 1904 begonnen, noch 1912 fertiggestellt worden, bis auf ein paar Kilometer mitten in Galizien, wo die Erdarbeiten zu einem kleinen Mittelstück eines Kanals in Angriff genommen sein sollen. Dagegen sind ausführlichere Vorarbeiten wenigstens für einige Kanäle angefertigt mit dem Ergebnis, daß ungeheuere technische Schwierigkeiten dem Bau einiger der wichtigsten Kanäle entgegenstehen. Weiterhin ist durch Verstaatlichung der großen böhmischen Bahnen der Grund hinfällig geworden, mit dem man den Bau der böhmischen Kanäle rechtfertigte. Es war der, den mächtigen mit allerhand Vorrechten ausgestatteten Bahnen durch die Kanäle Wettbewerb zu machen und sie auf diese Weise zu einer mehr gemeinnützigen Tarifpolitik zu zwingen. Schon im Jahr 1911 wurde in einer Thronrede das Wasserstraßengesetz von 1901 für undurchführbar erklärt. Gleichwohl hat man das Gesetz bis heute nicht aufgehoben. Daß man unter den jetzigen kriegerischen Zuständen und bei der finanziellen Lage des Landes nicht daran denken wird, die Arbeiten zur Ausführung des Gesetzes vom 11. Juni 1901 wieder zu beginnen, nun darüber kann vernünftigerweise niemand zweifelhaft sein. Unsere deutschen Kanalfanatiker schwärmen ungeachtet dieser tatsächlichen Verhältnisse immer noch für die großartige, mustergültige Wasserstraßenpolitik unseres Nachbarstaates[29].

Emil Sax hat nun die österreichischen Kanalpläne in der vorerwähnten Schrift einmal unter die Lupe genommen und streng sachlich den zwingenden Beweis geliefert, daß diese Kanäle ganz außerordentlich kostspielig sind, daß niemals daran gedacht werden kann, daß sie das Anlagekapital einigermaßen verzinsen, daß ihrem Bau weiterhin die schwersten wirtschaftlichen Bedenken entgegenstehen[30]. Dagegen macht er einen anderen Vorschlag zum Ausbau der österreichischen Wasserstraßen und ihrer Verbindung mit den preußischen, der höchst beachtenswert scheint, falls überhaupt der Plan einer Vervollständigung des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes weiter verfolgt werden soll.

---

[29] Vgl. u. a. van der Borght, Verkehrswesen. 2. Aufl., S. 370.

[30] Ich kann auf diese wahrhaft glänzende Beweisführung hier nicht eingehen, möchte aber nur warm empfehlen, sich den Genuß nicht entgehen zu lassen und sie nachzulesen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Vorschlag geht dahin, nicht innerösterreichische oder galizische, sondern europäische Kanäle zu bauen, und zwar einen Kanal von Wien nach Prerau, der sich dort in zwei Äste teilt, deren einer nach Pardubitz zur Elbe, deren anderer nach Oderberg zur Oder führen soll. Eine Weiterführung des letzteren bis zur Weichsel nach Krakau könnte der Zukunft vorbehalten werden. Dieser Doppelkanal würde eine Verbindung der Elbe mit der Donau, der Oder mit der Donau und der Elbe mit der Oder darstellen, seine Gesamtlänge würde 466 bis höchstens 470 km betragen, die Verbindung Elbe-Donau wäre 359 km, Oder-Donau 275 km und Elbe-Oder (Böhmen-Mähren-Schlesien) 284 km lang. Nach den bereits vorliegenden Untersuchungen wären die Kanäle mit einem Kostenaufwand von rund 1 Million Kronen für das Kilometer herzustellen, da erhebliche technische Schwierigkeiten nicht vorliegen, durch die anliegenden Wasserläufe die Wasserversorgung gesichert ist und die klimatischen Verhältnisse während des größten Teils des Jahres den Schiffahrtsbetrieb gestatten. Die Berechnungen von Sax über den Verkehr und die finanziellen Erträge kommen zu dem Ergebnis, daß der Binnenverkehr allein nicht genügen würde, um eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals zu erreichen. Der Reinertrag von 8 440 000 Kronen würde eine Verzinsung des Anlagekapitals mit nur 1,468 % ergeben. Ganz anders wird sich das Ergebnis stellen, wenn man auch den internationalen Verkehr in Rechnung zieht, und in diesem internationalen Verkehr liegt die eigentliche Bedeutung der vorgeschlagenen Wasserstraßen. Da tritt, wie Sax (S. 30) bemerkt, „der Weltverkehr ins Gesichtsfeld: Die Güter und Tauschbeziehungen Deutschlands mit den beiden Staaten unserer Monarchie, der Donauländer und selbst der Levante, sowie der Anteil an den Handelsbeziehungen mit den letztgedachten Ländern, welchen wir selbst auf diesem Wege neu gewinnen können.“ Die internationalen Güterumsätze hält Sax einer geradezu unbegrenzten Ausdehnung fähig. Die Länge und Beschaffenheit der beiden an die Kanäle anschließenden natürlichen Wasserstraßen stärkt den Wettbewerb der Kanäle mit den Eisenbahnen, der Austausch geringwertiger Massengüter würde auf den Kanälen auf viel weitere Entfernungen stattfinden können, als auf den Eisenbahnen und auch die Beförderung hochwertiger Güter, die höhere Frachten ertragen, würde sich bedeutend vermehren, der internationale Fernverkehr würde überdies den Eisenbahnen beinahe keine Fracht entziehen. Der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

durchgehende Verkehr zwischen den Stromgebieten der Elbe und Oder einerseits und der Donau anderseits würde seine Schranken nur finden an der Grenzlinie, bis wohin „die Seeschiffahrt zwischen den deutschen und niederländischen Häfen einerseits, den Häfen des Schwarzen Meeres und den Donauhäfen anderseits die Transporte an sich zieht" (S. 31). Indessen auch hier würden die Wettbewerbsverhältnisse sich zugunsten der Binnenwasserstraßen verbessern. Einen besonderen Vorteil verspricht sich Sax davon, daß durch günstige Tarifgestaltungen die durch die Natur gegebenen Gegensätze zwischen dem Elbe- und dem Donauverkehr ausgeglichen werden können. Auf der Donau ist, wie wir oben gesehen haben, der Verkehr stromaufwärts viel stärker als stromabwärts, auf der Elbe entspricht umgekehrt einem regen Talverkehr aus Österreich ein recht schwacher Bergverkehr. Es wäre durch richtige Bemessung der Tarife dahin zu streben, daß eine gleichmäßigere Ausnutzung beider Wasserwege erreicht würde. Auch als Ergänzungsstrecke des preußisch-deutschen Kanalnetzes — Verbindung der Donau mit dem Rhein nach Herstellung des ganzen Mittellandkanals und der Donau mit dem Main usw. — seien die vorgeschlagenen Kanäle von größter Bedeutung.

Das Ergebnis dieser Betrachtungen, auf die ich im einzelnen hier nicht eingehen kann, ist, daß dieser internationale Wasserstraßenverkehr, bei all seiner Bedeutung für den österreichischen und ungarischen inneren Verkehr, doch für Deutschland und dessen Wirtschaft von erheblich größerem Wert sein würde. Besonders die Verbindung der Elbe mit der Donau, der unmittelbare Anschluß des deutschen Industriegebiets an die österreichischen Kanalgebiete, an die Hauptstädte Österreichs und Ungarns durch eine billige und leistungsfähige Wasserstraße sei von unermeßlicher Tragweite. Sax hält es daher auch für selbstverständlich, daß das Deutsche Reich oder Preußen sich an den Baukosten der Kanäle beteiligt und macht (S. 85—87) verschiedene Vorschläge über die Form, in der diese Beteiligung etwa stattfinden könne. „Bei den Verhandlungen über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe wäre die Gelegenheit gegeben, zwischen beiden Angelegenheiten einen Konnex herzustellen, zu dem sie ihre innere Natur ohnedies eignet und der eine Vereinbarung nach beiden Richtungen auf dem höheren Niveau der Interessengemeinschaft gewiß sehr förderlich wäre." (S. 87, Anm. 2.)

Alle diese Anregungen und Ausführungen eines so hervorragenden



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kenners der Volks- und Staatswirtschaft, wie Emil Sax es für uns alle ist, verdienen meines Erachtens die ernsteste Würdigung, und die Vertreter der beteiligten Regierungen, die einmal über die Neugestaltung der Handelsbeziehungen zwischen den beiden Reichen zu beraten haben, dürfen sich der Aufgabe nicht entziehen, die Ausführungen und die tatsächlichen Ermittlungen des Verfassers gründlich zu prüfen und zu untersuchen, ob die Vorschläge sich praktisch verwirklichen lassen. Sax selbst weist dann auf den engen Zusammenhang seiner Vorschläge mit einer größeren handelspolitischen Annäherung der beteiligten Staaten hin. „Wer vor dem, was sich in der Welt begibt, nicht die Augen verschließt," so bemerkt er S. 34 seines im Jahre 1911 erschienenen Buchs, „muß sehen, wie die Vereinigten Staaten von Amerika planmäßig daran arbeiten, den Kontinent sich sukzessiv wirtschaftlich botmäßig zu machen, der europäischen und speziell deutschen Industrie dort den Markt nach und nach zu entziehen . . . Demgegenüber bereitet England behutsam aber konsequent einen engeren Verband mit den Kolonien vor. Die mitteleuropäischen Staaten würden sich dann, wenn sie nicht empfindlich leiden sollen, miteinander und den Ostländern zu einem größeren Wirtschaftsgebiet vereinen müssen, das den Produkten des wirtschaftlichen Gegners im ganzen Umfange die Grenzen verschließt, dafür im Innern einen Wirtschaftskörper darstellt, der sich selbst genügen kann . . . Was in dem engeren Umfang eines Staates allein entweder überhaupt nicht oder nur mit unerträglichen Opfern zu erzielen wäre, würde hier zu gegenseitigem Vorteil erreichbar. Die Ausschließung der Einfuhr der gegnerischen Produkte würde schon in weitem Maße, wenngleich vielleicht nicht ganz vollständig, auf tarifarischem Wege, das ist durch entsprechend hohe Gebühren für den Import auf den schiffbaren Flüssen, durchzuführen sein, auf der anderen Seite hätte das Wasserstraßennetz die Aufgabe, in der inneren Kommunikation die möglichste Erniedrigung der Versendungskosten zwischen den verschiedenen, auch den entlegenen Territorien der Wirtschaftsunion zu gewährleisten, insbesondere eine Erzeugung des Bedarfs an Brotfrucht durch Bezüge aus den östlichen Ländern billigst zu vermitteln. So möchte dann in aufgezwungener Gegenwehr zur Notwendigkeit werden, was gegenwärtig (d. h. 1911) noch ein nicht ausreichend motivierter wirtschaftlicher Angriffskrieg wäre, mit denen man sich selbst am meisten schädigen würde."

Soweit Emil Sax. Heute, vier Jahre nach Veröffentlichung des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Buchs von Sax, wo England kein noch so verwerfliches Mittel unversucht läßt, um uns und unsere Verbündeten von aller Zufuhr, besonders von der Zufuhr der Brotfrucht, abzuschneiden, wo es darin von den englisch-neutralen Nationen teils freiwillig, teils unter dem Zwang einer gewissen Notwendigkeit unterstützt wird, haben die Worte des berühmten Volkswirts eine beinah prophetische Bedeutung erhalten. Mit ihm bin ich von der Überzeugung durchdrungen, daß unsere großen Verkehrsmittel, die Eisenbahnen und die Wasserstraßen berufen und imstande sind, die Bestrebungen nach einem innigeren wirtschaftlichen Zusammenschluß der beiden großen verbündeten mitteleuropäischen Reiche zu fördern und dazu mitzuhelfen, daß sie zu einem glückverheißenden Abschluß gelangen.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten.

Von

**Kurt Wiedenfeld** (Halle).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

I. Deutschlands Interessen an der Türkei . . . . . 375

II. Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen . . . . . 376

1. Die deutschen Siedlungen . . . . . 376
2. Die deutsch-türkische Seeschiffahrt . . . . . 377
3. Der deutsch-türkische Güteraustausch . . . . . 381
4. Die deutschen Kapitalanlagen . . . . . 387

III. Das Wirtschaftsleben der Türkei . . . . . 403

1. Ackerbau . . . . . 404
2. Viehzucht und Waldwirtschaft . . . . . 408
3. Die Gewerbe . . . . . 410
4. Verkehr und Handel . . . . . 413

IV. Die Entwicklungsmöglichkeiten . . . . . 423

1. Landwirtschaft und Bevölkerungsfrage . . . . . 424
2. Die gewerblichen Betriebe . . . . . 436
3. Die Verkehrsanstalten . . . . . 440

V. Deutschlands Aufgabe . . . . . 446

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# I. Deutschlands Interessen an der Türkei.

Das Verhältnis Deutschlands zur Türkei straft jene Lehren Lügen, welche alle und jede Völkerverbindung und allen und jeden Völkerstreit heute auf wirtschaftliche Gründe zurückführen wollen. Gewiß sind wir auch wirtschaftlich am Ergehen der Türkei interessiert, und sicherlich kommt namentlich für die Zukunft sehr nachhaltig die Möglichkeit in Betracht, durch das Erhalten eines selbständigen Osmanenstaates uns einen Bereich wirtschaftlicher Arbeit offen zu halten, aus dem uns nicht die Oberherrschaft einer fremden Macht zu verdrängen vermag. Aber unendlich viel stärker hat doch das politische, das staatlich-machtliche Interesse uns bestimmt, unsere Kraft für die Stärkung der Türkei einzusetzen. Selbst unsere wirtschaftliche Betätigung hat diesem Ziel in erster Linie gegolten, wie sie auch zu großem Teil aus den unmittelbaren Machtaufgaben des türkischen Staates entstanden ist. Was ausschließlich wirtschaftlichen Charakter trägt, steht unter den deutsch-türkischen Beziehungen recht weit zurück.

In Zukunft wird es nicht viel anders sein. Allein schon die Tatsache, daß die Transportmöglichkeiten zwischen den beiden Ländern, verglichen etwa mit dem Verhältnis der Türkei zu Italien oder gar Griechenland, nicht gerade vorteilhaft liegen, wird den Gedanken ausschließen, daß wir aus rein wirtschaftlichen Gründen uns mit besonderer Nachhaltigkeit im türkischen Wirtschaftsleben zu betätigen wünschen: der Meeresweg, die wichtigste Beförderungsader der Gegenwart für alle größeren Entfernungen, stellt für uns die Türkei in den Hintergrund, und wirtschaftlich hat der Landweg über die Donau und den Balkan längst nicht mehr entscheidende Bedeutung. Wohl aber wird die Gemeinsamkeit der politischen Ziele, Deutschlands Interesse am Freihalten des Landweges zum Indischen Ozean hin, uns noch stärker als bisher dazu führen, daß wir auch wirtschaftlich die Türkei nach Kräften stärken und in die Lage bringen, auf der eigenen Wirtschaftskraft ein starkes, allen Angriffen gewachsenes Staatswesen zu errichten. Der Weg wird nach wie vor wirtschaftliches, das Ziel aber politisches Gepräge tragen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# II. Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen.

## 1. Die deutschen Siedlungen.

Um gleich das eine vorweg zu nehmen: auf irgend starke deutsche Siedlungen vermag sich der deutsch-türkische Güteraustausch nicht zu stützen.

Allerdings haben sich an der Küste Palästinas, hinter Jaffa und Haifa, die Gemeinden der deutschen Templer recht ansehnlich entwickelt; alle Besucher jener Gegenden sind erfüllt vom Stolz über die dort vollbrachten Leistungen in Obstzucht, Viehhaltung und auch Ackerbau. Aber auf mehr als etwa 2000 Köpfe sind diese Stadtteile und Dörfer insgesamt nicht gekommen [1], und wirtschaftlich sind sie ganz und gar den Allgemeinbeziehungen der Türkei eingegliedert. Eine Verstärkung ihres Gewichts ist auch in Zukunft nicht zu erwarten, da ihnen jede Möglichkeit, ihren Grundbesitz und damit die Unterlage ihrer ganzen Entwicklung zu erweitern, aus den Rechts- und Bevölkerungsverhältnissen genommen erscheint; sie sind so eingeengt, daß auch bei ihnen schon Bestrebungen auf Abwanderung, unter anderem nach Deutschostafrika, sich geltend machen — Syrien und Palästina sind ja überhaupt in beträchtlichem Ausmaß auf Abwanderung gestellt.

Haben wir also zwar in diesen Templern, deren Vorfahren vor rund 50 Jahren von Württemberg her nach der Levante gekommen sind, einen stärkeren Siedlungsableger in der Türkei als irgendein anderes Volk Westeuropas, insbesondere auch Frankreich, so sind sie doch nicht bedeutsam genug, in den Wirtschaftsbeziehungen zwischen ihrem alten und dem neuen Vaterlande eine irgend beträchtliche Rolle zu spielen. Auch als Menschenansammlung stehen sie weit hinter jenen verhältnismäßig großen Massen zurück, die das Griechentum überall in Kleinasien und in der europäischen Türkei als Kaufleute, Handwerker und Kleinhändler, im vorderen Kleinasien auch als Bauern, angesetzt hat. Nur diese, nicht aber jene sind als ein geprägegebender Bestandteil des türkischen Staates zu bezeichnen.

---

[1] Nach D. Trietsch, Deutsche und jüdische Kolonisation in Palästina (Koloniale Rundschau 1915, Heft 7/8) bestehen folgende deutsche Kolonien: Jaffa (vorwiegend städtisch, 1869 gegründet) mit 350 Köpfen, Haifa (ebenfalls städtisch, 1869) mit 600, Sarona bei Jaffa (1871) mit 250, Refaim bei Jerusalem (städtisch, 1873) mit 400, Neuhardtshof bei Haifa (1878) mit 20, Wilhelma bei Jaffa (1902) mit 200, Bet Lahm und Um-el-Hamed bei Haifa (1906) mit 150 Köpfen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Demgemäß ist das Wirtschaftsverhältnis Deutschlands zur Türkei so gut wie ausschließlich auf jene Stützen aufgebaut, die auch sonst bei fehlender Nationalbindung den internationalen Güteraustausch zu tragen pflegen: auf die Transportorganisation, auf die beiderseitigen Einfuhr- und Ausfuhrbedürfnisse, auf die Kapitalbeziehungen.

## 2. Die deutsch-türkische Seeschiffahrt.

Lange hat es gedauert, bis Deutschland seine wirtschaftlichen Beziehungen zur Türkei, den allgemeinen Entwicklungstendenzen des modernen Welthandels entsprechend, auf den Fuß der direkten Verbindung hat stellen können.

Noch im Jahre 1825, als England bereits den Seeweg nach der Levante auch wirtschaftlich regelmäßig ausnutzte — von 1817 ab ist sogar das englische Bedürfnis nach fremdem Getreide stets teilweise von Südrußland her gedeckt worden —, da hat das preußische Staatsministerium in aller Form die Kaufleute Stettins vor diesem Wege warnen müssen: die deutsche Flagge könne gegen die Raubangriffe der Riffkabylen nicht geschützt werden, die Straße von Gibraltar sei daher unpassierbar, und der Landweg nach Triest müsse dem Seeweg vorgezogen werden[2]. Alle Versuche, in dieser Zeit deutscher Ohnmacht den Schutz, welchen England für seine Flagge längst erreicht hatte, auch den deutschen Schiffen zuteil werden zu lassen, scheiterten an der englischen Furcht vor deutscher Konkurrenz. So konnte es vorkommen, daß die maurischen Korsarenschiffe sich unmittelbar vor der Elbmündung stationierten, von England unbehelligt, um die von Hamburg und Bremen auslaufenden, wie die von der Ostsee kommenden deutschen Kauffahrer schon in den deutschen Gewässern abzufangen. Und doch wollte bekanntlich England noch im Jahre 1849 das Entstehen einer eigenen deutschen Kriegsflotte mit allen Mitteln seiner Seemacht verhindern; als Piraten, also jenen Riffkabylen gleich, erklärte gemäß dem formalen Völkerrecht Palmerston, die Kriegsschiffe deutscher Flagge behandeln zu wollen.

So sah sich Deutschland gerade in den Zeiten, als die Türkei nach der Vernichtung der Janitscharen (1826) und nach den Reformerlassen des Sultans Mahmud II. (1839) sich dem europäischen Einfluß stärker öffnete, von jeder Möglichkeit einer direkten Verbindung abgeschnitten. Man hatte die Wahl, entweder den langen Landweg über

[2] Kraus, Deutsch-türkische Handelsbeziehungen, Jena 1901, S. 44.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wien und die Donaumündung oder Triest zu nehmen, oder aber sich der englischen Vermittlung über London zu bedienen. In jedem Falle stand Deutschland im Hintergrunde, abhängig von günstiger gelegenen Zwischenplätzen, die zugleich für die Befriedigung türkischer Wirtschaftswünsche Konkurrenten waren. Kein Wunder daher, daß von einer stärkeren Regsamkeit nach der Türkei hin so lange nichts zu bemerken war.

Die Änderung kam, wie so manche andere wirtschaftliche Bewegung, aus der Umwälzung von Deutschlands politischen Verhältnissen heraus. Schon die Erstarkung Preußens, die in der Schaffung einer kleinen Marine auf die See bekanntlich reflektiert hat, und dann vollends die Errichtung des neuen Reichs ließen endlich auch für deutsche Schiffe das Gefühl der Sicherheit entstehen, das für den Seeverkehr in besonders hohem Grade die wichtigste Voraussetzung bildet. Namentlich die kleinen, aber so tüchtigen Segler der schleswig-holsteinschen Häfen, die an vielen Stellen der Erde für Deutschland Pionierdienste getan haben, zum Teil noch von der dänischen Zeit her — es sei nur an Ostasien erinnert —, sie machten sich die neuen Möglichkeiten rasch zunutze und stellten, gestützt auf Hamburgs Kaufmannschaft, mit einiger Regelmäßigkeit direkte Verbindungen mit dem Orient her. Aber erst im Jahre 1884 kam es zur Errichtung der ersten Dampferlinie nach Konstantinopel, und zwar von Kiel her, die dann im Jahre 1886 nach Hamburg hinübergelegt wurde. Noch einige Jahre später, 1889, wurde dann die Deutsche Levante-Linie gegründet, nachdem die preußische Eisenbahnverwaltung — in Abweichung von ihren sonstigen Tarifgrundsätzen[3] — nicht nur die Gewährung von Frachtermäßigungen, sondern zugleich die Aufstellung eines festen Durchgangstarifs von den inländischen Versandstationen nach den Häfen der Levante in bestimmte Aussicht gestellt hatte. Und dieser Betrieb, der im Frühjahr 1890 seinen Anfang nahm, ist über alle Schwierigkeiten und über mannigfache Wandlungen hinweg bis zum Beginn des Krieges durchgehalten worden. Er stellt Hamburg, Bremen und die Seehäfen der Rheinmündung, daneben allerdings auch die englischen Kohlenhäfen Newcastle und Swansea, in eine regel- und fahrplanmäßige Dampferverbindung mit allen wichtigeren Seeplätzen des östlichen Mittelmeeres und des Schwarzen, einschließlich des Asowschen Meeres, mithin auch mit den Häfen der Türkei von der syrischen Küste angefangen über

[3] Ein ähnlich aufgebauter Durchgangstarif besteht nur noch für die Verbindung mit Ostafrika.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Smyrna und Konstantinopel hinweg bis nach Trapezunt. Ein Aktien- und Obligationenkapital von 13,5 Mill. Mk. sowie Reserven von rund 5 Mill. Mk. arbeiten jetzt in diesem Unternehmen, an dem sich im Frühjahr 1914 die größte der deutschen Schiffahrtsgesellschaften, die Hamburg-Amerika-Linie, durch die Übernahme der Aktienmehrheit den maßgebenden Einfluß gesichert hat.

In der Deutschen Levante-Linie ist auch im Jahre 1910 die 1906 gegründete Bremer Atlas-Linie aufgegangen; sie bediente, sich auf den Güterverkehr beschränkend, ebenfalls das östliche Mittelmeer von Alexandrien bis hinauf nach Konstantinopel, ließ aber die türkischen Häfen des Schwarzen Meeres unberücksichtigt. Der Norddeutsche Lloyd dagegen, der zeitweilig zusammen mit der Levante-Linie und dann allein einen Personen- und Frachtdienst von Deutschland nach Smyrna und Konstantinopel unterhielt, hat sich daraus wieder zurückgezogen und war zuletzt nur noch als Betriebsführer der rumänischen Postdampferlinie Konstanza—Konstantinopel—Alexandrien in der Levante tätig. Endlich kommen aber für den Verkehr mit der syrischen Küste alle jene Unternehmungen in Betracht, die den Suezkanal durchlaufen; Port Said hat regelmäßig einen nicht unbeträchtlichen Umschlagverkehr wie für Personen, so auch für Güter zu bewältigen.

Um so auffallender ist es, daß für den eigentlichen Küstendienst der Türkei keine deutsche Unternehmung besteht. Es scheint jedoch, daß zur osmanischen Mahsousse-Gesellschaft, welche den ganzen Bereich der türkischen Mittelmeer- und Schwarzmeer-Küsten bedient, deutsche Kapitalfäden hinüberführen; wenigstens bringt die letzte Bilanz der Anatolischen Bahn einen Vorschuß, den sie in Höhe von 6,5 Mill. Fr. dem türkischen Marineministerium für die Verstärkung jenes Unternehmens gewährt hat.

Auf der anderen Seite der vorderasiatischen Landbrücke, im Persischen Golf, unterhält bis Basra hinauf seit 1900 die Hamburg-Amerika-Linie eine regelmäßige Dampferverbindung von Hamburg und Antwerpen her. Deren Einrichtung war für das Zweistromland um so wichtiger, als damit zum ersten Male überhaupt der alte Umschlagdienst über Bombay, wie ihn England eingerichtet hatte, eine direkte Verbindung neben sich erstehen sah. Später hat dann auch England diesen Schritt der deutschen Unternehmung nachgemacht. Von der direkten Verbindung her werden daher jetzt die Frachten be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stimmt, auch wenn etwa aus betrieblichen Gründen der Umschlag in Bombay oder Karrachee beibehalten wird. —

Deutschland ist jetzt in der Tat mit jedem Teil des türkischen Bereichs in unmittelbarer, keine fremde Hilfe mehr erfordernder Fahrt verbunden; von der Transportgestaltung her steht kein Hindernis dem Güteraustausch entgegen. Trotzdem spielt die deutsche Flagge im Gesamtverkehr der türkischen Häfen noch immer keine besonders hervortretende Rolle: England zumal und dann auch die Mittelmeerstaaten zeigen überall ihre Flagge sehr viel häufiger. So standen sich in den Jahren 1911, 1912 und 1913 in den wichtigsten Häfen folgende Ziffern gegenüber: es liefen (in 1000-Netto-Registertonnen) ein

| Flagge | Konstantinopel | | | Smyrna | | | Tripolis | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1911 | 1912 | 1913 | 1911 | 1912 | 1913 | 1911 | 1912 | 1913 |
| England | 8487 | 5451 | 6437 | 468 | 581 | 653 | 209 | 205 | 213 |
| Österreich-Ungarn | 1570 | 1070 | 1354 | 178 | 206 | 192 | 198 | 217 | 229 |
| Italien[4] | 673 | 145 | 1249 | 188 | 143 | 11 | 68 | 18 | 159 |
| Griechenland | 3084 | 2331 | 1001 | 213 | 37 | 169 | 5 | 13 | — |
| Frankreich | 193 | 173 | 219 | 312 | 338 | 328 | 125 | 134 | 192 |
| Rußland | 670 | 655 | 814 | 379 | 377 | 432 | 140 | 168 | 197 |
| Türkei | 334[6] | 318[6] | 288[6] | 72 | 66 | 54 | 27 | 26 | 4 |
| Deutschland | 768 | 724 | 877 | 240 | 223 | 138 | 37 | 71 | 88 |
| Insgesamt[5] | 15 100 | 16 855 | 14 651 | 2478 | 2405 | 2254 | 849 | 885 | 1092 |

| Flagge | Beirut | | | Haifa | | | Jaffa | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1911 | 1912 | 1913 | 1911 | 1912 | 1913 | 1911 | 1912 | 1913 |
| England | 359 | 324 | 306 | 233 | 201 | 190 | 293 | 316 | 270 |
| Österreich-Ungarn | 213 | 180 | 274 | 209 | 207 | 237 | 212 | 214 | 228 |
| Italien[4] | 171 | 36 | 250 | 33 | 12 | 65 | 56 | 7 | 105 |
| Griechenland | 10 | 17 | 1 | 7 | 16 | — | 6 | 6 | — |
| Frankreich | 395 | 354 | 477 | 76 | 44 | 49 | 193 | 162 | 213 |
| Rußland | 201 | 188 | 245 | 144 | 166 | 194 | 157 | 175 | 212 |
| Türkei | 50 | 42 | 32 | 20 | 12 | 16 | 29 | 12 | 16 |
| Deutschland | 62 | 68 | 94 | 21 | 30 | 49 | 60 | 86 | 79 |
| Insgesamt[5] | 1551 | 1233 | 1799 | 765 | 685 | 793 | 1048 | 1026 | 1176 |

[4] Im Jahre 1912 wegen des türkisch-italienischen Krieges in wesentlich geringerem Umfange als sonst.

[5] Diese Ziffern enthalten auch den Verkehr der Flaggen, welche nicht im einzelnen angeführt sind.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Flagge | Trapezunt | | | Samsun | | | Basra[8] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1911 | 1912 | 1913 | 1911 | 1912 | 1913 | 1911 | 1912 |
| England . . . . . | 10 | 5 | 9 | 15 | 2 | 8 | 255[9] | 268[9] |
| Österreich-Ungarn . | 195 | 192 | 201 | 182 | 191 | 197 | — | — |
| Italien[7] . . . . . | 38 | 2 | 47 | 37 | 4 | 50 | — | — |
| Griechenland . . . | — | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | — | — |
| Frankreich . . . . | 248 | 232 | 279 | 225 | 231 | 280 | — | 3 |
| Rußland . . . . . | 153 | 170 | 124 | 70 | 93 | 102 | 10 | 10 |
| Türkei . . . . . | 470 | 437 | 278 | 445 | 413 | 266 | 11 | 8 |
| Deutschland. . . . | 60 | 56 | 83 | 63 | 60 | 84 | 41 | 31 |
| Insgesamt[5] | 1216 | 1098 | 1032 | 1078 | 998 | 1004 | 333 | 324 |

Fast überall steht also England weitaus an erster Stelle. Ihm folgen die eigentlichen Mittelmeermächte, zu denen auch — außer Italien und Griechenland — Österreich-Ungarn wegen Triest und Fiume, sowie Frankreich wegen Marseille zu rechnen sind; Frankreich allerdings von wesentlicher Bedeutung nur an der syrischen Küste. Deutschland steht weit zurück, meist sogar von Rußland übertroffen.

## 3. Der deutsch-türkische Güteraustausch.

Wie schon aus den Schiffahrtsziffern zu entnehmen ist, hat der Güteraustausch zwischen Deutschland und der Türkei im Außenhandel beider Gebiete bislang eine wirklich wesentliche Größe nicht erreicht.

Für Deutschland können wir seine Bedeutung ziemlich genau von unserer Handelsstatistik ablesen. Einer Einfuhr aus der Türkei in Höhe von 70 Mill. Mk. stand im Jahre 1913 eine Ausfuhr von 98 Mill. gegenüber; im Jahre 1912 waren es 78 und 113 Mill., im Jahre 1911 aber 70 und 113 Mill. Mk. gewesen[10]. Das bedeutet gegenüber einer

[6] Diese Ziffern sind im Verhältnis zur Gesamtziffer zu klein, weil sie ebenso wie die andern Einzelziffern nur die Dampfschiffahrt, nicht auch den Seglerverkehr umfassen, während die Gesamtziffer beides enthält.

[7] Im Jahre 1912 wegen des türkisch-italienischen Krieges in wesentlich geringerem Umfange als sonst.

[8] Für das Jahr 1913 sind die Ziffern noch nicht veröffentlicht worden.

[9] Die Ziffer ist ganz wesentlich zu hoch; sie schließt den Verkehr der Leichterschiffe in sich, welche die Verbindung über die Mündungsbarre unterhalten.

[10] Die politischen Veränderungen, die sich in den Jahren 1911—1913 im Bestande der Türkei ergeben haben, können hier außer Betracht bleiben, weil die auch jetzt noch türkischen Teile (Türkisch-Asien und Konstantinopel) stets den bei weitem größten Teil des Güteraustauschs mit Deutschland getragen haben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gesamteinfuhr von 10—11 Milliarden Mk., wie wir sie in diesen Jahren gehabt haben, nicht mehr als einen Anteil von je etwa 0,7 %, gegenüber der Gesamtausfuhr von 8—10 Milliarden einen Anteil von 1,4—1 %. Nun mögen gewiß auch jetzt noch manche Ausfuhrsendungen nicht den direkten Weg gehen — London hat noch immer eine gewisse Bedeutung für die Vermittlung der türkischen Bedürfnisse nach festländisch-europäischen Waren, und auch Triest zieht manches aus Deutschland heran, dessen türkische Bestimmung nicht festzustellen ist. Jedoch um wirklich beträchtliche Mengen kann es sich da nicht mehr handeln. Und erst recht ist Deutschlands Einfuhr, welche gemäß dem türkischen Wirtschaftsstand ganz überwiegend aus Rohstoffen besteht, auf den direkten Bezug schon wegen der Geringwertigkeit der einzelnen Posten angewiesen; sie kommt also so gut wie völlig zur richtigen statistischen Erfassung. Einen irgend wesentlichen Bestandteil der deutschen Außenwirtschaft werden wir hiernach die türkischen Beziehungen nicht nennen dürfen.

Immerhin ist nicht unwichtig, daß nach der Errichtung der direkten Schiffahrtsverbindung eine starke Vermehrung des Güteraustauschs eingetreten ist. Es betrug nämlich:

| (in Millionen Mark) | 1890 | 1900 | 1910 | 1913[11] |
|---|---|---|---|---|
| die Einfuhr aus der Türkei . . . . . | 10 | 30 | 67 | 74 |
| die Ausfuhr nach der Türkei . . . . | 34 | 34 | 105 | 98 |

Haben wir von der Zunahme auch sicherlich einen Teil darauf zu schreiben, daß im Jahre 1890 noch verhältnismäßig beträchtliche Mengen auf indirektem Wege von und nach der Türkei gegangen sind und sich der richtigen Anschreibung entzogen haben, so bleibt doch allein für das letzte Jahrzehnt (1900 auf 1910 und 1913) eine so beträchtliche Steigerung bestehen, daß wir von einer Verdichtung der deutsch-türkischen Handelsbeziehungen wohl sprechen dürfen. Deutschland hat seine Stellung auf dem türkischen Markt zu stärken vermocht.

Leider ist jedoch nicht festzustellen — auch nicht in nur einigermaßen erträglichen Grenzen —, welche Bedeutung diese Beziehungen umgekehrt für die Türkei haben. Die türkische Außenhandelsstatistik

[11] In diesem Jahre machen sich natürlich die kriegerischen Ereignisse unvorteilhaft geltend.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist schon in den Gesamtziffern von so hochgradiger Unzuverlässigkeit, daß sie zu mehr als flüchtigster Veranschaulichung des internationalen Güteraustauschs nicht verwendet werden darf: sie enthält nur die Objekte, welche bei der Überschreitung der türkischen Grenze einen Einfuhr- oder einen Ausfuhrzoll zu entrichten haben, und schaltet damit bei der Einfuhr nicht unwichtige Komponenten, wie zum Beispiel die zollfreien landwirtschaftlichen Maschinen und die ebenfalls zollfreien Maschinen für die erste Einrichtung industrieller Werke, bei der Ausfuhr aber gar fast die ganze Salz- und Tabakbewegung aus. Außerdem stützt sie ihre Wertangaben auf die Deklarationen, die zur Berechnung des Zolls bei jeder Ein- und Ausfuhr gemacht werden müssen; mit der allgemein anerkannten Wirkung, daß die Einfuhrwerte, auf die ein Zoll von 11 und seit dem Herbst 1914 sogar von 15 % sich legt, im fiskalischen Interesse ziemlich genau erfaßt werden, daß die Ausfuhrwerte aber hinter der Wirklichkeit beträchtlich zurückbleiben, weil der geringe Zoll von 1 % die stets umständliche Beanstandung der privaten Deklaration nicht recht lohnt. Vollends ist mit ihren Richtungsangaben nichts anzufangen. Sie ist — wie wir es bei allen primitiven Handelsstatistiken, bis vor kurzem auch bei der englischen, finden — eine reine Verschiffungsstatistik; das heißt, sie führt als Herkunftsort immer nur den Seeplatz und das Staatsgebiet an, aus dem das Schiff die Waren nach der Türkei gebracht hat, und umgekehrt als Bestimmungsort nur das Ziel des transportierenden Dampfers, ganz gleich wohin die Ware von vornherein bestimmt ist. Infolgedessen erscheint ein hafenloses Land, wie die Schweiz, überhaupt nicht in der türkischen Handelsstatistik, und auch Deutschland kommt ziffernmäßig ganz erheblich zu kurz, da sowohl Antwerpen und Rotterdam, als auch Triest einen großen Teil der deutschen Bezüge und Lieferungen durch ihre Hafenanlagen hindurchgehen sehen.

Nur um überhaupt einen ganz ungefähren Begriff von den in Betracht kommenden Mengen zu geben, sei wenigstens erwähnt, daß im Jahre 1910/1911 — dem letzten, über das die amtliche Statistik abgeschlossen vorliegt — die Gesamteinfuhr, soweit sie statistisch erfaßt ist, auf 4,3 Milliarden Silberpiaster (zu je 17,2 Pf.) und die Gesamtausfuhr auf 2,2 Milliarden sich belaufen haben soll, während es im Jahre zuvor 3,5 und 1,8 Milliarden gewesen waren. Auf die wichtigsten Bezugs- und Empfangsländer soll sich diese Summe in folgender Weise verteilt haben: es betrug in Millionen Silberpiaster

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| aus und nach | die Einfuhr | | die Ausfuhr | |
|---|---|---|---|---|
| | 1909/10 | 1910/11 | 1909/10 | 1910/11 |
| Großbritannien | 892 | 848 | 559 | 537 |
| Österreich-Ungarn | 632 | 765 | 174 | 219 |
| Frankreich | 325 | 393 | 365 | 440 |
| Deutschland | 236 | 390 | 112 | 131 |
| Italien | 304 | 280 | 123 | 148 |
| Rußland | 273 | 200 | 65 | 91 |

Halten wir gegen die für Deutschland angeschriebenen Ziffern des Jahres 1910/1911[12] (390 Millionen Silberpiaster = 67 Mill. Mk. und 131 Millionen Silberpiaster = 22,5 Mill. Mk.) die Angaben der deutschen Statistik für 1910 (98 und 75 Mill. Mk.), so zeigt sich deutlich, wie wenig auf die türkischen Anschreibungen zu geben ist. Man wird aus der kleinen Tabelle nicht mehr ableiten dürfen als das — von allen Ortskennern bestätigte — Urteil, daß Großbritannien in der Ein- und Ausfuhr der Türkei bei weitem an der Spitze steht, und daß Österreich in der Einfuhr, Frankreich in der Ausfuhr ebenfalls recht erhebliche Positionen inne haben, während Deutschland wohl an die dritte Stelle — nicht, wie in der türkischen Statistik, an die vierte und fünfte Stelle — zu setzen ist. —

Einer Erwähnung bedarf schließlich noch der Umstand, daß sowohl nach der deutschen, als auch nach der türkischen Statistik die Gegenüberstellung der türkischen Ein- und Ausfuhr ganz regelmäßig ein beträchtliches Mehr an Einfuhrwerten aufweist, wir es also mit einer „passiven Handelsbilanz" zu tun haben. Dabei dürfen allerdings, wie soeben ausgeführt, die Ziffern in ihrer absoluten Höhe nicht irgendwie betont werden; also auch nicht ihre absolute Differenz. Aber die Erscheinung an sich ist wahrscheinlich der Wirklichkeit entnommen: die Türkei ist mit ihrer Einfuhr zu gutem Teil auf den Empfang von Kapitalgütern gestellt; das heißt von Produktionsmitteln, für welche sie nicht sofort einen Gegenwert an das liefernde Ausland zu entrichten hat, für welche vielmehr der Preis in Gestalt von Dividenden und Zinsen nur in langen Zeiträumen nach außen abfließt.

[12] Das Rechnungsjahr der Türkei läuft am 13. März ab.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wenn da die Anatolische Bahn für ihr Unternehmen Schienen, Lokomotiven, Wagen und andere Bau- und Betriebsmittel aus Deutschland sich kommen läßt, so erscheinen deren Werte natürlich in der Einfuhrstatistik der Türkei. Bezahlt werden sie aber zunächst von Deutschland her aus den Aktien- und Obligationen-Ausgaben, welche größtenteils bekanntlich bei uns untergebracht worden sind. Für die Türkei entsteht demgemäß aus dieser Einfuhr einstweilen keinerlei Ausfuhrnotwendigkeit, und der ganze Betrag müßte eigentlich von den Einfuhrziffern abgesetzt werden, wenn man die Wertbilanz zieht. Wohl aber hat der türkische Wirtschaftskörper alljährlich die Dividenden und Zinsen, sowie die Auslosungsbeträge auf die in Deutschland ausgegebenen Aktien und Obligationen der Eisenbahn an das Besitzland abzuführen. Dafür muß die Warenausfuhr sorgen, soweit nicht Bargeld ausgeführt wird oder neue Kredite im Ausland aufgenommen werden.

Es geht also nicht an, die Differenz von Ein- und Ausfuhr als eine Wertminderung der türkischen Volkswirtschaft anzusprechen; in nicht unbeträchtlicher Höhe zeigt sich im Gegenteil gerade in der „Passivität" der Handelsbilanz eine Wertsteigerung. Dazu wird diese Passivität in ihrer jeweiligen Wirkung auch noch dadurch erheblich abgeschwächt, daß der türkische Staat die Lieferungen militärischer Artikel, soweit sie aus dem Ausland kommen — man denke an die Kruppschen Kanonen und an die Gewehre der deutschen Fabriken, an Munition und Kriegsschiffe — stets in Auslandanleihen zu bezahlen pflegt. Auch da trifft ihn also nur die Last einer lang hingezogenen Annuitätenzahlung; und immer hat er es verstanden, bei der Aufnahme solcher Anleihen über den Betrag hinaus, welchen er den Kriegslieferanten jeweils schuldete, auch noch beträchtliche Barsummen sich zusichern zu lassen, mit deren Hilfe dann auch noch andere Einfuhrschulden beglichen werden konnten. Gewiß eine Belastung langer Zukunftsjahre zugunsten der Gegenwart. Aber ein Verfahren, das die passive Handelsbilanz häufig in eine aktive Forderungsbilanz verwandelt. Die Bewegung der Wechselkurse ist daher fast ununterbrochen normal oder gar für die Türkei günstig gewesen. Die Zukunft wird die Frage zu beantworten haben, ob jene ausländischen Kapitalinvestierungen ertragreich genug arbeiten, für den ganzen Wirtschaftskörper die schuldigen Jahresleistungen zu erbringen. —

Aus den Einzelheiten, wie sie die deutsche Statistik erkennen läßt,



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sei noch angeführt, daß bei weitem das wichtigste Produkt, welches uns die Türkei liefert, ganz regelmäßig Rohtabak ist: für 24 Mill. Mk. ist davon in den Jahren 1912 und 1913 eingeführt worden. Danach kommen mit nicht ganz der Hälfte der Ziffer, nämlich mit rund 9—10 Mill. Mk., Rosinen, und dann mit ebenfalls 9 Millionen Teppiche, in deren Herstellung die asiatische Türkei ja stets den wichtigsten Bestandteil ihrer Gewerbetätigkeit erblickt hat. Erst in weitem Abstand, zwischen 2 und 3 Mill. Mk. sich haltend, folgen dann getrocknete Feigen, Haselnüsse, Opium und Valonea. Der Rest verteilt sich auf eine ziemlich große Anzahl sonstiger Rohstoffe, die zum Teil der türkischen Landwirtschaft — so Wein, Häute und Felle, Eier —, zum Teil dem Bergbau entstammen, wie Schmirgel, Schwefelkies, Borax, Kalk u. a. Besonders sei erwähnt, daß die Einfuhr an kleinasiatischer Rohbaumwolle in den letzten Jahren zwischen 1 und 2 Mill. Mk. betragen hat. Für Deutschland wirklich bedeutsam ist nur die Einfuhr von Rohtabak, Rosinen und Teppichen, allenfalls noch von Haselnüssen, Feigen und Schmirgel; in diesen Waren deckt die Türkei einen so großen Teil unseres Bedarfs, daß ein Fortfallen der türkischen Lieferungen uns mehr oder minder empfindlich stören würde. Überall sonst ist dagegen die türkische Einfuhr nur eine kleine Begleiterscheinung; was will insbesondere eine Baumwolleinfuhr von 1—2 Mill. Mk. gegen unsere allgemeine Einfuhr von etwa 600 Mill. Mk. bedeuten.

In der Ausfuhr Deutschlands nach der Türkei steht stets die Lieferung feinerer Wollgewebe stark im Vordergrund, die 10—15 Mill. Mk. ergibt. Auch wollene Wirkwaren kommen noch hinzu, während baumwollene Gewebe, Strümpfe und Unterkleider nur knapp die Hälfte dieser Werthöhe erreichen. Patronen und Schießpulver kommen ebenfalls an diese Ziffern heran, während das Eisenbahnmaterial (Schienen, Schwellen, Lokomotiven und Wagen) trotz des verhältnismäßig lebhaften Eisenbahnbaues nur etwa die Hälfte jener Ausfuhrwerte erreicht. Sonst ist aber die Eisenindustrie mit allen möglichen Artikeln noch beträchtlich beteiligt, wie überhaupt — der allgemeinen Natur unseres Außenhandels entsprechend — die Ausfuhr eine bunte Mannigfaltigkeit ihrer einzelnen Teile zeigt. Besonders erwähnt sei noch, daß an Teerfarbstoffen regelmäßig für etwa 1 Mill. Mk. nach der Türkei hineingeht; eine früher verbotene Einfuhr, die aber jetzt sogar in der Färbung der Teppichgarne den alten Naturfarben das Feld streitig macht. In der deutschen Ausfuhr fehlt es aber vollkommen an einem

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirklichen Massenartikel, wie er England in der Kohle und den gewöhnlichen Baumwollwaren, Österreich und Rußland im Zucker zur Verfügung steht.

Nach der türkischen Statistik, die auch von der Einzelbeobachtung bestätigt wird, stellt sich die Konkurrenz der verschiedenen Länder in großen Zügen so dar: In den derben Baumwollwaren, den sogenannten Manchestergoods, steht England scharf im Vordergrund; daneben kommt noch Italien und etwas auch Holland in Betracht, während Deutschland darin völlig ausfällt. Erst bei feineren und gut gefärbten Geweben, bei denen der Wert zum großen Teil in der wechselnden Bemusterung liegt, rückt Deutschland mit einem gewissen Übergewicht in den Wettbewerb ein. Ebenso nehmen wir mit den wertvollen Wollgeweben in der türkischen Einfuhr eine wichtige Stellung ein, welche die Position Englands und auch Österreichs wohl überragen dürfte. Bei Eisenwaren steht jetzt Deutschland insoweit an erster Stelle, als die Lieferung von Eisenbahnmaterial in Betracht kommt; im übrigen aber beherrscht Belgien im wesentlichen den türkischen Markt, und etwas kommen auch, namentlich mit landwirtschaftlichen Maschinen, die Vereinigten Staaten von Amerika in Betracht. Farbstoffe und Chemikalien werden, wie nachgerade in der ganzen Welt selbstverständlich, von unserer Industrie ganz überwiegend geliefert; einen Teil der Chemikalien stellt aber auch Frankreich. Zucker endlich kommt nur zu geringem Teil aus Deutschland; Österreich und Rußland sind schon durch ihre geographische Lage frachtlich zu günstig gestellt, wie auch Rußland den größten Teil der Mehleinfuhr aus eben diesem Grunde und unterstützt durch die Geringwertigkeit seiner Qualitäten zu liefern pflegt.

So ergibt sich im ganzen wie im einzelnen für Deutschland ein Bild, das zwar der wirklich kräftigen und weithin leuchtenden Farben noch entbehrt, das aber doch eine Erstarkung der deutschen Töne zeigt und deshalb schon jetzt einer gewissen Aufmerksamkeit wert ist.

## 4. Die deutschen Kapitalanlagen.

Die Geringfügigkeit der Handels- und Verkehrsbeziehungen zur Türkei macht es, zusammen mit dem Mangel an überschüssigem Kapital in Deutschland, leicht erklärlich, daß sich in den ersten Jahrzehnten der modernen Türkei deutsches Kapital nur in recht geringem Umfang an der türkischen Entwicklung beteiligt hat. Weder der türkische Staat,



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

noch das private Wirtschaftsleben sind vor den neunziger Jahren in wirklich nennenswertem Umfang von Deutschland her mit Kapital befruchtet worden.

Die erste Auslandanleihe, die im Jahre 1854 zustande kam, hat die Türkei allein bei England aufgenommen. Französisches und englisches Kapital war es dann, das im Jahre 1863 die Kaiserliche Ottoman-Bank errichtete — jene große „Pumpstation", die in so gewaltigem Umfange der Türkei das Borgen in Europa erleichtert hat, daß schließlich der finanzielle Zusammenbruch des Staates unvermeidlich wurde: man nahm die hohen Zinsen — auf die wirklich abgelieferten Barbeträge kamen bis zu 15%, während der nominelle Satz sich zwischen 7—11% bewegte — gern in Empfang und kümmerte sich in kurzsichtiger Gewinnsucht nicht darum, daß der Schuldner die ihm gewährten Anleihen nicht zu produktiven Zwecken verwenden konnte, ihre Verzinsung und Tilgung also nicht aus dem eigenen Ertrage, sondern aus immer neuen Anleihen zu decken hatte. Hierbei wurde dann allerdings der Kreis jener beiden Länder überschritten, welche ursprünglich das Bankinstitut gegründet hatten. Auch Deutschland gab von seinem Kapital, so gering es auch damals noch war, an die Türkei ab, weil bekanntlich in den schweren siebziger Jahren in der Heimat die Verwendungsmöglichkeit vielfach fehlte. Aber noch im Jahre 1881, als der türkische Anleihedienst durch die Gründung der Dette Publique Ottomane unter internationale Kontrolle gestellt wurde (Erlaß vom 28. Muharem 1299 = 20. Dezember 1881, daher Muharem-Dekret genannt), da verteilte sich die Schuld des türkischen Staates, wie sie der Dette unterstellt wurden, in folgender Weise auf die einzelnen Gläubigerländer: Frankreich stand mit 35,72 Mill. Lt. = 38,9% weitaus an der Spitze; ihm folgte England mit 26,62 Mill. Lt. = 28,9% und dann in weitem Abstand die Türkei (7,28 Mill. = 7,9%), Holland (6,97 = 7,2%); dann erst kam Deutschland mit 4,32 Mill. Lt. = 4,7%; den Beschluß machten Italien (2,41 Mill. = 2,6%) und Österreich-Ungarn (0,89 Mill. = 0,9%). Deutschland stand also an sechster Stelle und hatte in deutschem Geld ausgedrückt nur 80 Mill. Mk. in türkischen Staatsanleihen angelegt. Demgemäß wurde denn auch dem deutschen Schutzkomitee[13], obwohl es zugleich die holländischen Interessen mit vertrat, zwar ebenso wie auch der Türkei selbst, Italien und Österreich-Ungarn das Recht auf eine der sieben

[13] Es steht unter der Führung des Hauses Bleichröder.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Direktorenstellen in der Verwaltung der Dette Publique eingeräumt; aber einen Anspruch auf den Vorsitz erhielt es nicht. Dieser sollte vielmehr ausschließlich zwischen den Vertretern der französischen und der englischen Gläubiger abwechseln. Frankreich wurde sogar, seinen besonders starken Kapitalinteressen entsprechend, noch dadurch bevorzugt, daß der Ottomanbank, die unter französischer Leitung stand und steht, die Entsendung eines besonderen Vertreters zugebilligt worden ist. Bei dieser Verteilung der Sitze ist es bis zum Kriege verblieben.

In den neunziger Jahren ändert sich jedoch das Bild der türkischen Staatsschuld ziemlich rasch. Durch die Gründung der Anatolischen Bahn, sowie durch starke Militärlieferungen waren deutsche Unternehmungen in so enge Beziehungen zur türkischen Regierung gekommen, Deutschlands Kapitalkraft war zugleich so erstarkt, daß in wesentlich höherem Grade als zuvor türkische Anleihen bei uns untergebracht werden konnten, während England sich zurückzog. Im Jahre 1898 stand daher nach den amtlichen Angaben der Dette Publique Deutschland bereits an dritter Stelle, nur noch von Frankreich und Belgien übertroffen, aber vor England; und Deutschland war neben Belgien das einzige Land, das seine Anlagen in türkischen Staatspapieren auch absolut beträchtlich vermehrt hatte. In diesem Jahre waren nämlich die einzelnen Länder mit folgenden Beträgen beteiligt: auf Frankreich entfielen 35 Mill. Lt. = 44,9 %, auf Belgien 14 Mill. Lt. = 17,9 %, auf Deutschland 9,5 Mill. = 12,1 %; dann kam England mit 8,5 Mill. = 10,9 % und die Türkei selbst mit 5 Mill. = 6,4 %, Holland mit 3,5 Mill. = 4,5 %; den Beschluß machten Österreich-Ungarn mit 1,5 Mill. = 1,9 % und Italien mit 1 Mill. = 1,3 %.

Vollends hat dann das neue Jahrhundert Deutschlands Anteil gewaltig in die Höhe geschraubt. Wieder waren es Militärlieferungen[14] und vor allem die Beziehungen der Anatolischen Bahn, die sowohl dem Staate wiederholt große Vorschüsse auf später zu erwartende Steuereinnahmen selbst gegeben, als auch ihm den Zugang zum deutschen Kapitalmarkt geebnet hat. Dazu trat dann noch die andere Form, in welcher, verglichen mit der Anatolischen Bahn, die Baukapitalien der Bagdadbahn aufgebracht werden; dann während

[14] Die Bezeichnung der Anleihe, welche im Jahre 1905 in Deutschland untergebracht worden ist — Tedjhizat Askérié —, läßt den Zusammenhang mit Militärlieferungen schon im Namen erkennen: für ihren Dienst sind Steuerzuschläge verpfändet, welche dem türkischen Kriegsministerium zustehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

es sich bei dem ersten Netz um Aktienkapital und Obligationen der Bahngesellschaft handelt, deren Zinsendienst nur indirekt vom Staate garantiert wird, gibt für die Bagdadbahn der Staat selbst die Schuldverschreibungen aus, mit deren Erlös die Bahngesellschaft ihre Baukosten deckt. So ist es dahin gekommen, daß Ende 1912 Deutschland bereits an die zweite Stelle unter den Gläubigern des türkischen Staates getreten ist, wesentlich dichter als früher an Frankreich herangedrückt; es steht mit 29 Mill. Lt. = 20 % hinter einem französischen Anteil von 80,5 Mill. Lt. = 57 %.

Bringen wir zu leichterer Übersicht die Entwicklung in Tabellenform, so ergibt sich folgendes Bild[15]: es betrug der Anteil

| der Länder | 1881 | | 1898 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mill. Lt. | % | Mill. Lt. | % | Mill. Lt. | % |
| Frankreich . . . | 35,72 | 38,9 | 35,0 | 44,9 | 80,5 | 57 |
| England . . . . | 26,62 | 28,9 | 8,5 | 10,9 | ? | ? |
| Türkei . . . . . | 7,28 | 7,9 | 5,0 | 6,4 | ? | ? |
| Holland . . . . | 6,97 | 7,2 | 3,5 | 4,5 | ? | ? |
| Belgien . . . . | 6,61 | 7,0 | 14,0 | 17,9 | ? | ? |
| Deutschland. . . | 4,32 | 4,7 | 9,5 | 12,1 | 29,0 | 20 |
| Italien . . . . | 2,41 | 2,6 | 1,0 | 1,3 | ? | ? |
| Österreich-Ungarn | 0,89 | 0,9 | 1,5 | 1,9 | ? | ? |

Die Erstarkung der deutschen Position kommt auch darin zum Ausdruck, daß Deutschland auf den jüngst von Rußland erhobenen Anspruch, in die Verwaltung der Dette Publique ebenfalls mit einem Direktionsmitglied einzutreten, mit der Forderung geantwortet hat, abwechselnd mit Frankreich und England am Vorsitz teilzunehmen und für die Gruppe der Deutschen Bank, gleich der Ottomanbank, das Recht auf einen Vertreter neu zu erhalten — Forderungen, die allerdings beide durch den Krieg zunächst gegenstandslos geworden sind.

Im einzelnen verteilt sich Ende 1912 Deutschlands Gläubigertum auf die verschiedenen Staatsschulden der Türkei in folgender Weise[16]:

[15] Für 1881 und 1898 liegen Angaben der Dette Publique vor; für 1912 Berechnungen von Helfferich. Leider fehlt es aber für 1912 an jedem Anhalt, den Anteil der anderen Nationen zu schätzen.

[16] Es sind nur die Anleihen aufgeführt, welche für Deutschland Interesse haben. Insgesamt berechnet Helfferich (Bankarchiv, 1. März 1913) für den 1. September 1912 die türkische Staatsschuld auf 130 Millionen türk. Pfund (Ltq.) = 2,5 Milliarden Mark.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| | Gesamt-nennbetrag | Davon im Umlauf | | | | Jahreserfordernis | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | im ganzen | | in Deutschland | | Zins-fuß | Tilgung | Gesamt-betrag |
| | | Betrag | Kursstand | Anteil | Kurswert | | | |
| | Fr. | Fr. | % | % | Fr. | % | % | Fr. |
| Unifizierte Schuld von 1903 . . | 960 810 000 | 868 098 500 | 85,30 | 1 | 7 404 860 | 4 | 0,45 | 42 894 886 |
| Türkenlose von 1903 [17] . . . . | (Lt. 480 000) | Fr. 92 352 000 | 192,40 | — | 92 352 000 | — | — | — |
| Administrationsanleihe von 1903 | 60 000 000 | 56 574 000 | 85 | 90 | 43 279 110 | 4 | 1/2 | 2 700 000 |
| Tedjhizat Askérié-Anleihe v. 1905 | 60 000 000 | 56 702 000 | 85 | 90 | 43 377 412 | 4 | 1/2 | 2 700 000 |
| Anleihe 1908 [18] . . . . . | 27 357 000 | 27 357 000 | 85 | 100 | 23 253 450 | 4 | 1/2 | 1 231 065 |
| Zollanleihe 1911 I. . . . . | 160 000 000 | 156 703 000 | 85 | 90 | 119 877 795 | 4 | 1 | 8 000 000 |
| „ „ II. [19] . . . . | (Mk. 53 876 368) | Fr. 66 024 960 | — | 80 | 52 819 968 | 4 | 1 | — |
| Bagdad-Anleihe I. . . . . | 54 000 000 | 53 500 000 | 81,80 | 100 | 43 763 000 | 4 | 1 | 2 207 270 |
| „ „ II. . . . . | 108 000 000 | 107 488 000 | 81,20 | 75 | 65 460 192 | 4 | 0,0875 | 4 414 541 |
| „ „ III. [20] . . . . . | 119 000 000 | 118 896 000 | — | — | 118 896 000 | 4 [21] | 0,0875 | 4 864 170 |
| Fr. | 1 707 543 960 | 1 604 125 966 | — | — | 610 483 807 | — | — | 69 011 932 |

[17] In Deutschland gestempelte Stücke.
[18] In Deutschland zugelassener Betrag.
[19] Von der Deutschen Bank und Konsorten gegebener Vorschuß.
[20] Noch nicht ausgegeben.
[21] Jetzt auf 5% erhöht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Insgesamt war es also Ende 1912 dem Kurswert nach rund eine halbe Milliarde Mark, welche aus Deutschland an den türkischen Staat gegangen war. Setzen wir vom Jahreserfordernis nur die auf den deutschen Kapitalanteil entfallenden Summen ein, so ergibt sich daraus ein deutscher Verzinsungs- und Tilgungsanspruch in Höhe von rund 20 Mill. Mk., den alljährlich die Türkei zu befriedigen hat. —

Zu diesen Anlagen deutschen Kapitals in türkischer Staatsschuld treten bekanntlich die großen Unternehmungen hinzu, welche mit dem Namen der Anatolischen Bahn verbunden sind[22].

Auch hier führen die ersten Fäden auf Militärlieferungen zurück. Es war eine württembergische Gewehrfabrik, an welche im Jahre 1887 von türkischer Seite die Anregung herantrat, die kleine Eisenbahn Haidar-Pascha—Ismid dem türkischen Staate abzukaufen und zum Stamm einer großen kleinasiatischen Linie zu machen; Herr v. Kaulla, als Vertreter der Württembergischen Vereinsbank auch heute noch Verwaltungsratsmitglied bei der Anatolischen und bei der Bagdadbahn, wurde zum Träger der ursprünglichen Konzession[23]. Für die Ausführung hatte er sich aber bereits durch Vermittlung des Herrn Georg Siemens die Mitwirkung der Deutschen Bank gesichert, unter deren Führung aus deutschen, österreichischen, schweizerischen und französischen sowie auch türkischen Instituten eine feste Finanzgruppe gebildet wurde. Im Jahre 1888 wurde dann von dieser Gruppe die Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahn gegründet, und zwar als ein Unternehmen türkischen Rechts, mit dem Zweck, die Strecke Haidar-Pascha—Ismid zu übernehmen und zunächst über Eskischehir bis Angora auszubauen. Im Jahre 1893 trat die Konzession Eskischehir—Konia hinzu. Beide Linien, seit 1892 und 1896 im Betrieb, umfassen jetzt 1032 km vollspuriger, aber eingleisiger Bahn.

Von Anfang an behielt man hierbei im Auge, daß für den türkischen Staat aus wirtschaftlichen, mehr aber noch aus militärisch-politischen Gründen eine Durchführung der kleinasiatischen Strecken bis nach Bagdad hin und zum Persischen Golf dringend erwünscht wäre, und gleich begannen die Untersuchungen über die zweckmäßigste Linienführung der Verlängerung. Man schwankte, ob man im Innern

[22] Die Gesellschaft der Orientalischen Bahnen ist hier, wie nachher in der Zusammenfassung der Zahlen, außer Betracht geblieben, weil sie seit dem Frieden von Bukarest für die Türkei keine nennenswerte Bedeutung mehr hat.

[23] Kraus, a. a. O. S. 12.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kleinasiens von Angora her zum Tigrisgebiet vorschreiten sollte, oder ob die Bahn mehr in der Nähe der Küste von Konia aus zu errichten wäre. Den Ausschlag gegen die Angora-Tigris-Linie gaben schließlich, wie bekannt, neben dem Einspruch, welchen Rußland gegen den Bahnbau im östlichen Kleinasien erhob, die gewaltigen Kosten, welche die Überwindung der oberen Euphratscharte verursacht hätte, und so wurde Konia zum Ausgangspunkt der Verlängerung gewählt. Ein Zweifel erhob sich dann noch in der Ebene von Adana, wo die militärischen Interessen einen mehr nach innen und damit dem Seeangriff entzogenen Verlauf der Linie verlangten, die wirtschaftlichen Interessen aber und die Rücksicht auf die Baukosten stark für den Bahnbau dicht an der Küste sprachen. Die militärischen Gesichtspunkte haben da — wir müssen heute sagen glücklicherweise — das Übergewicht behalten. Eben damit wurde aber auch der Widerspruch Englands noch ganz besonders hervorgerufen, der sich schon von Anfang an gegen die Idee geltend gemacht hatte, die Bahn über Bagdad und Basra hinaus bis zum Persischen Golf durchzuführen. Er war so nachhaltig, daß er jahrelang die Erteilung der Konzession zu hintertreiben wußte. Erst die Schwächung der allgemeinen Position, wie sie England während des Burenkrieges ertragen mußte, gab der Türkei die Kraft, ihre Interessen ganz und gar in den Vordergrund zu rücken, und so wurde im Jahre 1903 die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke Konia—Bagdad—Persischer Golf erteilt und die Bagdadbahngesellschaft gegründet. Die Finanzgruppe, welche hinter der Anatolischen Bahn stand, erweiterte sich zu diesem Zwecke noch durch die Aufnahme einiger anderer deutscher und französischer Banken, während England die ihm angebotene Beteiligung ebenso wie bei der Anatolischen Bahn endgültig ablehnte. Von Konia aus wurde der Bau begonnen und jetzt stehen rund 1000 km im Betrieb. Vom Westen her ist man über den Euphrat hinaus bereits gekommen, wenn allerdings auch sowohl im Taurus- als auch im Amanusgebirge die dort nötigen Tunnel der Fertigstellung harren. Im Osten hat man in Bagdad angefangen, den westlichen Linien entgegenzubauen; die Strecke Bagdad—Samarra ist ebenfalls im Betrieb. Das letzte Ereignis vor dem Kriege war bekanntlich die Einigung, die sich zwischen der Türkei, Deutschland und England über das letzte Stück zum Persischen Golf hin scheinbar vollzogen hatte: England zog seinen Widerspruch gegen den Bau der Strecke Bagdad—Basra zurück und erklärte sich bereit, an Stelle Frankreichs

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

an der Kapitalaufbringung sich zu beteiligen, während die Bagdadbahngesellschaft auf das Stück Basra—Persischer Golf endgültig verzichtete und zwei Vertreter der englischen Interessen in ihren Aufsichtsrat aufzunehmen sich verpflichtete. Der enge Zusammenhang zwischen Anatolischer und Bagdadbahn kommt darin zum Ausdruck, daß die ältere Bahn einstweilen auf den festgestellten Strecken des jüngeren Unternehmens den Betrieb führt. Immerhin ist der finanzielle Aufbau doch so selbständig, daß man allgemein-wirtschaftlich die Bagdadbahn nicht im vollen Sinne eine Tochtergesellschaft der Anatolischen Bahn nennen darf. Wohl aber nimmt in den Finanzkonsortien beider Bahnen die Deutsche Bank eine derart überragende Stellung ein, daß man die Gesellschaften, wennschon sie formell türkisch sind, doch als Ausflüsse deutschen Unternehmungsgeistes sicherlich bezeichnen darf.

Mit der Anatolischen Bahn sind noch einige andere Unternehmungen verbunden. Darunter ist vor allem wichtig die kleine, ursprünglich englische Eisenbahnlinie von Mersina nach Adana; sie verbindet die Stammlinie der Bagdadbahn mit der See und gibt damit der ganzen fruchtbaren Ebene von Adana den Zugang zum Weltverkehr. Ferner ist formell eine besondere Gesellschaft errichtet worden, den Hafen von Haidar-Pascha auszubauen und zu verwalten; in ihm, Stambul gegenüber, beginnt die Anatolische Bahn, und so ist das Zusammenarbeiten von Hafen und Eisenbahn von besonderem Wert. Eben dieser Gesellschaft ist auch der Ausbau des Hafens von Alexandrette übertragen worden — jenes Hafens also, in welchem die Bagdadbahn ihren wichtigsten, weil am meisten nach Osten vorgeschobenen Zugang zum Mittelmeer erhalten soll. Hierher gehört ferner der Zusammenhang, in dem die Bahn mit der Mahsousse-Schiffahrtsgesellschaft steht; die beiden Unternehmungen dienen sich gegenseitig als Zubringerlinien. Endlich seien auch schon an dieser Stelle jene Arbeiten erwähnt, welche die Bahngesellschaft im Auftrage des türkischen Staates und auf dessen Rechnung zur Bewässerung der Koniaebene ausgeführt und Ende 1913 fertiggestellt hat, sowie die Vorbereitungen für eine sehr viel größere Arbeit ähnlicher Art in der Ebene von Adana. Handelt es sich dabei auch in jedem Falle um Unternehmungen, die nur der Form nach selbständig gestellt sind, deren Kapitalanspruch also von der Anatolischen Bahn, nicht direkt vom deutschen Kapitalmarkt gedeckt wird, so sind sie doch selbstverständlich

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

für das Maß mitbestimmend gewesen, in dem die Bahngesellschaft diesen Kapitalmarkt in Anspruch genommen hat. Insgesamt führt der letzte Jahresbericht der Bahngesellschaft in der Bilanz an derartigen Beteiligungen und Vorschüssen folgende auf:

| | | |
|---|---|---|
| 1 231 250 | Fr. | — 9850 Aktien, zu 25 % eingezahlt, von der Hafengesellschaft Haidar-Pascha (2. Emission; 30 % vom gesamten Aktienkapital [24]); |
| 1 500 000 | Fr. | — 3000 Aktien, voll eingezahlt, von der Bagdadbahngesellschaft (10 % vom gesamten Aktienkapital); |
| 61,759 | Fr. | — Beteiligung an der Gesellschaft für die Bewässerung der Koniaebene, zu 25 % eingezahlt; |
| 1 000 000 | Fr. | — 2000 Aktien, voll eingezahlt, von der Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei (20 % des gesamten Kapitals); |
| 1 085 702 | Fr. | — Stammaktien der Mersina—Tarsus—Adanabahn [25]; |
| 6 451 490 | Fr. | Vorschüsse an die Mahsousse-Dampfschiffahrtsgesellschaft; |
| 18 970 207 | Fr. | Vorschüsse für die Bewässerung der Koniaebene; |
| 20 009 881 | Fr. | Vorschüsse an die Bagdadbahngesellschaft. |

Die Bagdadbahn ist noch zu wenig eingeführt, auch international noch nicht fest genug gestaltet, als daß man auch sie schon zur Finanzierung anderer Unternehmungen benutzen könnte. Wie charakteristisch, daß die kleine Mersina—Adanabahn, welche mit der Anatolischen Linie in gar keiner Berührung steht, doch von dieser und nicht von der Bagdadbahn erworben worden ist.

Auch die Finanzierung selbst ist bei der Anatolischen und bei der Bagdadbahn in bemerkenswerter Weise verschieden gestaltet. Das

---

[24] Der Rest ist größtenteils im Besitz der Bank für orientalische Eisenbahnen, einer schweizerischen Finanzgesellschaft, welche der Deutschen Bank nahesteht. Vom Gesamtkapital (16 Mill. Fr.) sind 4 Mill. eingezahlt.

[25] Der Rest des Gesamtkapitals ist größtenteils im Besitz der Bank für orientalische Eisenbahnen; ein nicht ganz unbeträchtlicher Betrag aber liegt auch noch in englischen Händen, die im Aufsichtsrat durch zwei Mitglieder (unter 9 im ganzen) vertreten sind.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ältere Unternehmen weist ein erhebliches Aktienkapital auf — im ganzen 135 Mill. Fr., von denen bis Ende 1914 rund 60 Mill. eingezahlt und 1,25 Mill. schon wieder getilgt waren. Dazu hat sie an Obligationen 203 Mill. Fr. ausgegeben[26]. Ihr Gesamtkapital beläuft sich also auf 336,75 Mill. Fr., wozu noch 23,5 Mill. an Reserven hinzutreten. Das Aktienkapital stellt also, wenn es erst voll eingezahlt sein wird, ein reichliches Drittel der gesamten werdenden Kraft des Unternehmens. Der türkische Staat steht aber insofern hinter dem Aktien- und Obligationenkapital, als er — unter Verpfändung von Steuereinnahmen aus einigen, von der Bahn berührten Distrikten — der Gesellschaft gewisse Mindestroheinnahmen garantiert hat, die sich bei der Strecke Haidar-Pascha—Ismid auf 10 300 Fr., bei der Strecke Ismid—Eskischehir—Angora auf 15 000 Fr. und bei der Strecke Eskischehir—Konia auf 13 727 Fr. für jedes Kilometer belaufen. Anderseits hat der Staat einen Anteil an dem Gewinn des Unternehmens zu beanspruchen, und zwar bei der Strecke Haidar-Pascha—Angora 25 % des Betrages, um den die Roheinnahme den Satz von 15 000 Fr. je 1 km übersteigt, und bei der Linie Eskischehir—Konia 25 % von den über 604 Lt. (13 727 Fr.) hinauskommenden Kilometer-Roheinnahmen.

Bei der Bagdadbahngesellschaft dagegen ist das Aktienkapital außerordentlich gering. Es beläuft sich auf ganze 660 000 Lt. oder 15 Mill. Fr. und ist in der Weise voll eingezahlt, daß auf die französischen Interessen 30 %, der Rest auf die übrigen Gruppenteile entfällt. Es ist nicht mehr als ein Betrag, wie man ihn zur Deckung laufender Ausgaben bei einem so gewaltigen Unternehmen notwendig zu freier Verfügung haben muß; zu seiner Verzinsung und Tilgung garantiert der Staat dem Unternehmen eine kilometrische Roheinnahme von mindestens 4500 Fr. Die eigentlichen Baukosten werden dagegen formell durch den türkischen Staat getragen: sie stellt, wie es amtlich heißt, die Schuldtitel der „Kaiserlich Ottomanischen Anleihen der Bagdadbahn" aus und übergibt sie dann der Gesellschaft zur weiteren Verwertung. Davon sind im ganzen 279 Mill. Fr. bereits ausgegeben worden, also beinahe das Zwanzigfache des Aktienkapitals. Als Entgelt für die Zins- und Tilgungslast, die er auf diese Weise unmittel-

[26] Die Rechnung der Anatolischen ebenso, wie die der Bagdadbahn wird in türkischer Währung geführt. Es ist aber allgemein üblich, zum leichteren Verständnis die französische Währung beizufügen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bar übernommen hat, steht dem türkischen Staat ein Anspruch auf einen Teil der Roheinnahmen zu, und zwar in Höhe des Betrages, um welchen 4500 Fr. bis zu 10 000 Fr., und weiter in Höhe von 60 % des Betrages, um den 10 000 Fr. für jedes in Betrieb stehende Kilometer überschritten werden.

Bei beiden Bahnen ist die Konzession auf 99 Jahre erteilt worden. Danach fällt die Bahn kostenlos an den türkischen Staat.

Aus diesen beiden Eisenbahnunternehmungen ergibt sich eine deutsche Kapitalanlage, die auf rund 200 Mill. Mk. zu beziffern ist. Sie verteilte sich Ende 1912 auf die einzelnen Formen in folgender Weise:

(Siehe Tabelle auf Seite 398.)

Hieraus ist noch hervorzuheben, daß die Obligationen der Anatolischen Bahn, von deren Aktien nur 75 % auf den deutschen Anteil entfallen, in ihrer Gesamthöhe von Deutschland aufgenommen worden sind — genau wie die staatlichen Bagdadbahn-Obligationen; wir werden also beide Unternehmungen trotz der fremd-nationalen Aktienbeteiligungen doch als deutsch bezeichnen dürfen. —

An sonstigen Unternehmungen, die von Deutschland her in der Türkei arbeiten, ist in erster Linie natürlich die Deutsche Bank zu nennen; sie ist durch ihre enge Verknüpfung mit der Anatolischen und der Bagdadbahn, sowie durch ihre nahen Finanzbeziehungen zum türkischen Staat mit einem beträchtlichen Teil ihres Kapitals an dem türkischen Staats- und Wirtschaftsleben interessiert und hat dem im Jahre 1900 durch die Errichtung einer Filiale in Konstantinopel auch Ausdruck gegeben. Ziffernmäßig ist aber die Betätigung in der Türkei nicht zu erfassen.

Auf breiterer Basis ist seit 1906 die Deutsche Orientbank in der ganzen Levante tätig. Eine Gründung der Nationalbank für Deutschland, der Dresdener Bank und des früheren A. Schaaffhausenschen Bankvereins, steht sie jener deutschen Großbank als eine Konkurrentin gegenüber, die sich vor allem auf die Bedienung der handelsmäßigen Kredit- und Zahlungsbedürfnisse konzentriert. Demgemäß hat sie allenthalben im türkischen Bereich ihre Filialen und Agenturen eingerichtet und noch am 14. Juli 1914 den ziemlich ausgedehnten Apparat der Deutschen Palästinabank in sich aufgenommen. Ihr Kapital von 20 Mill. Mk. ist völlig den deutsch-türkischen Beziehungen zugute zu schreiben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Name | Gesamtnennbetrag | im Umlauf: Nennbetrag | im Umlauf: Kurs Ende 1912 | in Deutschland[27]: Anteil | in Deutschland[27]: Kurswert | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | % | % | Fr. abgerundet | |
| I. Aktien: | | | | | | |
| Anatolische Eisenbahn . . . . . | 5 000 000 | 4 913 500 | 112 | | | voll eingezahlt |
| " " . . . . . | 37 500 000 | 36 922 500 | 112 | 75 | 35 000 000 | 60% der Serie |
| " " . . . . . | 16 875 000 | 16 875 000 | 112 | | 14 000 000 | 25% " " |
| Bagdadbahn . . . . . | 15 000 000 | 15 000 000 | 100 | 70 | 10 500 000 | |
| Haidar-Pascha . . . . . | 4 000 000 | 4 000 000 | — | — | — | 25% des Gesamtkapitals |
| Bagdadbahn-Baugesellschaft. . . | 10 000 000 | 10 000 000 | 100 | 70 | 7 000 000 | |
| Mersina-Adana . . . . . | 4 703 850 | 4 369 450 | — | — | — | |
| II. Obligationen: | | | | | | |
| Anatolische Eisenbahn I. . . . | 80 000 000 | 153 999 000 | 95 | 100 | 146 000 000 | |
| " " II. . . . | 80 000 000 | | | | | |
| " " III. . . . | 60 000 000 | 60 000 000 | 95 | 100 | 57 000 000 | |
| Haidar-Pascha . . . . . | 8 000 000 | 7 901 500 | 99,90 | 100 | 8 000 000 | |
| Mersina-Adana . . . . . | 5 050 000 | 4 718 500 | — | — | — | |
| | 330 128 850 | 318 699 450 | — | — | 277 500 000 | |

[27] Der Besitz der Bank für orientalische Bahnen ist dem deutschen Besitz zugerechnet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Entwicklung des Baumwollanbaues und des Baumwollexports dient dann die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft [28], die seit 1905 von Dresden aus in der Ebene von Adana arbeitet und jetzt ein Stammkapital von 700 000 Mk. besitzt. Ihr zur Seite steht seit 1907 die Anatolische Industrie- und Handelsgesellschaft, die ursprünglich nur ein Baumwollpreßwerk und eine Entkernungsanlage in Adana stehen hatte, jetzt aber auch der Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen sich zugewandt und deshalb eine Filiale in Konia errichtet hat; ihr Kapital beträgt 500 000 Mk.

Von deutschem Kapital werden auch die Untergrundbahn Konstantinopels und die elektrische Straßenbahn Stambul-Pera getragen. Und schließlich sei noch erwähnt, daß einer Zeitungsnachricht zufolge der rheinische Steinkohlenindustrielle Hugo Stinnes sich neuerdings an den Kohlengruben von Eregli, und zwar an der belgischen Société Anonyme des Charbonnages Réunis de Bender Eregli beteiligt haben soll — mit 5 Mill. Fr. bei 10,8 Mill. Gesamtkapital [29]. Dann sind die öffentlich hervortretenden Unternehmungen, welche schon im Betrieb stehen, alle genannt. Die großen Bahnbauten, welche die Verträge vom Frühjahr 1914 für Deutschland vorbehalten haben, sind noch nicht zu fester Gestalt gediehen.

Wie viel daneben an privaten deutschen Handelsfirmen in der Türkei tätig sind, entzieht sich der Feststellung. Wir finden ihrer recht bedeutsame nicht nur in Konstantinopel, wo sie namentlich in dem wichtigen Teppichgeschäft eine führende Rolle spielen, sondern auch in Smyrna, Jerusalem und den syrischen Häfen, in Samsun sowie in Aleppo und Bagdad. Dagegen fehlen sie vollständig an den kleineren Orten des Innern, wo neben dem Armenier und Griechen überhaupt kein Europäer sich zu betätigen vermag.

Alles in allem wird man den Umfang der deutschen Kapitalinvestierungen auf höchstens eine Milliarde Mark veranschlagen dürfen [30]. Davon kommt etwa eine halbe Milliarde auf den Besitz an Staatsschuldverschreibungen; rund 225 Mill. werden von den Eisen-

---

[28] Schäfer, Deutsch-türkische Freundschaft (Der Deutsche Krieg, Heft 13). Stuttgart-Berlin 1914.

[29] Aus der Gazette Financière de Constantinople, Kölnische Zeitung vom 23. Januar 1914.

[30] Siehe auch Schäfer, a. a. O. S. 13.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bahnbeteiligungen gestellt, und der Rest von 250—300 Mill. wäre den sonst noch vorhandenen Unternehmungen zuzuschreiben. Es ist keine besonders große Summe; aber doch durch die Betonung der staatlichen Anleihen und des Eisenbahnbaues ein wichtiger Träger zukünftiger Entwicklung. —

Mit dieser einen Milliarde steht Deutschland recht erheblich hinter jenen Kapitalanlagen zurück, welche Frankreich über seine Beteiligung an den Staatsanleihen hinaus in die Türkei hineingesteckt hat.

Für Ende 1912 gilt allein für die öffentlichen Unternehmungen folgende Aufstellung:

(Siehe Tabelle auf Seite 401.)

Man sieht deutlich, wie stark Frankreich im Vordergrund steht. Das ganze Eisenbahnnetz Syriens — mit Ausnahme der staatlichen Hedshasbahn — und auch die Smyrna—Cassababahn sind in französischen Händen und repräsentieren bereits ein Kapital von 285 Mill. Fr. Die Hafeneinrichtungen in Konstantinopel, Smyrna und Beirut — das heißt in allen den Städten, die überhaupt schon, außer Haidar-Pascha, über einigermaßen brauchbare Anlagen verfügen — sind ebenfalls französisch; ihr Kapital wird auf 65 Mill. beziffert. Straßenbahnen, Gas- und Wasserwerke, Schlepp- und Lotsenunternehmungen, Telephonanlagen kommen ebenfalls auf 65 Mill. Im Kohlenbergbau herrscht der französische Einfluß durchaus vor und hat ihm 45 Mill. Fr. zugewandt. Und nicht zuletzt die große Tabakregiegesellschaft, welcher 40 Mill. Fr. zur Verfügung stehen, ist noch zu nennen, während die Gründung einer Ottomanischen Grundkreditbank zwar geplant, aber noch nicht ausgeführt ist. Vollends hebt dann der starke Anteil, welchen das französische Kapital an der Ottomanbank besitzt, Frankreichs Interesse zu sehr beträchtlicher Höhe empor, während daneben der Crédit Lyonnais von seiner gewaltigen Kapitalkraft einen Teil auch noch direkt, ähnlich wie die Deutsche Bank und die Deutsche Orientbank, in der Türkei arbeiten läßt. Nimmt man zu den aufgeführten Summen noch jene Kapitalien hinzu, welche in privaten Unternehmungen arbeiten und sich der ziffernmäßigen Erfassung entziehen, so wird man auf mindestens 800 Mill. Fr., wenn nicht mehr, das französische Kapital in der Türkei zu schätzen haben. Einschließlich der rund eineinhalb Milliarden, die in den Staatsanleihen stecken, ergibt sich also eine Gesamtbetätigung von $2^1/_4$ bis vielleicht sogar $2^1/_2$ Milliarden

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Namen | Aktien | Obligationen | Zusammen | E = engl. F = franz. B = belg. R = russ. | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| | Millionen Fr. | | | | |
| **I. Banken:** | | | | | |
| Banque Impériale Ottomane | 250 | — | 250 | E F | |
| Banque Nationale de Turquie | 25 | — | 25 | E | |
| Anglo-Levantine Bank Co Ld | 2,5 | — | 2,5 | E | |
| **II. Eisenbahnen:** | | | | | |
| Smyrna-Aidin . . . . . | 32,36 | 89,34 | 121,7 | E | |
| „ Kassaba . . . . . | 16 | 126,56 | 142,56 | F | |
| Jaffa-Jerusalem . . . . . | 4 | 10 | 14 | F | |
| Mudania-Brussa . . . . . | 3,83 | | 3,83 | F | |
| Damaskus-Hama mit Zweiglinien . . . . . | 15 | 109,67 | 124,67 | F | |
| **III. Hafenunternehmungen:** | | | | | |
| Soc. des Quais de Constantinople . . . . . | 23,9 | 17 | 40,9 | F | |
| Soc. des Quais de Smyrne . | 7,5 | 3,5 | 11 | F | |
| Cie Ottomane du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouthe . . . . . | 6 | 7,5 | 13,5 | F | |
| **IV. Straßenbahnen, Gas- u. Wasserwerke und dgl.:** | | | | | |
| Tramways de Constantinople | 10,1 | — | 10,1 | F B | dazu deutsches und schweizer. Kapital (Union Ottomane soll an deutsche Gruppe übergehen) |
| Cie des Eaux de Constantinople . . . . . | 20 | 5 | 25 | F | |
| Cie des Eaux de Smyrne . . | 3,75 | 3 | 6,75 | B | |
| „ „ „ „ Beyrouthe | 4 | 4 | 8 | F | |
| Société des Tramways et d' Electricité de Beyrouthe . | 6 | 2,4 | 8,4 | F B | |
| Société Anon. Impériale Ottomane de Tramways et d' Eclairage Electrique de Damas . . . . . | 6 | | 6 | F | |
| Soc. Anon. du Gaz de Beyrouthe | 2,2 | 4,25 | 6,45 | F | |
| Soc. Anon. Ottom. du Téléphone de Constantinople . | 7,5 | — | 7,5 | B | |
| Soc. des Tramways de Smyrne-Guenz Teje . . . . . | 0,5 | — | 0,5 | E F | |
| Cie de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage . . | 1 | — | 1 | F? | |
| **V. Minen:** | | | | | |
| Balia-Karaïdie . . . . . | 6,6 | — | 6,6 | F | auch griech. Kap. |
| Mine de Kassandra . . . . | 4,5 | 2 | 6,5 | F | |
| Soc. d'Héraclée . . . . . | 15 | 16,5 | 31,5 | F | |
| **VI. Verschiedenes:** | | | | | |
| Tabakregie . . . . . | 40 | — | 40 | F | Außerd. deutsch. u. österrch. Kap. in d. Minderheit. |
| Crédit Foncier Ottomane . . | 46 | — | 46 | F | noch nicht eingezahlt; beteil. auch Dtschl. und Schweiz |
| Oriental Tabacco Trading Co | 10 | — | 10 | F E | |
| Soc. du Tombas . . . . . | 7,9 | 2,5 | 10,4 | F | |



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fr. — das reichlich Doppelte von dem, was Deutschland im osmanischen Reich bisher angelegt hat.

Demgegenüber steht England weit zurück. Allerdings darf man gerade bei der englischen Bearbeitung der Türkei nicht übersehen, daß in der Gesamtbetätigung die öffentlich kontrollierbaren Unternehmungen nur eine verhältnismäßige unbedeutende Rolle spielen; sie kommen, ohne die Beteiligung an der Ottomanbank, in der eben gegebenen Aufstellung insgesamt nur auf rund 150 Mill. Fr. Viel bedeutsamer sind hingegen die privaten Industrie- und Handelsbetriebe, die sich allenthalben finden, wo die Produktion nur irgendeine Ausfuhr gestattet, während allerdings die Einfuhr aus England sehr bezeichnenderweise nicht von englischen Exporthäusern mit Hilfe von Einfuhrfilialen in der Türkei, sondern ganz überwiegend umgekehrt von griechischen und armenischen Einfuhrhäusern mit Hilfe ihrer englischen Einkaufsfilialen bewerkstelligt wird. Unter jenen englischen Betrieben befinden sich aber so gewaltige Unternehmungen, wie der große Teppichtrust — die Oriental Carpet Manufacturer Co. — der von Smyrna aus einen großen Teil der kleinasiatischen Handknüpferei, rund 40 000 Arbeiter, in Hausindustrie und eigenen Fabriken beherrscht und mit 1 Mill. £ finanziert ist, und ebenso die Vereinigung der Feigenexporteure Smyrnas — die Smyrna Fig Packers Co. —, welche 200 000 £ aufweist. Kein Zweifel ferner, daß ebenso wie in Smyrna, so auch in Aleppo und erst recht in Bagdad der englische Kaufmann stärker vertreten ist, als der deutsche und gar als der französische. Wieviel da noch an Kapital arbeitet, entzieht sich jedoch jeder Schätzung. Einige hundert Millionen wird man auf diese Betriebe sicherlich zu rechnen haben. Es bleibt nur fraglich, ob dadurch der große Vorsprung, welchen Deutschland durch seine Beteiligung an den Staatsanleihen und an den Eisenbahnen der Türkei erzielt hat, wieder ausgeglichen wird; und sicher ist, daß die rein kaufmännisch-industrielle Betätigung niemals so tief in fremdem Boden sich verankert, wie es bei Kapitalinvestierungen in Eisenbahnen und anderen Unternehmungen öffentlicher Benutzung regelmäßig der Fall ist. Das Verhalten des englischen Unternehmertums ist um so auffallender, als sonst gerade England großen Wert darauf legt, die festen Kapitalbindungen der staatlichen Anleihen und der öffentlichen Betriebe in die Hand zu bekommen. In der Türkei ist es vor Deutschland und vollends vor Frankreich zurückgewichen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Was sonst noch an fremdem Kapital in der Türkei arbeitet, entzieht sich jeder Schätzung. Belgien, das im Gefolge Frankreichs aufzutreten pflegt, und Österreich-Ungarn, das im Handel der Levante eine nicht unbeträchtliche Rolle spielt, sowie auch Italien sind noch zu nennen. Das Griechentum dagegen ist dem Lande nicht eigentlich fremd; die Levantiner, nicht die Bewohner Griechenlands, sind die Träger der wirtschaftlichen Arbeit in der Türkei.

## III. Das Wirtschaftsleben der Türkei.

Der gewaltige Abstand, in dem sich Deutschlands Betätigung im rein privatwirtschaftlichen Leben der Türkei gegenüber den Kapitalinvestierungen anderer europäischer Länder hält, auf der einen Seite und die starke Betonung seiner Hilfe bei den staatlichen Finanzbedürfnissen und beim Ausbau der Eisenbahnen auf der anderen Seite — dies beides zeigt deutlich, daß die Wirtschaftsbeziehungen zur Türkei von Deutschland her ganz überwiegend unter dem Ziel einer inneren Stärkung des türkischen Staates gestanden haben. Es war mehr politische, als in ihrem Kern wirtschaftliche Arbeit, die unser Kapital dort zu leisten hatte. Der Produktionsentwicklung unmittelbar ist unsere Hilfe nur in verhältnismäßig kleinem Umfange zugute gekommen. Deshalb fehlt aber auch geradezu notwendig bislang jene wirtschaftliche Gegenleistung, welche sonst aus weniger entwickelten Ländern dem fremden Kapitallieferanten in Gestalt heimischer Produkte zuteil zu werden pflegt. Demgemäß ist die wichtigste Frage, die jetzt der Krieg an die Zukunft der deutsch-türkischen Verbindung stellt, dahin zu richten: wird es sich nach Beendigung des Völkerringens für uns lohnen, auch unter rein wirtschaftlichen Zielgedanken uns im wirtschaftlichen Leben der Türkei maßgeblich zu betätigen. Daran schließt sich dann die zweite Frage, welche Wege werden für eine solche Betätigung einzuschlagen sein.

Jede Betrachtung dieser Art hat von der elementaren Tatsache auszugehen, daß — der selbstgenügsamen, nur wenig mit dem Außenhandel sich berührenden Naturalwirtschaft der Türkei entsprechend — die Benutzung und Bearbeitung des Bodens noch ganz und gar im Vordergrund des ganzen wirtschaftlichen Aufbaues steht. Ackerbau und Viehzucht sind die tragenden Säulen der gegenwärtigen Lebenshaltung und auch für alle absehbare Zeit der Zukunft.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## 1. Der Ackerbau.

Der Ackerbau verfügt, soweit darüber bei der geringen Kenntnis von den Einzelheiten des gewaltigen Landes ein Urteil überhaupt gefällt werden kann, in weiten Strichen nicht gerade über günstige Naturbedingungen.

Kleinasien ist eine waldarme Hochfläche von 1000—1200 m Meereshöhe, auf die noch eine Reihe von gebirgigen Erhebungen aufgesetzt sind, und die einen nur sehr schmalen Küstenstreifen zwischen sich und dem Meere übrigläßt. Das Klima ist demgemäß im bei weitem größten Teil der Halbinsel, vollends in dem östlich anschließenden Armenien, im allgemeinen rauh und von großer Unterschiedlichkeit des Sommers und Winters. Der Winter ist auf der Höhe so kalt und von so eisigen Winden heimgesucht, daß der Anbau der gegen den Sommer widerstandsfähigeren Winterfrucht ebenso wie das Durchhalten von Obstbäumen durch die Natur zumeist ausgeschlossen wird. Der Sommer aber ist so heiß, daß zwar die Reifungsperiode aller Früchte verhältnismäßig kurz ist und genügend Sonnenwärme trotz der Kürze des Sommers erhält, daß es aber trotz der winterlichen Schneefälle um so mehr an Feuchtigkeit fehlt, als die wenigen Flüsse, die sich hier bilden können, sich zumeist tief in das Gelände eingenagt haben und nun nur recht schmale Talflächen unter ihrem Einfluß halten. Der Boden soll dagegen fast überall von ausgezeichneter Beschaffenheit sein und auch, da er ja nur wenig bisher ausgenutzt worden ist, keinerlei Spuren von Erschöpfung zeigen. Trotzdem ist vom Klima her der Anbau von Getreide, wofür nur die gegen Wassermangel sehr empfindliche Sommerfrucht in Betracht kommt, starken Schwankungen ausgesetzt. Mißernten von solchem Ausfall, daß die Ernährung sich schwierig gestaltet, sind auf den kleinasiatischen Hochebenen nicht selten.

Wesentlich besser steht es in den Tälern der Flüsse und vollends auf den Alluvialebenen, die sich allenthalben an den Strommündungen mit zum Teil recht erheblicher Ausdehnung gebildet haben. Smyrnas Hinterland sowohl nach Kassaba, als auch nach Aïdin zu, die Ebene von Adana sind da in erster Linie zu nennen; aus dem Innern kommt die Gegend von Konia und noch manche andere Fläche in Betracht, auf welcher das Vorhandensein einer größeren Stadt stets auf verhältnismäßig gute Ackerbaugelegenheit schließen läßt. Da ist dann allenthalben Getreide nicht nur in solchem Maße vorhanden,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

daß die Ernährung der eigenen Bevölkerung dieser Striche gesichert erscheint; da werden auch Überschüsse gewonnen, die zur Versorgung der weniger begünstigten Nachbarbezirke und sogar, wenn die Transportmittel vorhanden sind, zur Ausfuhr nach Konstantinopel oder selbst in fremde Länder, bis ins ferne Deutschland, verwandt werden können. Die Küstenebenen bringen dazu in reichlicher Fülle ausgezeichnetes Obst, wie Feigen und Datteln, und auch Wein hervor; bei ihnen begreift man auch heutzutage noch, daß im alten Rom Kleinasien einmal als Lieferant von Kirschen und anderen Tafelgenüssen berühmt sein konnte. Die Ebenen, die von Smyrna und Adana namentlich, sind es auch, in denen sich ein Rest des alten Baumwollbaues hat erhalten können, der nach der Kreuzzugszeit Kleinasien für Europa so wichtig gemacht hat. Seitdem die Tabakdistrikte der europäischen Türkei zum großen Teile dem Osmanenstaate genommen worden sind (1913), haben die Alluvialgebilde der kleinasiatischen Küste in erster Linie die Aufgabe zu erfüllen, mit ihrer Ausfuhr die Einfuhrbedürfnisse des Gesamtgebietes zu bezahlen.

Wieder anders sieht es in Mesopotamien aus. Der Norden des Euphrat-Tigris-Gebiets gehört noch größtenteils zum armenischen Hochlande und ist daher im Villajet Diarbekr für den Ackerbau nur strichweise zu gebrauchen. Das Vorland des Hochgebirges soll aber von Natur besonders gute Anbaubedingungen zeigen. Weiter südlich (das Villajet Mossul und der Osten des Villajets Aleppo) kommen Steppen, die wohl noch niemals den Pflug oder Spaten gespürt haben, und dann auch Wüsten, mit wenigen Oasen, die sich abseits der beiden Ströme jeder Bearbeitung entziehen. Erst die Villajets Bagdad-Basra bringen wieder regelmäßige Anbaumöglichkeiten — sie allerdings in einer Reichhaltigkeit, wie sie nur das Zusammenwirken von subtropischer Lage, Alluvialboden und reichlicher Feuchtigkeit hervorzubringen vermag; auch heute schon wird hier, wennschon nicht in großem Umfange, Getreide über den eigenen Bedarf hinaus und vollends Obst, auch Süßholz und Baumwolle gewonnen.

Das benachbarte Arabien ist dann wieder zum weitaus größten Teil unfruchtbare Wüste, die sich wegen des Fehlens von Wasser wohl für alle Zeiten dem Anbau entzieht. Sogar an der Meeresküste kommen nur im Süden und Osten schmale Streifen für die Kultivierung in Betracht. Die scharfzackigen, völlig kahlen Gebirge dagegen, welche an der Westseite der Halbinsel das Rote Meer begleiten, treten hier so dicht

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

an die See heran, daß so gut wie gar nichts für Menschensiedlungen übrigbleibt.

Syrien endlich — Ägypten muß seiner besonderen politischen Stellung wegen hier außer Betracht bleiben — darf wohl als das verhältnismäßig am weitesten entwickelte Gebiet der asiatischen Türkei bezeichnet werden. Nach Arabien zu ist es allerdings ebenfalls Wüste, und nur wenige Karawanenstraßen deuten auf das Vorhandensein einiger fruchtbarer Oasen hin. Aber die Namen von Städten wie Aleppo und Damaskus sind ein Zeichen dafür, daß auch abseits des Küstenstriches, im Innern des Gebiets sich Bezirke von beträchtlicher Fruchtbarkeit befinden. Vollends ist die Küste, wenngleich die Gebirge nur einen schmalen Anbauraum übriglassen, als ein gesegnetes Land zu bezeichnen, in welchem das Klima zwar den Menschen nicht überall zuträglich ist, den Anbau subtropischer Früchte aber überall begünstigt; und der Nachteil, der den Menschen von der Schädlichkeit der Küste droht, wird auch wieder durch die Nähe des Gebirges etwas ausgeglichen. Eine so dichte Folge von immerhin wichtigen Städten, wie sie in Jaffa, Haifa, Beirut, Tripolis an der syrischen Küste sich hinziehen, läßt allein schon die Gunst der Siedlungsmöglichkeiten des ganzen Landes erkennen. Die Villajets Damaskus und Aleppo produzieren denn auch mehr Getreide, als sie selbst gebrauchen; Damaskus so viel, daß es fast die ganze Küste und auch Palästina mit Brotfrucht versorgt, und daß einige Bezirke für ihre getreide-bauende Bevölkerung Militär- und Abgabenfreiheit genießen. Dazu tritt dann noch namentlich in der Provinz Aleppo der Anbau von Baumwolle in recht beträchtlichem Maße und hier, wie im ganzen Lande, die Pflege des Obstes und des Weines. Nächst Smyrna sind die syrischen Häfen für den Export der asiatischen Türkei die wichtigsten Stellen.

Wieviel im ganzen oder auch nur in einigen Provinzen bereits dem Ackerbau unterworfen ist, entzieht sich jeder statistischen Feststellung oder auch nur Schätzung. Alle Berichte jedoch, die von wirtschaftlich geschulten Reisenden — deren Zahl ist bisher allerdings außerordentlich gering gewesen — und von den Konsularvertretern der europäischen Mächte erstattet worden sind, stimmen darin überein, daß die Landfläche, welche bisher in Ackerbaunutzung genommen worden ist, nur einen kleinen Bruchteil der wirklich anbaufähigen Fläche ausmacht. Ob es sich dabei um ein Viertel oder gar nur um ein Fünftel handelt, macht keinen großen Unterschied. Soviel ist sicher:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die natürlichen Verhältnisse erlauben noch eine ganz gewaltige Ausdehnung der bisherigen Ackerbautätigkeit. —

Dazu wird der Ertrag der schon benutzten Flächen durch die primitive Technik der Bearbeitung auf sehr niedrigem Umfang gehalten. Von einer Schonung der Bodenkräfte durch planmäßiges Ruhenlassen oder gar von einem systematischen Fruchtwechsel ist natürlich nirgends die Rede. Dazu ist die Zeit auch längst noch nicht gekommen, da ja immer noch im Verhältnis zur Bevölkerung und auch im Verhältnis zu den sonstigen Absatzmöglichkeiten Land in überreichlicher Fülle zur Verfügung steht. Aber nicht ohne weiteres als notwendig und vom Absatz her bestimmt erscheint die denkbar oberflächliche Art, wie man den Boden bearbeitet und die Frucht dann gewinnt. Da wird noch im allgemeinen, nicht nur im Innern der Landmasse, sondern sogar in den Küstenstrichen der einfache Hakenpflug benutzt, welcher den Boden eigentlich nur anritzt, nicht wirklich umgräbt und dazu so unregelmäßig über den Acker dahin fährt, daß die gezogene Furche nicht gleichmäßig besät werden kann; nur in den Ebenen von Adana und Konia steht schon der europäische Pflug allgemeiner in Anwendung. Eine weitere Bearbeitung des Bodens ist dann völlig unbekannt; hat der Bauer erst gesät, dann überläßt er alles weitere der Natur, und denkt nicht daran, die Schollen, die unter der Hitze rasch steinhart werden, etwa zu zerkleinern oder während des Wachstums der Pflanzen für Sauberkeit des Ackers zu sorgen, und was der Arbeiten mehr sind, die bei intensiverem Betrieb den Menschen aus seinem Phlegma herausholen. Die Ernte geschieht dann noch vielfach mit der Sichel oder allenfalls mit primitiven Sensen. Gedroschen wird auf dem Felde mit dem Dreschschlitten, der zwar das Stroh ganz gut für Futterzwecke vorbereitet, aber auch recht viel vom Korn vernichtet. Und das Sondern der Spreu vom Weizen kann man noch heute in der alttestamentarischen Form nicht selten beobachten.

Daß da nicht annähernd das als Ergebnis des Ackerbaues übrigbleibt, was bei besserer Bodenbearbeitung und Erntetechnik herausgeholt werden könnte, liegt auf der Hand. Einen ungefähren Begriff von dieser Steigerungsmöglichkeit bekommen wir, wenn wir hören, daß unter dem Einfluß der Anatolischen Bahn die Getreidezehnten der von ihr berührten Gebiete von 1890/1891 auf 1910/1911 sich von 170 000 Lt. auf rund 440 000 Lt. gehoben haben, ja das Jahr zuvor sogar 470 000 überschritten haben. Beträchtlich mehr als eine Verdoppelung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist also eingetreten, seitdem die Eisenbahn durch Verbesserung der Absatzmöglichkeit und durch unmittelbar erzieherische Arbeit auf den Getreidebau ihrer Bezirke eingewirkt hat.

## 2. Die Viehzucht und Waldwirtschaft.

Dem Steppencharakter der weiten Hochflächen Kleinasiens und der mesopotamischen Ebene entspricht es ebenso wie den Nutzungsmöglichkeiten der Gebirge, daß große Teile des Landes mehr in der Viehzucht als im Ackerbau ihre Ernährungsunterlage finden. Ein Teil der Gebirgsbevölkerung ist sogar noch heute recht eigentlich auf Nomadenwirtschaft gestellt.

Diese Viehzucht ist natürlich auch noch denkbar primitiv. Sie umfaßt nur in recht geringem Umfange Rindvieh- und Büffelhaltung; denn das setzt eine Sorgfalt der Wartung und auch bei der Härte des Klimas Baulichkeiten voraus, wie sie mit extensiver Wirtschaft sich nicht vereinigen lassen. Schafe und Ziegen stellen vielmehr bei weitem das größte Kontingent; die Tiere also, die überall in der Welt den Hauptbestandteil der Nomadenherden ausmachen und gerade dann die besten Erträge liefern, wenn sie unter starkem Witterungsgegensatz auf weiten Flächen sich bewegen können. Schaf und Mensch vertragen sich nun einmal nicht miteinander. Das Schaf kommt nur da zu seinem Recht, wo der Mensch ihm die großen Räume überläßt. Dann ist es aber bekanntlich sehr anspruchslos gegenüber der Wartung und Pflege, und so sucht man auch im ganzen Bereich der asiatischen und europäischen Türkei vergebens nach Einrichtungen, welche die Herden gegen die Unbill der Witterung in wirklich nachhaltiger Weise schützen könnten. Einfache Hürden, welche etwas Deckung gegen die kalten Nordwinde und die überheißen Südwinde gewähren, sind alles, was man für den Viehbesitz tut; von Ställen irgend fester Art ist nirgends die Rede. Infolgedessen ist dann auch der Verlust, den man jeden Winter in dem Herdenbestand erleidet, allenthalben sehr groß.

Gerade aber mit der Primitivität der Wartung hängt zusammen, daß Schafe und Ziegen jene besonders feine Wolle ergeben, die in der ganzen Welt als kleinasiatisches Produkt so hoch geschätzt ist; das Produkt der Ziege, die Mohairwolle, wird in dieser Güte kaum irgendwo sonst erzeugt. Das kommt daher, daß die Tiere gegen die Kälte des Winters und gegen die stark abkühlenden Nächte sich durch die Bildung eines besonders starken und langhaarigen Pelzes schützen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

während die heißen Sommertage eine starke Schweißentwicklung mit sich bringen und so die inneren Teile der Pelzhaare besonders geschmeidig machen. Kleinasien zumal zeigt da ähnlich vorteilhafte Klimaverhältnisse wie das innere Asien, das auf allen seinen Steppen gewaltige Mengen hochwertiger Wolle erzeugt, und übertrifft noch Spanien, auf dessen Hochflächen das Merinoschaf bekanntlich zur Entwicklung gebracht worden ist.

Wie stark die Schafhaltung — von Schafzucht kann man eigentlich nicht reden — in den einzelnen Teilen des türkischen Reiches gehandhabt wird, entzieht sich jeder ziffernmäßigen Schätzung. Wir wissen nur soviel, daß es wohl keinen einzigen Strich gibt, in dem sie nicht eine beträchtliche Rolle im Haushalt der Bewohner spielt. Ist es in den armenischen Hochgebirgen der Schafpelz direkt, welcher als wichtigstes Kleidungsstück dient, und geben dort die Filze aus Schafwolle auch die Bedeckung für die Sommerzelte der Nomaden ab, so tritt in den tiefer gelegenen Teilen, welche diese Verwendung auch noch kennen, doch die industrielle Verwertung der Schafwolle zu Teppichen in den Vordergrund. Jede einzige Familie übt auch heute noch in allen diesen Strichen die alte Kunst des Teppichknüpfens. Dazu weiß jeder Reisende ein Lied davon zu singen, welche Rolle Schaf und Ziege für die Ernährung in Vorderasien innehaben: es gibt so gut wie gar kein anderes Fleisch dort zu genießen. Der Hammel ist noch heute für den Islam das Opfertier, wie er uns schon aus Abrahams Zeiten durch das Opfer Isaaks bekannt ist. —

Die Rücksicht auf die Schafhaltung ist es auch, die wir wohl in erster Linie für die Abneigung verantwortlich zu machen haben, mit welcher alle diese Völkerschaften heute wie stets dem Walde gegenüberstehen. Aus der Kirgisensteppe, welche wirtschaftlich-technisch starke Ähnlichkeit mit den Viehzuchtgegenden Vorderasiens aufweist, ist mir persönlich bekannt, daß die einheimischen Stämme, wenn sie etwa an russische Großgrundbesitzer oder deutsche Bauern Land verpachten, stets die Bestimmung aufnehmen, daß die Pächter keine Bäume pflanzen dürfen. Das wird damit begründet, daß der Kirgise fürchtet, im Walde die Übersicht über seine Herde zu verlieren, und daß der Wollertrag empfindlich zurückgeht, wenn die Tiere an den Bäumen sich reiben. Ob ähnliche Maßnahmen im türkischen Bereich zu beobachten sind, ist mir nicht bekannt; aber die Tatsache, daß auch dort Viehhaltung und Waldbesitz sich nicht miteinander vertragen, steht fest. Die Maß-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nahmen der türkischen Regierung, welche im Interesse der besseren Feuchtigkeitsverteilung ganz leise hier und da einmal an Aufforstung kahler Berghänge herangehen, stoßen nicht nur stets auf Unverständnis, sondern direkt auf Widerstand bei der Bevölkerung. Auch hier gilt offensichtlich der Satz, daß Schaf und Ziege die menschenfeindlichsten Tiere genannt werden müssen.

Von Waldprodukten, die für die Ausfuhr schon Bedeutung haben, sind nur die Haselnüsse zu nennen. Sie kommen vor allem aus dem Hinterland von Trapezunt, wo das armenische Hochgebirge Feuchtigkeit genug enthält, starke Bestände der Haselnußstaude festzuhalten, und wo die Steilheit der Berghänge dem Halten von Schafherden sowieso eine frühe Grenze zieht.

### 3. Die Gewerbe.

Die Primitivität der Rohstoffproduktion findet ihre Fortsetzung in der altertümlichen Verarbeitungstechnik. Was der Türke, der Araber, der Armenier abseits der großen Städte für seinen eigenen Bedarf in eigener Wirtschaft herstellt, ist auf das allernotwendigste an Arbeit beschränkt. Das Mehl zumal, mit dem er seinen Brotfladen herstellt, ist nur selten einmal wirklich gemahlen; es ist zumeist gestampft und dann im Handbetrieb zerrieben, wobei natürlich eine irgend sorgfältige Trennung der nahrhaften und der unverdaulichen Bestandteile nicht erzielt werden kann. Die Herstellung der Kleidung ist ebenfalls denkbar einfach: der Schafpelz wird fast ohne Verarbeitung, so wie er dem Tier abgezogen worden ist, getrocknet und dann mit den Haaren nach innen über den Körper gezogen. Nur die Filzung der Wolldecken — übrigens ebenfalls eine allgemein in der Nomadenwirtschaft zu machende Beobachtung — steht auf recht beträchtlicher Höhe der technischen Leistung.

Als Erzeugnisse der Hauswirtschaft, mit denen diese in die Außenwelt hinaustritt, sind baumwollene und wollene Gewebe, sowie vor allem die Teppiche zu erwähnen. Dabei hat allerdings die Herstellung von Baumwolltüchern sich längst nicht mehr auf der früheren Höhe zu halten vermocht. Aus allen Teilen der Türkei wird berichtet, daß dort, wo der europäische Handel sich entfalten kann, die Einfuhr der englischen und holländischen Massenware dem heimischen Erzeugnis den Absatz wegnimmt und sogar den eigenen Verbrauch der Baumwollbauern zu erheblichem Grade deckt. Die Eisenbahn ist offenbar auch

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hier, wie überall sonst in der Welt, gerade als Beförderin der billigen und dabei in strahlenden Farben gehaltenen Baumwollgewebe der wichtigste Durchbrecher der alten, selbstgenügsamen Naturalwirtschaft; Eisenbahn und Baumwollgewebe leiten die moderne Geld- und Verkehrswirtschaft ein.

Erst neuerdings hat man im Hinterlande von Smyrna und von Adana die fabrikmäßige Verarbeitung der dort gewonnenen Rohbaumwolle aufgenommen. Spinnereien sind errichtet worden, deren Garn zum Teil im geschlossenen Großbetrieb, zum Teil allerdings auch in hausindustriellen Familienwerkstätten zu Geweben verarbeitet wird. Dabei ist der Webereibetrieb auch in den Fabriken noch stark auf Handarbeit gestellt; es sind also, wenn man den alten Ausdruck der merkantilistischen Zeit verwenden will, Manufakturen, nicht eigentlich mechanisch betriebene Fabriken. Darin spielen, ebenso wie bei der Heimarbeit, Frauen und Kinder die Hauptrolle, während Männer nur in sehr geringem Umfang bei der schweren Arbeit verwendet werden. Es herrschen also noch die Verhältnisse, welche wir aus den Anfangszeiten der englischen und der deutschen Baumwollindustrie so gut kennen.

Das wichtigste Ausfuhrgewerbe ist noch immer die Teppichknüpferei. Sie stützt sich auf die Wolle der heimischen Produktion als auf einen Rohstoff, wie er in besserer Qualität gar nicht gedacht werden kann. Leider ist es aber nicht gelungen, auch die anderen Rohstoffe, nämlich die Pflanzenfarben, in ihrer absoluten Herrschaft zu erhalten; Produkte des Teers, die Anilin- und Alizarinfarben, haben vielmehr in zunehmendem Maße bis ins Innere und in die kleinen Heimbetriebe hinein den Weg schon gefunden. Dagegen haben wieder die Muster zu großem Teile in ihrer einfachen Lineargestalt sich erhalten; selbst die europäisch geleiteten Betriebe bringen Neuerungen nur in der Art hervor, daß sie Teile der alten Muster zu neuen Gestaltungen zusammensetzen. Die Technik ist noch ganz die alte geblieben: es ist alles handgeknüpfte Ware, was wirklich aus dem Orient stammt; das Weben „echter" Teppiche wird nur in Europa selber besorgt. Auch hierbei steht die Frauen- und Kinderarbeit ganz und gar im Vordergrund. Zum größten Teil ist es Heimarbeit, die sich wohl in jedem Haushalt des platten Landes, aber vielfach auch in den Städten noch erhalten hat; die manufakturmäßige Herstellung tritt selbst bei dem englischen Teppichtrust Smyrnas weit hinter der Heimarbeit zurück.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Endlich sei aus dem Gebiet der Textilindustrie noch der kleine Rest erwähnt, der sich von der großen Seidenweberei früherer Tage in die Gegenwart hinübergerettet hat. Auch er stützt sich auf den an Ort und Stelle gewonnenen Rohstoff, hat aber seinen Absatz in den großen Städten der Türkei selbst und erst recht im Ausland gegenüber den mächtigen Konkurrenten des Auslandes nicht aufrechterhalten können. Nennenswert ist eigentlich nur die staatliche Seidenfabrik bei Herekeh, die wohl als eine Art von Lehranstalt gedacht ist, aber nur für den Hof des Sultans und auch längst nicht für dessen volle Bedarfsdeckung arbeitet. —

Fabrikarbeit ist auch ausschließlich die Unterlage der Zigarettenindustrie, welche bekanntlich vom Staate in der Hand der Tabakregiegesellschaft monopolisiert worden ist. Auch sie stützt sich auf den selbst gewonnenen Rohstoff der Türkei und hat daher durch die Abtrennung der europäischen Teile — namentlich die Gegend von Kawalla ist bedeutende Tabakproduzentin — recht erheblich verloren. Immerhin ist in Kleinasien und im Rest der europäischen Türkei genug Anbaumöglichkeit übriggeblieben, um auch jetzt noch die Zigaretten als wichtigstes Ausfuhrgut betrachten zu können. Es versteht sich geradezu von selbst, daß auch hier die weibliche und kindliche Arbeit ganz und gar überwiegt.

Von den Zweigen der Heimarbeit dagegen, die sich auf eine altehrwürdige Handtechnik stützen und zum Teil wenigstens die Unterlage für Handwerkerbetriebe selbständiger Art geworden sind, sei noch die Metallbearbeitung erwähnt, die sich in Damaskus ein auch heute noch für die Ausfuhr arbeitendes Zentrum geschaffen hat, und die Herstellung von Fayencewaren in Kutahia, die in der Gegenwart wie schon in alter Vergangenheit sowohl in den Formen, als auch in der Zartheit der aufgetragenen und eingebrannten Farben zum schönsten gehören, was überhaupt auf diesem Gebiet des Kunstgewerbes erzeugt wird. Überwiegend dient im übrigen das Handwerk lediglich dem primitiv-lokalen Bedarf; und die strenge zünftlerische Bindung, unter welcher es überall noch steht, ist natürlich einer Änderung der Arbeitsmethoden nicht gerade günstig. —

Was sonst an gewerblichen Betrieben in der Türkei vorhanden ist, ist erst recht sehr wenig. Da seien etwa die Kohlenminen genannt, die sich dicht an der Küste des Schwarzen Meeres und auch nicht weit von Konstantinopel bei Heraclea und bei Eregli in Ausbeutung be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

finden. Ihre Kohle scheint von besserer Qualität zu sein, als man lange Zeit annahm; sie dient dazu, die Schiffahrt Konstantinopels mit zu versorgen und auch den Hausbrand der Stadt, der sich sonst auf das nachgerade selten werdende Holz angewiesen sieht, aus dieser Notwendigkeit langsam zu befreien. Ein anderes Mineral ist der Meerschaum, der bei Eskischehir — der einzigen Stelle der Erde, wo er sich findet — in denkbar primitiven Handbetrieben aus tief in die Erde hineingegrabenen Löchern herausgeholt wird; so primitiv, daß jedes Ein- und Ausklettern eine Lebensgefahr bedeutet, und deshalb mit einer Arbeiterschaft besetzt, welche aus ganz Europa den Auswurf der Menschheit in sich birgt — an den Meerschaumgruben hat die innere Paßkontrolle der Türkei stets haltgemacht. Bezeichnend ist schließlich, daß die Türkei, die doch Getreide und Häute ausführt, Mehl und Leder regelmäßig einführen muß.

Im ganzen läßt sich die gewerbliche Gestaltung der Türkei als ein Gebilde charakterisieren, das noch durchaus ein Anhängsel der Landwirtschaft ist. Sie verwendet vor allem diejenigen menschlichen Arbeitskräfte, welche — wie Kinder und Frauen — in der Bodenbearbeitung nicht voll ausgenutzt werden können, und gibt im übrigen eine willkommene, das Einkommen etwas erhöhende Winterbeschäftigung. Zu einem völlig selbständigen Teil des Wirtschaftslebens, der seinen eigenen Entwicklungsbedingungen folgt, ist das Gewerbe noch nicht geworden. Für eine breitere Verwendung von Maschinen läßt die Arbeitsverfassung noch kaum einen Raum.

## 4. Verkehr und Handel.

Das starke Hervortreten der landwirtschaftlichen Produktion, die primitiven Mittel der Ackerbau- und Gewerbetechnik stehen im Einklang mit dem Fehlen von Transport- und Handelsgelegenheiten, welches im weitaus größten Teil des Gesamtreiches noch zu beobachten ist. Die asiatische Türkei besteht aus großen Landmassen, die von der Natur nur außerordentlich wenig für Verkehr und Handel vorbereitet sind.

Kleinasien zumal ist ein gewaltiger Landklotz, welcher vom Meere nur leise angezahnt, aber nicht durch tiefgreifende Einbuchtungen aufgerissen worden ist. Ein Küstenverkehr hat sich infolgedessen nur in geringem Umfang geltend machen können; wenige Kilometer abseits der großen Küstenlinie hört sein Einfluß auf. Nur ganz wenige Ströme

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

treten zudem aus dem hochgelegenen Innern in den Bereich der Küste hinein, und auch sie kommen größtenteils für menschlichen Verkehr nicht in Betracht: sind sie doch gezwungen, die kurzen Entfernungen von der Hochebene zum Meere mit beträchtlichem Gefälle in tief eingeschnittenen Schluchten zurückzulegen, wo für den menschlichen Fuß kein Raum mehr bleibt. Haben sie aber, wie es vor allem der Mäander und der Hermos südlich und nördlich von Smyrna getan haben, eine große Mündungsebene angeschwemmt, so ist ihrer Benutzung die starke Zersplitterung hinderlich, welche aus der Entstehung des Mündungsraumes folgt und in erheblichen Sumpfbildungen noch heute ihre wichtigste Wirkung findet. Sogar im Innern des Landes stellt sich der Charakter der Gebirge, welche der Hochebene aufgesetzt sind, sehr maßgeblich einem nachbarlichen Güteraustausch entgegen.

In Mesopotamien liegen die Verhältnisse günstiger. Euphrat und Tigris gewähren in ihrem Unterlauf, den sie als Schatt-el-Arab bekanntlich gemeinsam haben, sogar der Seeschiffahrt die Möglichkeit eines Verkehrs; bis Basra hinauf können Ozeandampfer gelangen, wennschon eine große Mündungsbarre dem Tiefgang der Schiffe eine verhältnismäßig frühe Grenze setzt und ganz regelmäßig das unbequeme und qualitätgefährdende Leichtern erfordert. Von Basra bis Bagdad ist der Tigris für flachgehende Flußdampfer benutzbar, die auch den persischen Karun in seinem Unterlauf benutzen können. Allerdings ist hier schon von Regelmäßigkeit nicht mehr zu sprechen; die kleinen Dampfer der englischen Lynch-Linie sind in ihren Fahrzeiten genau so unberechenbar, wie die Dampfer der Osmanischen Gesellschaft. Und schwerlich wird diese Abhängigkeit von der Natur in irgend erheblichem Grade sich durch die geplanten Bewässerungsanlagen bessern — nehmen diese doch einen großen Teil des Wassers für die kleinen Kanäle der Landwirtschaft in Anspruch, was für den Fluß selbst voraussichtlich eine Minderung der Wasserfülle bedeutet. Oberhalb von Bagdad ist der Tigris ebenso, wie auf seinem ganzen Mittellauf der Euphrat nur für kleine Kähne und einfache Holzflöße benutzbar und damit in einen Verkehr hineingestellt, welcher in ausgeprägter Einseitigkeit die Talfahrt betont. Vollends gilt dies vom Oberlauf, den man auf dem Tigris etwa von Mosul, auf dem Euphrat von der Gegend Biredjik, westlich von Urfa, nach der Quelle zu zu rechnen hat; hier können allein jene primitiven Flöße benutzt werden, die schon aus dem Altertum bekannt sind und auf einer großen Anzahl von zusammengebundenen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

aufgeblasenen Ziegenschläuchen sich aufbauen. Ein wirklich leistungsfähiges Transportmittel ist daher weder im Tigris, noch im Euphrat gegeben. Lassen die natürlichen Verhältnisse der Ströme eine Bergauffahrt kaum zu, so kann jene Gegenseitigkeit der Transportbeziehungen nicht hergestellt werden, welche überall in der Welt die Voraussetzung eines wirklich beträchtlichen Güter- und Personenverkehrs abgibt. Dazu kommt die Gefährlichkeit der Fahrt sowie ihre beträchtliche Dauer; muß man doch für die Strecke Mosul—Bagdad bei ungünstigem Winde auf eine Fahrt von mehreren Wochen gefaßt sein und sich noch freuen, wenn man wirklich Menschen und Güter wohlbehalten durch die Strudel des Flusses hindurch gebracht hat. Sogar die Dampfer, die unterhalb Bagdads den Verkehr aufrechterhalten, sind nicht nur ständig der Gefahr des Auflaufens, sondern auch der Möglichkeit völliger Vernichtung ihrer Ladung ausgesetzt. Nur die hochwertigen Produkte des Obstbaues vertragen aber eine solche Last von Transportspesen, wie sie aus einer derartigen Organisation sich notwendig ergibt. Güter dagegen, welche im Absatzbereich den Massencharakter tragen, werden durch diese Schwierigkeiten vollkommen ferngehalten. Die geringen Verkehrsziffern, welche oben (S. 381) für die Seeschiffahrt von Basra angegeben sind, zeigen deutlich, daß das ganze Zweistromland vom Weltverkehr einstweilen nur erst ganz leise berührt, nicht aber in seinem wirtschaftlichen Wesen bestimmt wird.

Am besten von allen türkischen Landschaften ist wieder Syrien gestellt. Zwar ist auch hier recht störend, daß die verhältnismäßig gesunden und recht fruchtbaren Gebiete des inneren Nordsyrien durch Gebirge, Damaskus sogar durch zwei parallel laufende Züge, vom Meere abgetrennt sind und daher eine Flußverbindung zur Küste hin nicht haben können. Aber Libanon und Antilibanon sind doch nur schmale Mittelgebirge und dazu mit so niedrig gelegenen Pässen ausgestattet, daß alle die Städte, die sich in den Ebenen des Inneren haben bilden können, seit uralter Zeit mit dem Meere in Verbindung stehen. Ein Damaskus hat stets mit Beirut seine regelmäßige Verbindung gehabt, und für Aleppo gilt dasselbe in der Richtung auf Alexandrette. Hier sind daher auch früh schon Straßen gebaut worden, welche diesen Namen wirklich verdienen und die vielen Zufälligkeiten des reinen Naturweges den Menschen erspart haben. Vollends ist die Küste, wennschon sie sich nur schmal vor das Gebirge vorlegt, immerhin schon für Verkehr durch die Natur geeignet. Jedermann weiß ja,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

was das alte Phönike für die Schiffahrt des Mittelländischen Meeres und für die Verbindungen mit dem Osten bedeutet hat. —

In diese Naturverhältnisse hat der Schienenweg bisher nur geringe Änderungen hineinzutragen vermocht.

Die älteste Eisenbahn, die auf türkisch-asiatischem Boden errichtet worden ist, läuft seit dem Jahre 1860 zwischen Smyrna und Aidin; sie ist mit englischem Kapital errichtet, um das fruchtbare Mäandertal mit dem Seehafen der benachbarten Bucht zu verbinden. Es ist die einzige Linie, die ohne staatliche Unterstützung hat zustande kommen können, und die auch heute noch, wennschon nach einer Reorganisation ihres Kapitalaufbaues, in rein privater Gestalt sich rentabel erweist.

Um weitere Bahnen zur Entstehung zu bringen, hat der türkische Staat seine Finanzkraft als Garant hinter die europäischen Kapitalien stellen müssen. Frankreich in allererster Linie, sehr viel später auch Deutschland haben sich dann, gestützt auf diese Deckung, der Aufgabe des Bahnbaues im türkischen Reiche gewidmet.

Französisch war bisher das ganze Netz der syrischen Bahnen. Als Stammlinie hat man die Verbindung Beirut—Damaskus zu bezeichnen, an welche sich in den nordsyrischen Ebenen die Strecke nach Hama (am Orontes gelegen) und nach Aleppo anschließt; südlich ist sie bis Meserib fortgeführt worden. Die kleine Bahn Jaffa—Jerusalem steht für sich, wird aber von denselben Finanzkräften getragen wie das nördliche Netz. In jener Zeit (1911) ist im Norden noch die Normalspurstrecke Tripolis—Homs hinzugekommen, die für Aleppo eine Verkürzung des Weges zur See hin bedeutet. Im ganzen handelt es sich dabei um 683 km Eisenbahn.

Ebenfalls französisch ist die Linie Smyrna—Kassaba—Afiun-Karahissar, die jetzt einen Anschluß an die Anatolische Bahn erhalten hat. Sie verbindet den besten Hafen der kleinasiatischen Westküste mit dem Hermostal, das nördlich von Smyrna eine ähnlich fruchtbare Mündungsebene gebildet hat, wie südlich das Mäandertal. Die Länge dieser Bahn beträgt jetzt 519 km.

Deutschland hat die größte Aufgabe auf sich genommen. Seine Anatolische Bahn von Haidar-Pascha (Konstantinopel) nach Angora und Konia umfaßt jetzt 1224 km, die Bagdadbahn wird auf rund 1640 km angegeben.

Der Staat ist, wie gesagt, an den französischen und an den deutschen Bahnen als Garant beteiligt, und zwar bei beiden Systemen in immerhin

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ähnlicher Form. Die Anatolische Bahn nämlich mit der staatlichen Garantie einer kilometrischen Bruttoeinnahme schließt sich der Art und Weise an, die bei den französischen Bahnen ausgebildet worden ist; und wenn bei der Bagdadbahn der Staat die Bauobligationen selbst ausgibt und deshalb für ihre Verzinsung und Tilgung unmittelbar den Inhabern aufzukommen hat, so ist materiell das Verhältnis nicht wesentlich anders. Die Bedeutung der staatlichen Garantie ist oben (S. 396) bereits gewürdigt worden. Hier mag nur eine Zusammenstellung noch folgen, welche die Beanspruchung des Staates erkennen läßt.

(Siehe Tabelle auf Seite 418.)

Endlich ist der Staat auch noch direkt für den Bahnbau seines asiatischen Bereichs eingetreten. Unter der technischen Leitung des Deutschen, der schon beim Bau der Saloniker Bahnen und bei der Anatolischen Bahn sich bewährt hatte — Meißner-Pascha — hat die Türkei vom Jahre 1900 an die sogenannte Hedshasbahn als Staatsbahn gebaut. Sie führt von Damaskus, zuerst dicht an der französischen Linie nach Meserib entlang, bis Petra in südlicher Richtung und biegt dann nach Südosten ab, um die heiligen Stätten des Islam, Medina und Mekka, zu erreichen. Der Wunsch, mit einer Zweiglinie von Petra den Meerbusen von Akaba zu erreichen, mußte vor englischem Einspruch in Friedenszeiten zurückgestellt werden; jetzt im Kriege wird diese Linie ebenso gebaut, wie man westlich des Toten Meeres die ägyptische Grenze in der Richtung des Suezkanals zu erreichen strebt. Der Anschluß an das Mittelmeer wird durch die Linie Haifa-Derat erreicht. Im ganzen umfaßt die staatliche Bahn, die bis Medina im Betrieb steht, rund 1300 km.

Alles in allem kommt also auf das riesige Gebiet der asiatischen Türkei, die man mit rund 1760 Mill. qkm annehmen kann, ein Eisenbahnnetz von 7400 km, die Bagdadbahn dabei als in der Hauptlinie fertig angenommen. Das ist gewiß kein großer Reichtum an wirklich modernen Transportgelegenheiten. Es ist höchste Zeit, daß an die Stelle der internationalen Eifersüchteleien, welche es bislang zu einem weiteren und systematischen Ausbau von Eisenbahnen nicht kommen ließen, ein geschlossenes Vorgehen tritt. Der Pläne sind bekanntlich genug vorhanden, und die Vertragsentwürfe, die im Frühjahr 1914 vor dem Ausbruch des Krieges abgeschlossen worden sind, geben immerhin einen Anhalt, wo die dringendsten Notwendigkeiten und anderseits die besten wirtschaftlichen Aussichten den Bahnbau zu-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Eisenbahngesellschaft | Länge | Garantiesumme auf je 1 km | | | Höchstsumme d. Garantie je 1 Jahr | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | km | Fr. | Ltq. | | Fr. | Ltq. | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Anatolische Bahn: | | | | | | | |
| a) Haidar-Pascha—Ismid . . | 92,000 | 10 300 | | | | | |
| b) Ismid—Angora . . . . . | 486,712 | 15 000 | | | 8 239 675[1] | 362 546[1] | |
| | 578,712 | 14 253 | — | Höchstleistung Ltq. 296,31 Fr. 6734,22 | 2 994 194[2] | 131 745[2] | |
| c) Eskischehir—Konia . . . | 445,443 | 13 727 | 604 | — | 3 000 000 | 132 000 | |
| | 1024,155 | | | | | | |
| d) Ada Bazar-Bolu-Zweigbahn | 200,000[3] | 15 000 | — | | | | |
| | 1224,155 | | | | | | |
| 2. Bagdad-Bahn: | | | | | | | |
| a) Konia—Bulgurlu. . . . . | 200,000 | 4 500[5] | — | — | 9 000 000 | 36 600 | |
| b) Bulgurlu—El Helif . . . | 840,000[4] | 4 500[5] | — | — | 3 780 000 | 166 320 | |
| c) El Helif—Bagdad . . . . | 600,000[6] | 4 500[5] | — | — | 2 700 000 | 118 800 | |
| | 1640,000 | | | | | | |
| 3. Smyrna-Kassaba-Bahn: | | | | | | | |
| a) Altes Netz . . . . . | 266,000 | | — | Feste Jahreszahlung Fr. 2 310 000 | 2 310 000 | 101 640 | |
| b) Neues Netz. . . . . | 251,336 | 18 881 | 830,96 | — | 4 741 960[7] | 208 646[7] | |
| | 517,336 | | | | | | |
| 4. Rayak-Hamah-Bahn: | 331,50 | 13 600 | — | — | 4 508 478 | 198 373 | |

[1] Nach Rückvergütung von Fr. 18602 an die Regierung gemäß späterem Sondervertrag.

[2] Nach Rückvergütung von Ltq. 244,77 an die Regierung gemäß späterem Sondervertrag.

[3] Davon 9 km in Betrieb.

[4] Davon 410 km in Betrieb.

[5] Garantie der Betriebskosten. Außerdem Garantie des Baukapitals mit Fr. 11000 per Kilometer, zu zahlen in staatlichen Bagdadbahn-Obligationen.

[6] Im Bau.

[7] Nach Rückvergütung von Ltq. 153,31 an die Regierung gemäß späterem Sondervertrag.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nächst erfordern. Es liegt auf der Hand, daß die große Querlinie der Anatolischen und Bagdadbahn zum Stamm eines ganzen Netzes anatolischer und mesopotamischer Bahnen sich auswachsen muß. —

Dem geringen Maß, mit welchem bisher das Innere des türkischen Reiches für den Verkehr erschlossen worden ist, entspricht es, daß auch die Seehäfen an Zahl gering und in ihren Einrichtungen im allgemeinen schlecht gehalten sind. Internationale Bedeutung haben in erster Linie Konstantinopel und Smyrna. An der syrischen Küste sind auch Jaffa, Haifa, Beirut und Tripolis zu nennen, während hoch im Norden Alexandrette zwar früher für Aleppo wichtig war, jetzt aber, dank den Eisenbahnen, durch Tripolis und Beirut verdrängt worden ist und erst in Zukunft, nach Durchführung der Hafenbauten und nach Fertigstellung des Amanustunnels der Bagdadbahn, wieder wichtig werden wird. Das benachbarte Mersina ist der Hafen für das ganze östliche Kleinasien, wie es sich vor allem um Kaisarieh herumgruppiert. An der Nordküste ist Trapezunt vor allem deshalb bedeutsam, weil hier noch immer ein nicht unbeträchtlicher Karawanenverkehr über Armenien hinaus nach Persien mit dem Meere sich berührt; und ebenso ist Samsun tief nach Armenien hinein, selbst bis Bagdad hin auf Karawanenwegen wirksam. An der Ostküste kommt Basra als Tor des Zweistromlandes in Betracht, während Arabien außer dem britischen Aden keinen einzigen Hafen von internationalem Range besitzt, und auch Aden ist vielmehr als Durchgangsplatz, denn als Seevermittler seines Hinterlandes bedeutsam.

Als wirklich modern und mit den Erfordernissen eines regeren Umschlagverkehrs eingerichtet, kann nur der Hafen von Haidar-Pascha bezeichnet werden, der zum Bereich von Konstantinopel gehört. Hier führt die Anatolische Bahn unmittelbar an das Meer heran; die Umladung zwischen Seeschiff und Eisenbahnwagen kann sich ohne jedes Zwischenglied vollziehen. Krane leisten die Arbeit sicherer und schneller als der türkische Hamal und machen dazu den Umschlag unabhängig von den engen Zunftbestimmungen, unter denen sonst der Verkehr so empfindlich leidet. Auch an Lagerungsgelegenheit fehlt es in einem modern eingerichteten Lagerhaus bei dieser deutschen Unternehmung nicht.

In eine andere Welt glaubt man sich dagegen versetzt, wenn man die Hafeneinrichtungen daneben hält, welche in den anderen Häfen der Türkei von französischen Gesellschaften verwaltet werden. Kon-



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stantinopel verfügt zwar im Stambuler Hafen, nicht aber im wichtigeren Galata über einen direkten Eisenbahnanschluß. Geradezu dürftig ist nach allgemeiner Klage, was an Lagerungsmöglichkeiten sich darbietet, und vollends bedeutet es eine gewaltige Erschwerung des Verkehrs, daß die geringe Ausdehnung der — übrigens auch nur notdürftig mit Holzplanken ausgebauten — Kajen wenigstens in Stambul dazu zwingt, die Schiffe mit der schmalen Hinterseite, nicht in der ganzen Breite an die Ufer zu legen. Dadurch wird nicht nur der Weg sehr eingeengt, welchen die Güter zwischen Schiff und Land zurückzulegen haben; sondern es wird auch jede Benutzung mechanischer Hilfsmittel unmöglich gemacht: der zunftgebundene Hamal beherrscht hier völlig das Feld.

Nicht anders sieht es in Smyrna und in Basra aus. Und doch sind diese Häfen noch gegen die übrigen ganz beträchtlich bevorzugt, insofern sie wenigstens den Schiffen feste Liegestellen darbieten, die das Landen und Löschen unabhängig von der Witterung stellen.

An der syrischen Küste und in Mersina, ebenso wie in Trapezunt und Samsun, müssen die Dampfer und größeren Segler dagegen alle auf der offenen Reede ankern. Zwischen See und Land schiebt sich daher noch ein Leichterverkehr, der selbst bei ruhigem Wetter ein gewisses Gefahrenelement in die Seeverbindungen einfügt. Ist die See aber unruhig oder fegt gar ein Sturm darüber hinweg, so hört jede Verkehrsmöglichkeit auf. Die Dampfer müssen das freie Meer zu gewinnen trachten, und gar nicht selten ziehen sie es vor, ihren Weg fortzusetzen, ohne die für den einen oder anderen Hafen bestimmten Sendungen abgegeben zu haben. Auch die Personen müssen dann unfreiwillig eine längere Seereise auf sich nehmen, während die am Lande wartenden Fahrgäste bis zur nächsten Schiffsgelegenheit weiter zu warten haben. Von einer festen Berechenbarkeit des Seeverkehrs ist daher nirgends zu sprechen; der Zufall der Natur entscheidet noch ausschlaggebend die Transportmöglichkeiten.

Demgemäß ist das ganze Wirtschafts- und Kulturleben der Türkei noch weit davon entfernt, den Wert der Zeit zu kennen. Es kann noch als der Gipfel der Unhöflichkeit gelten, selbst bei einem rein geschäftlichen Besuch alsbald mit dem Zweck herauszukommen. Einige Täßchen Kaffee und so manche Zigarette müssen erst genossen sein, ehe man von der Sache anfängt — kein Fahrplan drängt zu Eile und Pünktlichkeit. —

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das gibt auch dem Aufbau des Handels sein Gepräge.

Überall in den Städten des Orients ist der Träger des lokalen Handels der Bazar, der täglich sich abwickelnde Markt. Auf ihn bringt in den inneren Bezirken der Bauer, was er etwa über seinen eigenen Bedarf hinaus erzeugt hat und nun verkaufen kann; hier findet er, was durch den griechischen oder armenischen Händler aus anderen Gegenden herangebracht worden ist. Ein eigentlicher Marktverkehr im europäischen Sinne und eine räumliche Konzentration stehender Läden gehen im orientalischen Bazar ineinander über.

In den großen Städten jedoch, wie Konstantinopel und Smyrna, Damaskus und Aleppo, Bagdad — da ist der Bazar fast nur noch die räumliche Zusammenfassung der stehenden Läden, welche in ähnlicher Weise, wie es überall für das Handwerk gilt, straßenweise zusammengehörend sich aufbauen. Da findet man in armenischer oder griechisch-levantinischer Hand alle jene Schätze des Orients, die nicht nur auf den Orientalen selbst, sondern fast mehr noch auf den Europäer ihren Eindruck auch heute nicht verfehlen; freilich auch jene Unzahl von Fälschungen, die von Europa her mit dem Kaufdrang der europäischen Bazarbesucher so geschickt rechnen.

Einen wirklichen Türken, einen Osmanen wird man als Händler so leicht nicht antreffen. Bekanntlich wiederholt sich in der Türkei jene uralte Erfahrung, daß es auf dem ganzen Erdenrunde nur einige sehr wenige Völker gibt, welche mit Ziffern und Geld umzugehen verstehen und diese ihre natürliche Begabung und angelernte Kenntnis dazu ausnutzen, im Bereich der primitiver empfindenden Volksstämme Handel zu treiben. Da kann dann an jeder Straßenecke der griechische oder armenische Geldwechsler sein Wesen treiben; fordern doch sogar die europäischen Läden von Pera stets einen Preisaufschlag, wenn man nicht genau abgezählt den eigentlichen Preis zu entrichten vermag. Da heißt es also, beim Geldwechsler vorher die größeren Münzen in Kleingeld umtauschen, und froh kann man sein, wenn der Abzug, den der Wechsler hierbei macht, sich in den üblichen Grenzen nur hält. Auch der zahlenstolze Europäer muß sehr häufig merken, daß ihm das Zählen der kleinen Einheiten nicht geläufig genug ist, ihn vor Übervorteilungen zu sichern.

Der Großhandel liegt in Kleinasien vollends ausschließlich in armenischen, griechisch-levantinischen oder gar fremden Händen. England steht da unter den Fremden, wie schon erwähnt, weitaus an erster

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Stelle. Ihm dürfte Deutschland wohl folgen, während Frankreich, dessen kaufmännische Begabungen auch sonst in der Welt den modernen Anforderungen an Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit nicht recht gewachsen erscheinen, auch im persönlichen Aufbau des türkischen Außenhandels zurücksteht. Über alle Fremden hinaus ragt aber das griechische Element, das einen breiten Unterbau seines Großhandels in den Kleinhändlern findet, welche über ganz Kleinasien verbreitet sind; Griechen sind es, welche nicht nur im Export der wichtigsten Produkte eine führende Rolle spielen, die vielmehr auch durch ihre westeuropäischen Einkaufsfilialen den Import entscheidend beeinflussen. Das jüdische Element dagegen, das in der europäischen Türkei, vor allem in Saloniki, mit ausschlaggebend war, tritt in der asiatischen Türkei sehr weit zurück.

In Syrien und Mesopotamien kommt das einheimische Element wesentlich stärker zur Geltung. Zwar sind es auch hier die levantinischen Griechen und die Westeuropäer, welche überwiegend den Außenhandel in der Hand haben. Aber daneben stehen doch auch arabische Firmen, und erst recht sind diese es, welche die Verbindung des Ausfuhr- und Einfuhrhandels mit den Eingeborenen herstellen. Altarabische Kunst ist es ja, mit den Zahlen und mit Geld umzugehen. Ganz hat man sie denn doch nicht verlernt, wennschon die Europäer als gelehrige Schüler ihre früheren Meister jetzt in den Schatten stellen.

Den Einfluß dieser Fremden als schlechthin günstig zu bezeichnen, geht nicht an. Jedem „Passivhandel", wie man früher das Vorherrschen der fremden Volkselemente zu bezeichnen pflegte, ist nun einmal eigentümlich, daß er von Zeit zu Zeit die Kapitalien aus dem Lande herausnimmt, in welchem er sie erspart hat; die älter gewordenen Firmeninhaber pflegen sich nach der Heimat zurückzusehnen und dort dann zu verzehren, was sie in der Fremde sich erarbeitet haben. Dem steht allerdings als ein Aktivum die wirtschaftliche Hebung gegenüber, welche das Land ihrer Tätigkeit ihnen zu verdanken hat; sie haben nur Spesen verdient, während der Hauptteil der Exportpreise in die Produktion hineinzufließen pflegt, und auch der Import ist wirtschaftlich wertvoll, weil er durch die Auslösung des Kaufwunsches zum Verkauf und damit zur Steigerung der einheimischen Produktion anreizt. Aber die Türkei ist in fast allen ihren Teilen noch derart wirtschaftlich primitiv gestellt, daß das ungeregelte Walten des fremden Kaufmanns doch seine sehr großen Gefahren in sich trägt. Das Übergewicht seiner wirtschaftlichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kenntnis führt ihn dazu, den einheimischen Bauer in immer drückender werdende Abhängigkeit zu bringen: er läßt den ahnungslosen Naturalwirtschaftler auf Kredit entnehmen, wonach der Sinn des Augenblicks ihm steht, und zwingt ihn dann, seine Produktion zu unvorteilhaftester Zeit und zu schlechten Preisen an den zum Gläubiger gewordenen Verkäufer jener schönen und doch vielfach nichtigen Dinge abzusetzen. Im Hintergrund steht dann nicht selten die Zwangsenteignung des kleinen Grundstücks, auf welchem der Türke wie der arabische Fellache seine ganze Existenz aufbaut. Namentlich von Syrien wird sehr geklagt, daß die levantinischen Großkaufleute und Bankherren von Beirut schon in sehr bedenklichem Umfange auf diesem — auch sonst nur allzu bekannten — Wege sich in den Besitz großer Landkomplexe gesetzt haben, die alte Bauernbevölkerung zu besitzlosen Proletariern herabdrückend. Allein dem privatwirtschaftlichen Gewinninteresse darf deshalb die zukünftige Entwicklung der Türkei, ihre straffere Eingliederung in die Weltwirtschaft, sicherlich nicht überlassen werden.

## IV. Die Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Darstellung des türkischen Wirtschaftslebens macht begreiflich, daß sich das riesige Gebiet bisher zu einer wirklich nennenswerten Wirtschaftsmacht nicht hat entfalten können. Alles, was in den vorgeschrittenen Gebieten der Erde als spezifisch modern und als Träger der neuzeitlichen Entwicklung uns entgegentritt, ist in der Türkei entweder gar nicht oder erst in den allerersten Anfängen vorhanden. Die Technik der Produktion ebenso wie die des Transportes zeigt noch die völlige Abhängigkeit von der Natur, die für alle älteren Gestaltungen charakteristisch ist. Und nur auf ganz schmalen Streifen, wo die Eisenbahnen neuzeitliches Leben hingebracht haben, sind leise Fortschritte zu bemerken.

Dabei ist auffallend, daß trotz des regen Interesses, welches von allen europäischen Nationen dem Leben der Türkei entgegengebracht wird, die frische Initiative westeuropäischen Unternehmertums bisher nur so wenig erreicht hat. Bedenkt man, wie nahe doch eigentlich der Ostrand des Mittelmeeres dem europäischen Bereich liegt, so muß das Tempo der bisherigen türkischen Entwicklung als außerordentlich langsam bezeichnet werden. In weit entlegenen Gebieten hat europäisches

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kapital und europäische Unternehmungslust zumeist sehr viel mehr schon erreicht.

Aber gerade jenes lebhafte, europäisch-politische Interesse hat sich störend geltend gemacht. Man braucht sich nur zu erinnern, welche langwierigen Kämpfe die Deutsche Bank und mit ihr die Türkei haben durchfechten müssen, ehe es — entgegen den Bestrebungen von England, Rußland und Frankreich — zur Feststellung der Linienführung für die Anatolische Bahn und zur Erteilung der Konzession für die Bagdadbahn kommen konnte. Von jenen achtziger Jahren an, in denen das Osmanische Reich Deutschland wie für seine militärische Reorganisation, so auch für seinen wirtschaftlichen Neuaufbau zu Hilfe gerufen hat, hat nichts der Türkei mehr geschadet als die Tatsache, daß die anderen europäischen Mächte nunmehr ihr Interesse an einer wirtschaftlichen Hebung des türkischen Reiches vollständig verloren und ihr Verhältnis zum Osmanentum ausschließlich unter politischen Gesichtspunkten zu betrachten pflegen. Namentlich im neuen Jahrhundert, genauer vom Regierungsantritt Eduards VII. von England (1902) an, tritt für die westeuropäischen Mächte der Gedanke, in der Türkei einen Freund Deutschlands wirtschaftlich und damit auch politisch schwach zu halten, ganz und gar in den Vordergrund, und seit der Zusammenkunft Eduards mit Nikolaus II. in Reval (1908) kommt gar die Absicht der Aufteilung zu entscheidendem Gewicht. Jede Maßnahme, welche die Türkei zur Hebung ihrer Kräfte in Angriff nahm, wie der Ausbau der Hedshasbahn, die Erhöhung der Zölle, die Aufhebung der Kapitulationen und mit ihnen der Steuerfreiheit der Ausländer, findet seitdem den schärfsten Widerspruch der nicht-deutschen Mächte. Es zeigt sich immer deutlicher, daß ausschließlich Deutschland an einer wirtschaftlich starken Türkei Interesse nimmt.

Anderseits darf jedoch nicht verkannt werden, daß auch von der Natur und aus der ganzen Rechtsgestaltung des Osmanenreiches, wie auch aus der Art seiner Bevölkerung sehr erhebliche Hindernisse dem wirtschaftlichen Fortschritt sich entgegenstemmen. Die Zukunft wird zeigen müssen, ob es bei Ausschaltung der politischen Hemmungen möglich sein wird, dieser Gegenkräfte Herr zu werden.

## 1. Landwirtschaft und Bevölkerungsfrage.

Wir haben gesehen, daß die natürlichen Bedingungen für den Ackerbau insofern nicht günstig liegen, als das Klima mit seinen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

scharfen Gegensätzen in weiten Strichen die widerstandsfähigsten Kulturen nicht zuläßt und dazu durch das Fehlen des Wassers das Ergebnis des tatsächlichen Anbaues stark zum Spiel des Zufalles macht. Anderseits gilt der Boden als sehr fruchtbar, wo nicht direkt Wüste ist oder Hochgebirge.

Die klimatischen Gegensätze zu überwinden, ist natürlich nicht möglich. Aber ihre Wirkungen abzuschwächen, hat die moderne Landbenutzungstechnik doch gelernt. Vor allem erscheint es, rein technisch betrachtet, als durchaus möglich, des Mangels an Feuchtigkeit Herr zu werden; besteht er doch in weiten Strichen der Türkei nicht so sehr absolut, als vielmehr nur insoweit, als an einigen Stellen die gelegentlich der Schneeschmelze und bei starken Regengüssen herunterkommenden Wassermassen allzu schnell ablaufen, ohne nachhaltigen Einfluß auf den Boden zu gewinnen, und als an anderer Stelle eine starke Sumpfbildung beträchtliche Teile des Bodens durch zu große Feuchtigkeit und die Umgebung wegen zu geringen Wassergehalts unbrauchbar macht. So ist zum Beispiel in all den Alluvialebenen, die sich an der Mündung der Flüsse ausbreiten, bisher nur deshalb ein so geringer Teil des Bodens in Bearbeitung genommen, weil sehr beträchtliche Flächen der Sumpfbildung überlassen worden sind, und das gleiche gilt von weiten Strichen der kleinasiatischen Hochebene, während anderseits das Zweistromland unter zu geringer Ausbreitung des Wassereinflusses leidet.

Eben deshalb bieten sich hier für die Zukunft recht gute Aussichten. Bei Konia hat die Anatolische Bahn im Auftrage und auf Rechnung des türkischen Staates bereits so große Ent- und Bewässerungsanlagen geschaffen, daß eine Fläche von rund 50 000 ha dem Sumpf und der Steppe abgerungen worden ist; mit ihrer Besiedlung ist schon nach dem Abschluß der Balkankriege und vor dem jetzigen Weltkriege begonnen worden. Für die Ebene von Adana war ein sehr viel weiter gehendes Projekt bereits der Ausführung nahe; nicht weniger als etwa 500 000 ha sollten da dem Anbau von Baumwolle gewonnen werden. Und wenn man für die Ebenen des Mäander und des Hermos noch nicht zu ähnlichen Schritten gekommen ist, so liegt es nicht an der Unüberwindlichkeit natürlicher Schwierigkeiten, als vielmehr daran, daß dieses Gebiet unter dem Einfluß der französischen Smyrnabahnen sich befindet. Dagegen ist wieder allgemein bekannt, welch große Erwartungen gerade England an die systematische Be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wässerung des südlichen Mesopotamiens knüpft, wofür es durch den Erbauer der großen Niltalsperre von Assuan, Sir William Wilcox, bereits ausführliche Pläne hat ausführen lassen, und auch von Deutschland her ist die Ausführbarkeit dieses Projekts durchaus bestätigt worden. Dort aber handelt es sich gleich um Millionen von Hektaren, die wieder zu einer Fruchtbarkeit gebracht werden sollen, wie sie vor der türkischen Herrschaft dem gesamten Zweistromland den Ruf gebracht hat, der Sitz des Paradieses zu sein.

Ungleich schwieriger, weil nicht nur eine Kapitalfrage, wird es dagegen sein, der Trockenheit dadurch entgegen zu arbeiten, daß man über das ganze Land hin und vor allem am Oberlauf der Ströme den Wald zur Entstehung bringt, der früher dort gestanden haben muß. In kleinem Umfang sollen allerdings, wie schon erwähnt, derartige Arbeiten bereits vor Jahren einmal an einigen Stellen von der türkischen Regierung in Angriff genommen worden sein; aber sie haben offenbar — wie ja das meiste, was das Beamtentum des alten Regiments zur Ausführung übernahm — unter der absoluten Systemlosigkeit und unter dem ewigen Wechsel der entscheidenden Beamten gelitten, sind jedenfalls ohne jede Bedeutung geblieben. Dazu trat ihnen die Bevölkerung immer feindlich entgegen. Und eben damit ist das schwerste Hindernis berührt. Ein irgend nennenswertes Aufforsten hat zur Voraussetzung, daß die betreffenden Gegenden ihr Wirtschaftssystem einigermaßen ändern; sie müssen von der Betonung der Kleinviehhaltung zum Ackerbau übergehen — und das ist von primitiven Menschen, die allenthalben in der Welt mit zäher Festigkeit am Altgewohnten festzuhalten pflegen, so leicht nicht zu erwarten. Da muß erst von benachbarten Bezirken her der Ackerbau als derart ertragreich sich ihnen darstellen, daß der Vorteil unmittelbar handgreiflich ihnen entgegentritt. Mögen also solche Aufforstungsarbeiten in weiten Strichen ohne besondere technische Schwierigkeiten und auch ohne großen Kapitalaufwand, wie behauptet wird, sich wirklich zur Ausführung bringen lassen — dieser Fortschritt wird nur außerordentlich langsam sich durchsetzen und kann für absehbare Zeit wohl kaum in Rechnung gestellt werden.

Immerhin sind die Flächen, welche durch rationelle Bewässerung zum Anbau gebracht werden können, im Gesamtbereich des riesigen Gebietes so ausgedehnt, daß die zu erzielende Stärkung der Wirtschafts-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kraft für den gesamten Staat von maßgeblicher Bedeutung sein muß. Hier wird daher zuerst nachhaltig einzusetzen sein.

Für Deutschland kommt dabei noch besonders in Betracht, daß der zu ermöglichende Ackerbau sich zu großem Teil auf Kulturen erstrecken kann, welche für unsere eigene Wirtschaft eine wichtige Ergänzung bedeuten. Bei Konia schon rechnet man darauf, daß nicht nur Getreide auf den neugewonnenen Flächen gebaut werden kann — das wird in der Türkei selbst, soweit ein Überschuß über den eigenen Bedarf der neuen Bevölkerung erzielt wird, seinen Absatz finden; mehr noch werden Sesam und andere Ölfrüchte subtropischen Charakters im dortigen heißen Sommer gedeihen, also etwas, was wir selbst nicht bauen können und doch in immer steigendem Umfang verbrauchen. In der Ebene von Adana und erst recht in Mesopotamien wird das Hauptgewicht auf die Gewinnung von Baumwolle gelegt werden dürfen, ebenso wie übrigens im Hinterland von Smyrna; und daß wir dafür immer neue Produktionsquellen uns öffnen müssen, ist allgemein anerkannt. Schon jetzt genießt die Adana-Baumwolle den Ruf guter Qualität, die sich zudem unter dem Einfluß der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft schon merklich gebessert haben soll. Für Mesopotamien erwartet man in englischen Kreisen ein Produkt von der Güte der ägyptischen Baumwolle, weil nach der Durchführung der Bewässerungspläne die Produktionsbedingungen die gleichen wie am Nil sein werden; und das ist bekanntlich die beste Baumwolle, die es einstweilen auf der Erde gibt. Wenn auch selbstverständlich in Friedenszeiten niemand daran denken kann, ein solches Massengut anders als zur See zu transportieren, so bringt uns doch der Krieg mit brutaler Deutlichkeit den Wert zum Bewußtsein, den es für uns haben muß, im äußersten Notfall einmal Baumwolle auf dem Landwege von der Türkei her beziehen zu können.

Überhaupt wird es für uns von Wichtigkeit sein, wirtschaftlich an der Erschließung subtropischer Gebiete uns beteiligen zu können. Baumwolle ist ja nicht das einzige, was wir regelmäßig aus solchen Erdstrichen beziehen, und wofür wir jetzt in vollem Umfang fremdem Kapital und fremdem Unternehmertum tributär sind. Man braucht auch keineswegs der Utopie nachzuhängen, daß Türkisch-Asien uns etwa wirtschaftlich ganz unabhängig vom Auslande stellen könnte. Soviel Mengen werden sich sicherlich erzielen lassen, daß wir für unsere Verarbeitung dieser Rohstoffe einen Sicherungsquotienten von

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

immerhin erheblichem Gewicht in die Hand bekommen, und daß wir demgemäß auch bei der Preisbildung ein entscheidendes Wort mitzusprechen haben. —

Allerdings ist es mit der Bewässerung allein nicht getan. Schwerer noch als die Natur, lastet die Rechtsgestaltung auf dem türkischen Ackerbau.

Während nämlich der Betrieb so gut wie ausschließlich bäuerlicher Kleinbetrieb ist, haben in den Eigentumsverhältnissen in sehr erheblichem Umfang Latifundien sich breit gemacht und damit einen recht großen Teil des brauchbaren Landes und auch der Flächen, für die eine spätere Benutzbarkeit in Betracht kommt, in die Hand von Eigentümern gelegt, welche sich um die Bewirtschaftung des Bodens nicht kümmern. Der Domänenbesitz des Sultans ist ebenso riesig wie das sogenannte Wakufgut, das heißt das Eigentum der Kirche und der milden Stiftungen. Enorme Landstrecken befinden sich außerdem im Besitz von großen Grundherren, die in Konstantinopel und in anderen großen Städten ihre Grundrente als Beamte, Offiziere und auch Rentner verzehren und ihren Landbesitz ausschließlich als Rentenquelle behandeln. Alle stimmen darin überein, daß sie in ähnlicher Weise, wie es die englischen Grundherren mit ihren irischen Besitztümern vor den großen Landreformen zu machen pflegten, die Verwaltung an Zwischenleute übertragen, die nun erst recht kein anderes Interesse kennen, als die Pachtsumme, die sie an die Eigentümer zu entrichten haben, in möglichst gesteigertem Betrage durch Weiterverpachtung aus den eigentlichen Bewirtschaftern herauszuholen.

Der Bauer ist dann nur das letzte Glied einer Kette, die mit immer steigendem Gewicht an den Erträgnissen des Bodens zerrt; ihn „beißen die Hunde“. Seine Belastung ist um so stärker, als sie, den naturalwirtschaftlichen Grundlinien des ganzen Wirtschaftsaufbaues entsprechend, nicht in bar, sondern in einem Teil des Rohertrages zu entrichten ist. Alle Nachteile, die bei unglücklichen sozialen Verhältnissen das Teilbauwesen zu zeigen pflegt, kommen hier mit verschärfter Wucht zur Geltung. Der Grundherr ist der große Mann, der als höherer Beamter seinen Einfluß immer den Interessen des Bauern entgegenzusetzen vermag. Auch der Zwischenmann, der zur wohlhabenden Schicht gehört und deshalb ebenfalls großen Einfluß genießt, ist dem Bauern weit überlegen. Eine andere Ernährungsmöglichkeit als den Anbau der Nahrungsmittel gibt es für die ländliche Unterschicht über-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haupt nicht. Und so gehört nicht viel Phantasie dazu, um sich auszumalen, was einem solchen Teilpachtbauer vom Rohertrage seines Gütchens schließlich übrigbleibt.

Auch da aber, wo die Bauern das von ihnen bearbeitete Land selbst ihr eigen nennen können, ist es noch zum Teil nicht ein unmittelbar persönliches Verhältnis, in welchem sie zum Boden stehen; die Gemeinde ist vielfach der Eigentümer, nicht der einzelne Bauer. Irgendein Interesse, den Rohertrag zu steigern, hat der Bauer auch in diesem Falle nicht. Erst recht fehlt notwendigerweise in einer so gedrückten Bevölkerungsschicht die geistige Atmosphäre, aus der heraus Fortschritte zur Durchführung gelangen können. Eine nachhaltige Agrarreform muß daher für die Türkei genau so als unentbehrliche Voraussetzung jeder wirklich nennenswerten Produktionssteigerung bezeichnet werden, wie überall sonst die Bauernbefreiung am Anfang der modernen wirtschaftlichen Entwicklung gestanden hat und steht. Da hat also der türkische Staat als Gesetzgeber das entscheidende Wort. —

Ebenso hängt vom Staate die Reform jener Gesetzgebung ab, welche noch über das Grundbesitzsystem hinaus den Bauern den letzten Rest von Lebensenergie in der Türkei nimmt: der Steuerverfassung. Auch die Steuer wird selbstverständlich noch in natura als Zehnt erhoben, und auch sie ist in ganz ähnlicher Weise an die privaten Steuereinnehmer verpachtet, wie der Grundherr seine Pachteinnahmen zu verpachten pflegt. Wieder muß der Bauer also beträchtlich mehr aufbringen, als der Staat eigentlich selbst in Anspruch nimmt: man rechnet, daß der Zehnt allein etwa 12—15% vom Rohertrag der Ernten dem Bauer fortnimmt.

Dazu ist die besondere Form, wie Pacht und Steuer eingetrieben werden, für die Betriebsführung von erheblichem Nachteil. Der Bauer ist nämlich verpflichtet, die Frucht so lange auf dem Felde stehen zu lassen, bis der Steuereinnehmer und der Oberpächter sich über den Ertrag selbst ein Urteil gebildet haben. So manche Ernte geht dann jedes Jahr nur deshalb zugrunde, weil die beiden gewichtigen Persönlichkeiten zu spät sich auf das Feld hinaus bemühen. Der Bauer, dem die Abschätzung noch nicht zuteil geworden ist, steht machtlos jedem Witterungseinfluß gegenüber, der ihn um den Ertrag seiner Arbeit zu bringen droht.

Die Steuerverfassung greift aber noch von einer anderen Seite her in den landwirtschaftlichen Betrieb ein. Die Kapitulationen näm-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lich — jene alten Verträge also, die noch aus dem 18. Jahrhundert stammen und das Verhältnis der Fremden zum türkischen Staat regeln — sie verweigern dem Staate jedes Recht, die Fremden zur Steuerleistung heranzuziehen. Nun sind aber fast alle gewerblichen Unternehmungen größerer Art in der Hand fremder Unternehmer. Tatsächlich bedeutet also diese Steuerfreiheit, daß der türkische Staat die gewerblichen Betriebe nicht besteuern darf. Ihm stehen mithin außer den Zöllen bei der Einfuhr und Ausfuhr tatsächlich kaum irgendwelche Einnahmequellen zur Verfügung, als die Zehnten, die er von der Landwirtschaft erhebt. Und auch die Zölle sind in ihrem Betrage durch internationale Abmachungen festgelegt, können also bei steigendem Staatsbedarf immer nur — wie die Erfahrung gezeigt hat — nach unendlich langwierigen Verhandlungen einmal erhöht werden. Der Staat kann also eine Entlastung des Bauern durch das Heranziehen anderer Steuerträger nicht herbeiführen.

Auch hier liegt also die Entscheidung über die Zukunft des landwirtschaftlichen Betriebes beim Staat. Er hat denn auch schon seit vielen Jahren darauf gedrängt, von den Kapitulationen frei zu werden und das Recht auf Besteuerung gewerblicher Betriebe in die Hand zu bekommen. Er hat weiter — in Fortführung des Gedankens, der die Zigarettenfabrikation zum staatlich bestimmten, allerdings von der privaten Regiegesellschaft ausgeführten Monopol gemacht hat — seit Jahren auch dahin gedrängt, für die Herstellung oder doch den Absatz der Waren Monopolien einführen zu dürfen. Und schließlich hat er auch eine Erhöhung der Einfuhrzölle erstrebt. Aber nur mit diesen letzten Wünschen ist er einige Male durchgedrungen, so daß die Einfuhrzölle, die ursprünglich bei der Neuordnung der internationalen Beziehungen (1838) auf 5% vom Werte der Ware festgesetzt waren, im Jahre 1861 auf 8 und im Jahre 1911 noch einmal auf 11% gesteigert worden sind. Mit den anderen Bestrebungen hat er aber bei den fremden Mächten, außer bei Deutschland, niemals Gegenliebe gefunden.

Jetzt ist jedoch formell die Bahn frei; es war bekanntlich die Einleitung des Krieges von türkischer Seite her, daß die Türkei die alten Kapitulationen einseitig aufgehoben und die Einfuhrzölle auf 15% erhöht hat. Nach dem Kriege wird es für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von grundlegender Bedeutung sein, die einseitige Steuerbelastung der bäuerlichen Betriebe durch das Heranziehen der anderen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einnahmequellen ganz wesentlich zu ermäßigen und in der Form zu modernisieren. Gewiß ein Vorhaben, das nicht auf einmal und in raschen Schritten durchgeführt werden kann, das aber doch von allem Anfang an im Auge behalten werden muß. Da das Osmanenreich zu anderen als Realsteuern weder wirtschaftlich noch erst recht staatlich-sozial schon reif genannt werden kann, so wird in der Tat die steuerliche Heranziehung der gewerblichen Betriebe und der Aufbau staatlicher Monopole um so mehr den zu beschreitenden Weg bedeuten, als die Zollverfassung ebenfalls dringend einer durchgreifenden Reform bedarf. —

Endlich gehört es zu den vom Staate zu lösenden Aufgaben, wie überhaupt, so vor allem in den bäuerlichen Gebieten Armeniens, Mesopotamiens und Ostsyriens mehr als bisher für die persönliche Sicherheit der Ackerbaubevölkerung und für die Sicherheit der Ernte gegen räuberische Überfälle der benachbarten Beduinen und Kurden zu sorgen. Jetzt ist dort das wirtschaftliche Leben zu großem Teil gerade für die landwirtschaftliche Bevölkerung ins völlig Ungewisse gestellt. Sie weiß nie, inwieweit sie wird ernten können, was sie gesät hat. Mehr zu säen, als dem notwendigsten Bedürfnis entspricht, und dadurch etwa Gelegenheit zu Ersparnissen zu bekommen, ist für sie geradezu gefährlich; müßte doch eine auch nur einigermaßen behäbige Lebensführung sofort die Aufmerksamkeit der nomadisierenden Räuberstämme auf sich lenken. Die Machtmittel des Staates reichen in jenen Gegenden bei weitem nicht aus, die Kurden und Beduinen in Schach zu halten. Vielfach zieht man es vor, durch regelmäßige Geschenke an die wichtigeren Stämme den Frieden der Bevölkerung zu wahren; aber auch das bringt keinen nachhaltigen Erfolg.

Hierin Abhilfe zu schaffen, wird der Türkei in Zukunft durch die Eisenbahn ganz wesentlich erleichtert werden. Wo jetzt große Truppenmengen, wie sie tatsächlich für solche Zwecke nicht gut zur Verfügung stehen können, zur Befriedigung des Gebiets erforderlich wären, da lassen sich nach Fertigstellung des Schienenweges auch kleinere Garnisonen hin und her werfen, so das Ganze einigermaßen sicher bewachend.

Dagegen wird auf absehbare Zeit wohl nicht daran gedacht werden können, die räubernden Nomadenstämme etwa durch Seßhaftmachung von ihrem Handwerk abzubringen. Das würde eine völlige Entwaffnung zur ersten Voraussetzung haben und außerdem eine so tiefgreifende Umwälzung im Gefühlsleben der betreffenden Bevölkerung bedeuten,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

daß der Übergang zur neuen Wirtschaftsform, wenn überhaupt, so jedenfalls nur außerordentlich langsam sich vollziehen kann. Das Verlockende einer wirtschaftlichen Besserstellung, wie sie durch die Eisenbahn in Aussicht genommen werden kann, darf nach dieser Richtung in seiner Wirkung nicht überschätzt werden. Gefühlswerte, die doch sogar den ganz modernen „Kapitalisten" in seiner Wirtschaftsführung sehr maßgeblich mitzubestimmen pflegen, sind beim primitiven Naturalwirtschaftler von schlechthin ausschlaggebender Bedeutung. —

Endlich ist noch des letztlich entscheidenden Grundübels zu gedenken, das von den sozialen Verhältnissen her einer Ausdehnung des Ackerbaues und ebenso einer Intensivierung der Betriebe sich nachhaltig entgegenstemmt: der Geringfügigkeit der Bevölkerung, und des Bevölkerungsrückganges.

In Kleinasien steht es nach den Berichten aller Ortskenner am schlechtesten. Diese Provinzen tragen in sich den Kern des eigentlichen Osmanentums; von Eskischehir hat die türkische Eroberung des Großreichs ihren Anfang genommen. Immer wieder hat daher gerade Anatolien die Kraft seiner Männer dem Staate für seine mannigfachen Kriege zur Verfügung stellen müssen, und immer wieder ist der für die Entwicklung wichtigste Teil der Bevölkerung geradezu dezimiert worden. Dazu hat der Garnisondienst, welcher die anatolischen Regimenter zu gutem Teil nach Konstantinopel und sonst in die größeren Städte der europäischen Türkei und der kleinasiatischen Küste hineinzieht, die Soldaten in sehr beträchtlichem Umfang in Berührung mit Krankheitsherden gebracht, die nun ihre Wirkung auch auf die Heimat der jungen Männer nicht verfehlen: Kleinasien soll in geradezu erschreckender Weise von Geschlechtskrankheiten schlimmster Art erfüllt sein.

In Syrien und Mesopotamien steht es allem Anschein nach etwas besser. Hier sitzt die Bevölkerung, gemessen an den extensiven Ernährungsmöglichkeiten, immerhin schon ziemlich dicht. Aber vom Übel ist hier, daß der schroffe Gegensatz, in dem die teilweise christliche Bevölkerung zur mohammedanischen Staatsverwaltung unter dem früheren Regiment gestanden hat, gerade einen großen Teil der tüchtigsten Elemente regelmäßig zur Auswanderung trieb. So dicht, daß von einem Überfluß an Bevölkerung gesprochen werden könnte, sitzt denn doch auch hier nicht die Bevölkerung. Es ist deshalb kein Ersatz für die Minderung der produktiven Menschenkräfte, wenn die Auswanderer

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

regelmäßig einige Millionen türkischer Pfunde in die Heimat zu schicken pflegen.

Für die Zukunft des türkischen Reiches kommt schlechthin alles darauf an, daß es gelingt, die Bevölkerungsentwicklung in eine andere Richtung umschlagen zu machen. Das wird sich in Syrien verhältnismäßig leicht wohl erreichen lassen. Die Anerkennung der Christen als eines staatlich gleichberechtigten Volksteiles kann hier zusammen mit einer Reform des formalen Grundrechts wenigstens die Auswanderer in der Heimat halten. Und wird dann durch den weiteren Ausbau der Eisenbahnen der nachbarschaftliche Güteraustausch noch über das jetzige Maß hinaus gesteigert, so wird man in diesen gesegneten Strichen mit zunehmender Bevölkerung noch mehr wie jetzt rechnen dürfen. Mesopotamien bietet ebenfalls gute Aussichten; Befriedung des Gebiets und wirtschaftliche Fortschrittsmöglichkeiten werden in der Wirkung auf die Bevölkerung nicht versagen.

Aber Kleinasien! Der Menschheitsseuche, der Syphilis hier Herr zu werden, ist eine wahre Herkulesarbeit und jedenfalls solange eine kaum lösbare Aufgabe, als nicht ein dichteres Eisenbahnnetz die Wirksamkeit moderner Heilmethoden auszubreiten erlaubt. Vor allem aber wird es darauf ankommen, frische Bevölkerungsteile auf den weiten Flächen einzusetzen, die noch der Bebauung harren oder gar erst durch den Rückgang der Bevölkerung ihren Anbau verloren haben. Ein kleiner Anfang ist da schon gemacht worden: die Türkei hat in ihre kleinasiatischen Bezirke nicht unbeträchtliche Teile jener Flüchtlingsscharen hinübergebracht, die aus Rußland und aus den europäischen Provinzen vor dem Druck der christlichen Völker gewichen sind. Diese Entwicklung heißt es jetzt soweit wie nur irgendmöglich zu fördern und zu steigern. Sind es auch zumeist arme, elende Geschöpfe, die nichts mehr zu verlieren haben, so stehen sie doch im Rufe, aus den ewigen Reibungen und Kämpfen der früheren Heimat sich eine gewisse Widerstandskraft bewahrt zu haben, und auch körperlich sollen sie nicht so verseucht sein, wie die kleinasiatischen Volksteile. Allerdings handelt es sich dabei nicht etwa gleich um Millionen von Menschen; aber einige Hunderttausende sind auch schon als wichtige Bereicherung anzusprechen. Jedenfalls muß diese Lösung der Bevölkerungsaufgabe ganz besonders betont werden, will man nicht auf jeden Versuch einer wirklich nachhaltigen Verbesserung der Rasse von vornherein verzichten.

Den Gedanken, etwa durch deutsche Kolonisation das türkische



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bevölkerungsproblem zu erleichtern — den darf man wohl als allgemein aufgegeben bezeichnen. Die politischen Umwälzungen der letzten Jahre haben gerade auch in den obersten Schichten der türkischen Staatsverwaltung eine so starke Betonung der eigenen nationalen Art herbeigeführt, daß die Abneigung gegen fremde Dauersiedlungen eher zu- als abgenommen hat, und in den ländlichen Bevölkerungsteilen würde man noch viel weniger irgendwelche Gegenliebe für solche Pläne finden; einer fremden Einwanderung wird sobald nicht durch eine fundamentale Umwälzung des bestehenden Grundrechts das Tor geöffnet werden. Außerdem hat Deutschland weder jetzt, noch in absehbarer Zeit Bevölkerungsteile frei, die wir für ländliche Siedlungen an ein befreundetes Ausland abgeben könnten. Unsere Auswanderung ist bekanntlich auf ein Minimum zusammengeschmolzen. Eigentlich landwirtschaftlicher Natur ist sie vollends in nur ganz geringem Maße, und was noch an ländlicher Bevölkerung aus der Enge der heimischen Bezirke in neue Wohnsitze hineindrängt, das brauchen wir selbst für die stärkere Besiedlung unserer Ostmarken, wie auch für die Urbarmachung der großen Heide- und Moorflächen, die noch ihrer Benutzung harren. Der Krieg mit den großen Lücken, die er gerade auch in unsere landwirtschaftliche Bevölkerung hineingerissen, stellt uns da eine Vergrößerung dieser Aufgabe in Aussicht, welche uns wohl den Gedanken nahelegt, vom Ausland her die früher abgestoßenen Teile des Deutschtums in unsere Grenzen zurückzuziehen, welche aber zum Abgeben an das Ausland schon gar nichts mehr übrig läßt. Gewiß werden wir also der Türkei mit Kapital zu Hilfe kommen können, ihr die Bevölkerungsaufgabe zu erleichtern; das Menschenmaterial muß und will sie selbst stellen.

Kapitalhilfe ist es auch, mit welcher wenigstens etwas den Produktionswirkungen der Bevölkerungsbewegung entgegengearbeitet werden kann. Gewiß sind die allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse, wie schon wiederholt erwähnt, noch längst nicht und auch für absehbare Zeit nicht auf einen Stand gediehen, bei dem eine wirklich intensive Betriebsführung für die türkische Landwirtschaft in Betracht kommen könnte. Namentlich darf man nicht etwa glauben, daß die eigentliche Bodenbearbeitung schon mit Hilfe maschineller Einrichtungen bewerkstelligt werden könnte. Wo so wenig Absatzmöglichkeiten gegeben sind, und wo noch soviel Land zur Verfügung steht, da ist die oberflächliche Behandlung des Ackerlandes die allein mögliche Betriebsform; es sei

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nur an die denkbar extensive Bearbeitung erinnert, wie sie nicht nur etwa in so wenig entwickelten Gebieten wie Sibirien und Kanada noch immer herrscht, wie sie vielmehr auch für die eigentlichen Getreidebezirke der Vereinigten Staaten bezeichnend ist. Allenfalls kann man vielleicht daran denken, den alten Hakenpflug durch den europäischen Schärenpflug zu ersetzen, obwohl auch das an der Schwäche des kleinasiatischen Zugviehes, der Rinder und Büffel, ein schwer zu überwindendes Hindernis findet.

Gerade die Erfahrungen der eben genannten anderen Länder, nicht zuletzt auch die Verhältnisse Sibiriens, legen aber den Gedanken nahe, mit maschineller Hilfe wenigstens die an sich so geringfügigen Ernten völlig einzuheimsen. Wenn es gelungen ist, zum Teil mit staatlicher Unterstützung, in jeden sibirischen Bauernhof eine Mähmaschine einfacher Art einzuführen, und wenn dort dorfweise auch Dreschmaschinen schon allgemein benutzt werden, so darf man es vielleicht als wirtschaftlich möglich bezeichnen, auch in der Türkei das Fehlen der menschlichen Arbeitskräfte durch das Einsetzen solcher Maschinen auszugleichen. Auch der sibirische Bauer ist denn doch, wenn er schon seinen Berufsgenossen aus dem europäischen Rußland an Tatkraft und Intelligenz wie auch an Wohlhabenheit erheblich übertrifft, noch immer ein recht primitiver Mensch, der erst zur Benutzung solcher Hilfsmittel angeleitet werden muß. Es ist in der Tat im wesentlichen eine Kapitalfrage, die da zu lösen ist; ohne weit ausschauende Kredite geht es nicht ab — pflegt doch auch der Nordamerikanisch-Kanadische Trust für landwirtschaftliche Maschinen seinen Absatz in Sibirien ganz regelmäßig auf dreijährige Kaufpreisabzahlung einzustellen. Schwächer als die sibirischen Pferdchen und erst recht als die sibirischen Rinder ist das kleinasiatische Zugvieh auch nicht. Technisch dürften sich also keine besonderen Schwierigkeiten darbieten. —

Fassen wir das Ganze der Betriebsaussichten noch einmal zusammen, so ergeben sich für den türkischen Staat in der Tat gewaltige Aufgaben, die als unbedingt erforderliche Unterlage jedes wirtschaftlichen Fortschrittes erst einmal gelöst werden müssen: die Reform des Besitzrechts und der Steuerverhältnisse, die Herstellung sicherer Lebens- und Produktionsmöglichkeiten. Dann können wir kapitalhelfend uns daneben stellen, um Bewässerungsanlagen zu schaffen und die Anschaffung landwirtschaftlicher Maschinen herbeizuführen. Die Lösung der Bevölkerungsaufgaben aber wird immer das Wichtigste bleiben;



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ihnen hat der türkische Staat in allererster Linie nach dem Kriege sich zu widmen. Das alte Wort unseres preußischen Verwaltungskönigs, Friedrich Wilhelms I., gilt auch dort: „Menschen halte für den größten Reichtum."

## 2. Die gewerblichen Betriebe.

Versucht man, sich ein Bild von der gewerblichen Entwicklung der Türkei zu machen, so ist zunächst daran zu erinnern, daß vor allem für mehrere Zweige der Textilindustrie die Rohstoffe vorhanden sind, und daß namentlich in Baumwolle bestimmt mit einer Steigerung der bisherigen Erträgnisse gerechnet werden kann; das Beispiel von Adana zeigt da der Zukunft einen Weg des Vorwärtskommens: die Stoffmassen werden sich erzielen lassen, welche für den maschinellen Betrieb unerläßlich sind. Andererseits steht allerdings einer Mechanisierung der gewerblichen Arbeit einstweilen das Fehlen von Kohle hindernd entgegen. Aber in nicht ferner Zukunft wird sich da eine ganz wesentliche Erleichterung aus den gewaltigen Petroleumschätzen darbieten, die an der Grenze Mesopotamiens nach Persien hin bereits aufgedeckt worden sind. Sie werden nicht nur für das Zweistromland selber eine mechanische Verarbeitung der zu erwartenden Rohstoffproduktion in den Bereich der Möglichkeit rücken, sondern auch — bei der leichten Transportierbarkeit des Öles — mit Hilfe der Bagdadbahn nach Adana und nach Syrien den jetzt fehlenden Heizstoff liefern. Das ist um so bedeutsamer, als ja auch, wie schon früher hervorgehoben, in der heimischen Bevölkerung eine uralte Tradition für Spinnen und Weben besteht. Die Produktionselemente werden also alle vorhanden sein, wenn nur Kapital und Unternehmertum sich einfinden, die Organisation vorzunehmen. Und auch hieran wird es nicht fehlen, wenn erst durch den weiteren Ausbau der Transportmittel und eine entsprechende Zollpolitik der Absatz gesichert erscheint.

Wie weit auch andere Gewerbezweige über den jetzigen Stand hinaus sich entfalten werden, ist schwer vorauszusagen. An mineralischen Rohstoffen, wie namentlich an dem weltwirtschaftlich so wichtigen Kupfer, scheint man auf große und reiche Vorkommen wohl rechnen zu dürfen. Schwierigkeiten wird aber noch auf lange Zeit hinaus die Beschaffung der Arbeitskräfte sicherlich machen, selbst wenn die neuen Bahnen das Heranbringen von Maschinen erleichtern. Soweit männliche Arbeiter an die Maschinen gestellt werden müssen, hängt wiederum alles von der Entwicklung der Bevölkerungsfrage ab. Die Arbeit der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Frauen und Kinder aber kann von der Teppichknüpferei und der Zigarettenherstellung wohl auf andere Sachgebiete hinübergeschoben, im ganzen jedoch nicht gut vermehrt werden. Da hilft dann das Vorhandensein von Rohstoffen nicht viel.

Sehr gewichtig wird sich auch die Primitivität der einheimischen Bedürfnisse, namentlich des einheimischen Geschmacks, einer stärkeren Ausnutzung der selbstgewonnenen Rohstoffe entgegenstellen. Was würde zum Beispiel in Konstantinopel und Smyrna die Errichtung größerer Mühlenwerke für Aussichten haben, solange der Verbrauch des Landes mit dem feinen Mehl nichts anzufangen weiß, das aus den modernen Mahlmaschinen hervorgeht. Ein Export von Mehl kommt aber für alle absehbare Zeit ebensowenig in Betracht, wie es Rußland trotz seiner gewaltigen Getreideproduktion zu einer Mehlausfuhr ins eigentliche Europa nicht hat bringen können; denn will man in den großen Konsumgebieten Europas mit anderen Erzeugnissen in Wettbewerb treten, so setzt das wiederum eine Feinheit der Ware voraus, die man in primitiven Ländern auch bei maschineller Arbeit mit den dortigen Arbeitskräften schlechthin nicht erreichen kann. Für den einheimischen Bedarf wäre also das Ergebnis der Maschine zu gut, für den Export nicht fein genug. Da würde die modern eingerichtete Mühle sich nicht zu halten vermögen, wie die Beispiele der in Konstantinopel und in Saloniki zusammengebrochenen Werke schon zur Genüge dargetan haben. Und ähnlich ginge es mit anderen Gewerbezweigen, die sich nicht auf eine technische Tradition der einheimischen Bevölkerung stützen könnten. Die Maschine allein tut es nun einmal nicht. Der angeblich nur bedienende, tatsächlich aber doch den Maschinenprozeß technisch leitende Arbeiter ist für die Qualität des Erzeugnisses, zum Teil sogar für die Quantität von sehr maßgeblicher Bedeutung.

Eben deshalb ist von dem neuen Industriegesetz, das im Jahre 1914 für die Türkei erlassen worden ist, zunächst nicht gar viel zu erwarten. Es sieht zwar eine Zollfreiheit für die einzuführenden Maschinen vor und stellt auch staatliche Unterstützungen für die Errichtung von Fabriken in Aussicht. Aber es betont doch auch wieder sehr stark, daß die Arbeiterschaft aus den einheimischen Elementen genommen werden muß, und möchte dieses Prinzip soweit wie möglich sogar auch auf die Besetzung der gehobenen Posten angewandt sehen. Damit spannt es dann ein stärkeres Pferd hinter den Wagen, als die Zollfreiheit der Maschinen eine Zugkraft vorn bedeutet. Die Überschätzung der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Maschine, die wir überall in der Welt in den Anfangszeiten maschineller Entwicklung finden, hat offensichtlich auch hier dem Gesetzgeber den Griffel geführt. —

Viel bedeutsamer muß es für die Entwicklung des türkischen Gewerbelebens werden, wenn die Türkei die von ihr vollzogene Aufhebung der Kapitulationen dazu benutzt, jetzt endlich das Zollsystem einzuführen, nach welchem sie schon seit mehr als einem Menschenalter vergeblich gestrebt hat. Der jetzige Zoll nämlich, der sich mit 15% (seit Herbst 1914) auf alle nicht zollfreien Waren gleichmäßig legt, hat den großen Nachteil, daß er die Ware ohne jede Rücksicht auf das Schutzbedürfnis eines heimischen Wirtschaftszweiges belastet. Für viele Güter ist er infolgedessen unzweckmäßig hoch; er verhindert die Entfaltung des Konsums und bringt damit nicht einmal dem Staate hohe Einnahmen. Für andere Güter ist er dagegen zu niedrig, weil er den Unterschied der heimischen Produktionskosten gegen den ausländischen Wettbewerb nicht ausgleicht. Wie schon früher erwähnt, ist daher gerade die Baumwollweberei, die doch ein uraltes autochthones Gewerbe des Orients genannt werden muß, im letzten Halbjahrhundert vor der Einfuhr des englischen Massenzeugs fast völlig erlegen. Eine Änderung der Zollverhältnisse — Ermäßigung der Zollsätze für solche Waren, welche die Türkei auf alle Fälle einführen muß, und Erhöhung, wo der Schutz einer heimischen Produktionsmöglichkeit in Betracht kommt — würde da um so wirksamer sein, als für die Gewerbe der Türkei einstweilen nur die Herstellung einfacher Massenware in Betracht kommt und damit die Herstellung von Gütern, bei denen der Zoll noch wirklich die Wirkung einer Sperrmaßnahme haben kann.

Einige andere Industriezweige, bei denen das Osmanenreich auf eine starke Betätigung der eigenen Wirtschaftskraft zu rechnen vermag, wenn nur die Einfuhr fremder Produkte hintangehalten wird — die sind in jenen Monopolplänen angedeutet, welche der Staat ebenfalls seit langen Jahren verfolgt und jetzt wohl in die Tat umsetzen wird: Streichhölzer, Zigarettenpapier, Spielkarten und Petroleum. Die Tabakverarbeitung und der Salzabsatz sind bereits seit langem staatliches Monopol.

Eine derartige Zoll- und Monopolpolitik steht übrigens durchaus in Einklang mit den deutschen Interessen und ist deshalb auch im deutsch-türkischen Handelsvertrage vom 26. August 1890, der noch immer nicht in Kraft hat treten können, ausdrücklich der Türkei zugestanden worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In dem Rahmen, der von den sachlichen Möglichkeiten und der Zollpolitik her gegeben erscheint, werden sich dann in Zukunft, wie bisher schon, fremde Unternehmer finden, die mit türkischem und mehr noch mit fremdem Kapital industrielle Werke aufbauen werden.

Die Türkei selbst kann solche Elemente auf alle absehbare Zeit schwerlich stellen. Sogar die Armenier und Griechen, die doch im Warenumsatz als Händler eine so große Rolle spielen, und die infolgedessen auch als Verleger hausindustrieller Arbeit von Bedeutung sind, haben als Leiter eigentlicher Fabrikbetriebe sich in der Türkei ebensowenig bewährt, wie wir sonst in der Welt das ausgeprägte Händlertum sich als Industrie-Unternehmer mit Erfolg betätigen sehen; man denke etwa an den charakteristisch scharfen Unterschied zwischen dem Händlertum des Mittelrheins und dem industriellen Unternehmertum des Niederrheins und Westfalens. Es ist offenbar zweierlei, als Händler die Interessen des Verkäufers und Käufers durch geschicktes Lavieren in Einklang zu bringen, und als industrieller Unternehmer einer größeren Zahl von Arbeitern das erforderliche Maß von Achtung und Werksdisziplin abzuringen. Jenes erfordert das Aufgeben der eigenen Persönlichkeit in fast ebenso hohem Grade, wie dies eine in sich geschlossene Persönlichkeit geradezu zur Voraussetzung hat. Und wie sollten Armenier und Griechen, nur geduldete und gedrückte Untertanen eines fremden Staates, wie sie doch immer gewesen sind, zur Ausbildung knorriger Persönlichkeit schon gekommen sein! Der Osmane aber ist überhaupt noch nicht in genügendem Umfang aus dem naturalwirtschaftlichen Empfinden herausgetreten, um schon eine Unternehmerrolle übernehmen zu können; er ist namentlich in der Oberschicht vom Bewußtsein des Feudalherrn auch in seinem wirtschaftlichen Verhalten entscheidend bestimmt, und eine Mittelschicht, die sich zum Träger rein wirtschaftlicher Zielsetzungen machen könnte, gibt es nicht. Also muß der Fremde wiederum helfen.

Dem trägt denn auch das Industriegesetz ganz richtig Rechnung, wenn es die Forderung, daß osmanische Untertanen vor allem beschäftigt werden sollen, für die leitenden Posten vollkommen zurücktreten läßt. Auch die Forderung, daß die Aktiengesellschaften nach osmanischem Recht sich konstituieren sollen, steht hiermit nicht in Widerspruch. Alles wird in der Tat darauf ankommen, europäisches Unternehmertum, nicht etwa nur europäisches Kapital dem türkischen Gewerbeleben zuzuführen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

### 3. Die Verkehrsanstalten.

Alle die Maßnahmen, welche in Landwirtschaft und Gewerbe den einzelnen Zweigen zugute kommen können, werden in ihrer wirtschaftlichen Wirkung solange auf einen recht engen räumlichen Bereich nur sich eingeengt sehen, als der größte Teil des gewaltigen Reichs noch immer in lokaler Abgeschlossenheit sein einfaches naturalwirtschaftliches Leben dahinlebt. Stärkere Impulse, die dann auch die einzelnen Reformen erst zu ihrer wirklichen Bedeutung emporheben, können allein von jenen Mitteln ausgehen, welche einen stärkeren Güteraustausch über die lokalen Grenzen hinweg ermöglichen und so das Produzieren für den Verkauf, für den „Markt", zu einer regelmäßigen, das Ganze bestimmenden Erscheinung machen. Erst dann werden die Bauern ein wirkliches Interesse daran haben, aus sich selbst und aus ihrem Boden mehr herauszuholen, als zur Deckung ihrer primitiven Lebensbedürfnisse gebraucht wird. Und auch die gewerbliche Tätigkeit, die schon jetzt dank der Hochwertigkeit ihrer Fabrikate aus der Lokalwirtschaft heraustritt, wird dann den Anlaß zu stärkerem Aufschwung bekommen. Ohne beschleunigten Ausbau des Straßen- und vor allem des Eisenbahnnetzes ist eine wirtschaftliche Kräftigung der Türkei nicht durchzuführen; Verbesserungen in den Einrichtungen der Seehäfen werden sich anzuschließen haben.

Diese Aufgabe ist nicht so schwer, wenn nur erst die Widerstände der fremden Mächte ausgeschaltet sind; die Türkei hat das System, wonach allein sie vorgehen kann, bereits gefunden und als bewährt erprobt. Auf der einen Seite nämlich muß sie damit rechnen, daß die Finanzkraft ihres Staates im allgemeinen — die Hedshasbahn bildet eine eigenartige, mit den religiösen Verhältnissen zusammenhängende Ausnahme — nicht ausreicht, die gewaltigen Kapitalien unmittelbar aufzubringen, welche der Bau von Schienenwegen erfordert; für ein umfassendes Netz von Staatsbahnen ist der Osmanenstaat wirtschaftlich noch nicht reif. Auf der anderen Seite jedoch ist das Land für den Güter- und Personenaustausch noch zu wenig entwickelt, als daß das Privatkapital von vornherein oder doch wenigstens für nahe Zeit mit einer einigermaßen sicheren Rentabilität zu rechnen vermöchte. Wohl aber macht sich regelmäßig in sehr raschem Tempo die Verbesserung der Transportverhältnisse in den Steuerleistungen der betroffenen Gegenden bemerkbar. Und damit ist dann der Weg vorgezeichnet,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

welchen Staat, Unternehmertum und Privatkapital miteinander zu beschreiten haben: das europäische Unternehmertum stellt sich und das hinter ihm stehende Privatkapital zur Erschließung neuer Gebiete zur Verfügung, bleibt aber Träger der Verwaltung und damit Gestalter des Risikos; der Staat dagegen macht sich zum Hauptträger dieses Risikos und erklärt sich bereit, von der Zunahme der Steuereinnahmen im Bedarfsfalle dem Eisenbahnkapital so viel zuzuführen, daß dessen finanzielles Risiko sich in erträglichen Grenzen hält. Eine Frage untergeordneten Ranges ist es dann, in welche Form dieses Gegenseitigkeitsverhältnis gebracht wird; ob man also etwa in der älteren Weise das Baukapital durch Aktien und Obligationen der Privatgesellschaften aufbringen läßt und den Staat mit hohen Einnahmegarantien belastet, oder ob man nach der Weise der Bagdadbahn den Staat formell zum Träger der Obligationenausgabe macht und dann in anderer Weise die Garantiepflicht, wie auch sein Einnahmerecht regelt.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen deutlich, daß mit diesem System dem Staate ebenso, wie dem türkischen Wirtschaftsleben wirklich gedient ist. Bei der Anatolischen Bahn haben sich allein die Zehnten, welche der Fiskus aus den berührten Gebieten herauszieht, und die Summen, welche er aus seinen Garantieverpflichtungen und den entsprechenden Einnahmerechten mit der Bahn verrechnet hat, in folgender Weise gestellt: es betrugen:

(Siehe Tabelle Seite 442 und 443.)

Es ergibt sich also ein sehr erheblicher Überschuß der Zehntenentwicklung gegenüber der Garantielast, und andere Steuern sind ja auch noch in die Höhe gegangen.

Für die Bagdadbahn liegen ähnliche Berechnungen natürlich noch nicht vor, und auch von den sonstigen Eisenbahnen, welche mit dem Garantierecht ausgestattet sind — den syrischen und der Smyrna-Cassaba-Bahn —, ist das finanzielle Ergebnis für den Fiskus nicht bekannt. Aber die wirtschaftliche Entwicklung der durchzogenen Gebiete läßt bei den älteren Bahnen ebenfalls keinen Zweifel, daß der Staat auch finanziell mit der Übernahme der Garantieverpflichtungen ein gutes Geschäft gemacht hat. Bei der Bagdadbahn, die doch erst bruchstückweise im Betrieb steht und das wichtige Gebiet von Aleppo zum Beispiel noch nicht mit dem Meere verbindet, da hat der Staat trotzdem in den letzten Jahren bereits einen kleinen Gewinnanteil für sich bezogen.

Anderseits ist das Privatkapital bei diesem Verfahren in ange-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Türkisches Finanzjahr | Die Zehnteneingänge in den von der Bahn durchlaufenen Gebieten | | | | | Die Zehnteneingänge in den Distrikten, die in das Interessengebiet der Bahn fallen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ismid | Ertho-groul | Kutahia | Angora | Total | Yozgat | Caesarea | Kir-Cheir | Total |
| | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. |
| 1889/90 | 22 304 | 27 402 | 54 272 | 30 634 | 134 612 | — | — | — | — |
| 1890/91 | 32 101 | 25 303 | 50 089 | 19 911 | 127 404 | 25 067 | 8 299 | 9 089 | 42 455 |
| 1891/92 | 39 613 | 37 030 | 68 805 | 36 021 | 181 469 | 37 224 | 8 103 | 13 162 | 58 489 |
| 1892/93 | 33 632 | 39 788 | 70 627 | 47 471 | 191 518 | 39 128 | 8 282 | 14 732 | 62 142 |
| 1893/94 | 29 252 | 44 194 | 68 430 | 50 900 | 192 776 | 45 004 | 14 165 | 22 314 | 81 483 |
| 1894/95 | 31 075 | 34 071 | 50 406 | 32 794 | 148 346 | 42 643 | 14 880 | 14 431 | 71 954 |
| 1895/96 | 35 778 | 31 250 | 56 740 | 44 663 | 168 431 | 43 199 | 14 630 | 21 619 | 79 448 |
| 1896/97 | 30 535 | 30 012 | 54 496 | 36 609 | 151 652 | 31 070 | 9 717 | 18 879 | 59 666 |
| 1897/98 | 26,773 | 32 877 | 81 824 | 64 921 | 206 395 | 33 432 | 9 149 | 21 160 | 63 741 |
| 1898/99 | 35 664 | 40 160 | 79 924 | 44 967 | 200 715 | 40 963 | 10 246 | 19 640 | 70 849 |
| 1899/00 | 48 274 | 45 808 | 82 519 | 55 750 | 232 351 | 65 844 | 15 822 | 29 745 | 111 411 |
| 1900/01 | 41 895 | 45 523 | 79 906 | 64 074 | 231 398 | 54 951 | 13 953 | 28 857 | 97 761 |
| 1901/02 | 43 020 | 41 603 | 77 170 | 66 104 | 227 897 | 40 538 | 10 873 | 26 248 | 77 659 |
| 1902/03 | 32 929 | 40 491 | 74 809 | 51 461 | 199 690 | 39 307 | 9 265 | 21 047 | 69 619 |
| 1903/04 | 46 966 | 43 420 | 77 956 | 64 783 | 233 125 | 47 515 | 10 444 | 25 485 | 83 444 |
| 1904/05 | 36 033 | 41 033 | 84 960 | 58 673 | 220 699 | 54 360 | 11 513 | 27 971 | 93 844 |
| 1905/06 | 55 064 | 53 769 | 89 229 | 68 663 | 266 725 | 60 308 | 13 512 | 30 414 | 104 234 |
| 1906/07 | 57 891 | 61 899 | 110 743 | 87 973 | 318 506 | 64 339 | 16 167 | 35 998 | 116 504 |
| 1907/08 | 42 221 | 54 833 | 74 477 | 66 659 | 238 190 | 63 208 | 20 941 | 31 700 | 115 849 |
| 1908/09 | 49 371 | 58 822 | 84 267 | 89 460 | 281 920 | 93 617 | 28 993 | 43 157 | 165 767 |
| 1909/10 | 54 316 | 68 701 | 99 186 | 80 104 | 302 307 | 91 355 | 28 753 | 49 701 | 169 809 |
| 1910/11 | 62 564 | 60 183 | 111 690 | 84 762 | 319 199 | 65 934 | 21 467 | 31 963 | 119 364 |
| 1911/12 | 51 270 | 50 412 | 93 782 | 93 168 | 288 632 | 53 457 | 16 581 | 30 586 | 100 624 |
| 1912/13 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1913/14 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1914/15 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Gesamtbetrag der Zehnteneingänge, die von der Bahn berührt worden sind | Zunahme der seit der Inbetriebsetzung der Anatolischen Eisenbahn erhobenen Zehnten im Vergleich mit dem Durchschnittsertrag der ersten Jahre (1889 bis 1892) = Ltq. 199 522 | Kalenderjahr | Betrag der an die Bahn für das Stammnetz durch die Regierung gezahlten jährlichen Kilometergarantie | Betrag des Regierungsanteils an den Brutto-Einnahmen | Durch die Regierung gezahltes Defizit oder von der Regierung empfangener Überschuß über die Zehntenzunahme hinaus: gezahltes Defizit | Durch die Regierung gezahltes Defizit oder von der Regierung empfangener Überschuß über die Zehntenzunahme hinaus: empfangener Überschuß |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ltq. | Ltq. | | Ltq. | Ltq. | Ltq. | Ltq. |
| (134 612) | — | 1889 | 7 982 | — | — | — |
| 169 859 | — | 1890 | 33 191 | — | — | — |
| 239 958 | — | 1891 | 69 231 | — | — | — |
| 253 660 | 54 138 | 1892 | 130 204 | — | 76 066 | — |
| 274 259 | 74 737 | 1893 | 181 427 | — | 106 690 | — |
| 220 300 | 20 778 | 1894 | 219 034 | — | 198 256 | — |
| 247 879 | 48 357 | 1895 | 203 605 | — | 155 248 | — |
| 211 318 | 11 796 | 1896 | 177 541 | — | 165 745 | — |
| 270 136 | 70 614 | 1897 | 17 630 | — | — | 52 984 |
| 271 564 | 72 042 | 1898 | 67 349 | — | — | 4 693 |
| 343 762 | 144 240 | 1899 | 179 402 | — | 35 162 | — |
| 329 159 | 129 637 | 1900 | 119 757 | — | — | 9 880 |
| 305 556 | 106 034 | 1901 | 31 564 | — | — | 74 470 |
| 269 309 | 69 787 | 1902 | 4 054 | — | — | 65 733 |
| 316 569 | 117 047 | 1903 | 92 878 | — | — | 24 169 |
| 314 543 | 115 021 | 1904 | 93 589 | — | — | 21 432 |
| 370 959 | 171 437 | 1905 | 45 720 | — | — | 125 717 |
| 435 010 | 235 488 | 1906 | 51 280 | — | — | 184 208 |
| 354 039 | 154 517 | 1907 | 79 715 | — | — | 74 802 |
| 447 687 | 248 165 | 1908 | 128 503 | — | — | 119 662 |
| 472 116 | 272 594 | 1909 | 112 374 | — | — | 160 220 |
| 438 563 | 239 041 | 1910 | 22 390 | — | — | 216 651 |
| 389 256 | 189 734 | 1911 | — | 14 321 | — | 204 055 |
| — | — | 1912 | — | 43 655 | — | — |
| — | — | 1913 | — | 23 137 | — | — |
| — | — | 1914 | — | 180 985 | — | — |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

messener Weise berücksichtigt. Denn das Risiko, das es läuft, ist durch die staatliche Garantie einer Mindestroheinnahme immerhin so eingeschränkt, daß die Risikoprämie, welche auf die in Europa übliche Verzinsungsquote draufzurechnen ist, nur sehr gering zu sein braucht. Raum für das Erzielen eines eigentlichen Unternehmergewinnes ist auch noch gelassen; denn den garantierten Roheinnahmen steht die Möglichkeit gegenüber, durch die Betriebsgestaltung an den Ausgaben zu sparen, während doch auch wieder die Aussicht, die garantierten Mindestroheinnahmen überschreiten zu können, dazu anreizt, den Betrieb auf Hebung der wirtschaftlichen Entwicklungskräfte einzustellen. Eine Dividende von 5—6 %, wie sie die Anatolische Bahn ziemlich regelmäßig verteilt hat, darf als angemessen bezeichnet werden. —

In der Gestaltung der Seehäfen wird man vielleicht zu ähnlichen Regelungen gelangen. Auch ihre Bedeutung darf für die Zukunft nicht unterschätzt werden. Ein Land, das in weiten Gebieten jetzt noch so gut wie völlig naturalwirtschaftlich organisiert ist, kann zu rentabler Austauschwirtschaft nur hinübergeführt werden, wenn zunächst die Ausfuhr ins Ausland besonders betont wird. Der interlokale Austausch innerhalb des Landes selbst ist nach allen Erfahrungen, die überall in der Welt gemacht worden sind und noch gemacht werden, in den Anfangszeiten der Umwälzungen nicht tragfähig genug. Außerdem müssen ja die Gegenleistungen für das Importkapital durch den Export geliefert werden.

So wie es jetzt in den Seehäfen der Türkei aussieht, darf es in Zukunft nicht bleiben. Vor allem Konstantinopel bedarf einer erheblichen Vergrößerung seiner Kajen und einer durchgreifenden Verbesserung seiner Lagerverhältnisse, um nur den Verschiffungsbedürfnissen seines unmittelbaren Einflußbereiches angepaßt zu werden. Aber auch Smyrna steht, wie erwähnt, nicht auf der Höhe seiner Verkehrsmöglichkeiten, von den syrischen Häfen gar nicht zu reden. Ob da der Staat sich als finanzkräftig genug erweisen wird, die Verbesserungsaufgabe selber zu lösen, läßt sich im voraus nicht übersehen. Immerhin sind die geldlichen Aufwendungen, welche hier zu machen sind, unvergleichlich viel geringer, als diejenigen, welche mit dem Eisenbahnbau zusammenhängen. Und es ist vielleicht für die Zukunft richtungweisend, daß im deutsch-türkischen Handelsvertrag von 1890 der türkische Staat die Verpflichtung übernommen hat, in Konstantinopel selbst ein großes Lagerhaus zu erbauen und auch im Rahmen gewisser Höchstbedingungen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu verwalten. Zweckmäßiger aber dürfte doch sein, wenn auch für diese Anlagen europäisches Unternehmertum herangezogen wird; die Verwaltungstechnik setzt Verkehrserfahrungen und Anpassungsfähigkeit in so hohem Grade voraus, daß man sie von einem Beamtentum nicht erwarten kann, welches naturnotwendig noch stark in naturalwirtschaftlichen, dem Güteraustausch abgewandten Auffassungen befangen ist.

Hiergegen kann nicht eingewandt werden, daß das System der privaten Unternehmungen sich weder in Smyrna, noch in den syrischen Häfen, noch gar in Konstantinopel bisher bewährt habe. Denn wenn die Tatsache selbst auch zuzugeben ist, so liegt der Grund doch nicht in der privaten Organisation an sich, sondern darin, daß es französische Unternehmungen gewesen sind. Frankreich gerade hat in seinem eigenen Bereich nur allzu deutlich bewiesen, daß es in allem, was mit der Seeschiffahrt zusammenhängt, den modernen Ansprüchen keineswegs zu genügen vermag [31]. Rein technisch gilt das weniger, als gerade organisatorisch-kaufmännisch: die Schwerfälligkeit, der Mangel an Anpassungsfähigkeit ist für die französischen Hafenverwaltungen ebenso bezeichnend, wie für die französischen Schiffahrtgesellschaften. Da wäre es also geradezu ein Wunder gewesen, wenn diese französischen Kräfte in der Türkei mehr geleistet hätten, als in der Heimat. Die durchaus mittelalterlichen Grundanschauungen des französischen Wirtschaftslebens, welche den Gewinn eines Unternehmens nicht als Maßstab der erfolgreichen Arbeit, sondern in echt kleinbürgerlicher Bourgeoisweise als Konsumunterlage der Gewinnbezieher betrachten — sie können nicht als geeignet bezeichnet werden, eine Entwicklung zu modernen Wirtschaftsleistungen emporzutragen.

Was modern empfindendes Unternehmertum in verhältnismäßig kurzer Zeit zu erreichen vermag, das zeigt sich deutlich im Hafen von Haidar-Pascha. Hier haben deutsche Tatkraft und deutsche Gestaltungslust die Anlagen des Seetransportes mit den Bedürfnissen des Hinterlandes in Einklang zu halten und sogar zu einem selbständigen Entwicklungsfaktor zu machen gewußt, obwohl der zunehmende Verkehr der Anatolischen Bahn und in den letzten Jahren die mannigfaltigen Kriegsstörungen die Aufgabe besonders schwierig gemacht haben. Die dauernden Verbesserungen und Vergrößerungen, die hier vorgenommen worden sind, stehen in bezeichnendem Gegensatz zu dem Stillstand der

[31] Vgl. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsentwicklung. Berlin 1903.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

anderen Häfen. Hierbei es zu belassen und das System noch auszudehnen — Alexandrette in Syrien ist ja bereits eingezogen — wird um so angebrachter sein, als die persönlichen Kräfte des türkischen Staates von den inneren Reformen schon überreichlich in Zukunft in Anspruch genommen sein werden. —

*Eine unmittelbare Aufgabe* des Staates dagegen, und zwar seiner lokalen Instanzen, wird es sein, das Netz der großen Transportwege durch die Errichtung einfacher Straßen, vielleicht auch billiger Kleinbahnen zu ergänzen. Auch für die Türkei gilt natürlich die allgemeine Erfahrung, daß für den Schienenweg zunächst nur die größeren Durchgangsverbindungen in Betracht kommen; er ist zu teuer, um gleich in starker Verzweigung über das ganze Land gelegt zu werden. Dem Zufuhrbedürfnis muß durch billigere Anlagen entsprochen werden, welche nicht nur den unmittelbar lokalen Verhältnissen anzupassen sind, bei denen sich vielmehr auch die lokalen Kräfte ganz unmittelbar in Anspruch nehmen lassen. Mit geringem Aufwand für Ausebnung der schon bestehenden Naturwege, mit unbedeutenden Absprengungen von Felshindernissen, und was dergleichen einfachere Mittel mehr sind, läßt sich da häufig bereits ein nachhaltiger Erfolg erzielen, wo für die Rentabilität einer Eisenbahn noch längst nicht, weder direkt noch indirekt, die Unterlagen gegeben sind.

## V. Deutschlands Aufgabe.

So ergibt sich denn unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein umfassendes Programm für die Arbeit der türkischen Zukunft. Und doch ist es nicht so gewaltig, wie es auf den ersten Blick erscheint.

Eine Aufgabe allerdings ist als sehr schwierig zu bezeichnen; sie aber muß gelöst werden, wenn überhaupt eine wirtschaftliche und damit die politische Kräftigung des Reichs erzielt werden soll: das ist die Agrarreform, welche dem wichtigsten Teil der türkischen Bevölkerung, der Bauernschaft, die Unterlage für Arbeitsfreudigkeit neu zu gewähren hat. Gewiß kann man da selbst in der Gegenwart nicht mit rascher Arbeit etwa rechnen. Mag auch heute manches leichter sein als vor 100 Jahren, wo wir für große Teile Deutschlands diese Arbeit durchzuführen hatten, so ist es doch eine Aufgabe, deren Lösung viel weniger von wirtschaftlichen Zielgedanken, als vielmehr von sozialen Empfindungen bestimmt wird — und die sind bekanntlich sehr viel schwerer zu wandeln. Aber das starke Staatsgefühl, das offensichtlich in den

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

führenden Schichten der türkischen Verwaltung sich seit der Neuordnung des Staates geltend macht, und die Erkenntnis von der politischen Notwendigkeit, dem Reich eine starke Wirtschaftsunterlage zu geben, lassen doch hoffen, daß die Widerstände der Empfindungswelt und auch der einzelnen wirtschaftlichen Interessen sich nicht als unüberwindlich erweisen werden. Die Eisenbahnen, die schon das Gebiet durchziehen, haben für die Durchbrechung altgewohnter Anschauungen und Verhältnisse bereits gute Vorarbeit getan; ihr weiterer Ausbau muß helfen, immer größere Bezirke und Bevölkerungsschichten an neues Empfinden zu gewöhnen. Da mögen dann die Erfahrungen genutzt werden, welche Deutschland in seinen Agrarreformen gesammelt hat, und es kann auch zur Bestellung deutscher Berater wohl kommen. Der eigentliche Träger des Reformwerks muß aber das türkische Staatsbeamtentum sein, welches allein die erforderliche Ortskenntnis und das erst recht unentbehrliche Mitfühlen besitzt, die Reform von schädlicher Radikalität freizuhalten.

Alle anderen Maßnahmen sind mehr vereinzelter Natur und deshalb leichter einzuführen. Da kommt auch in großem Umfange die Gewährung europäischer Hilfen unmittelbar in Betracht, die wenigstens die sachlichen Hindernisse leichter überwindbar machen. Deutsches Kapital und Unternehmertum kann in die landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebe ebenso wie in die Transportgestaltung selbsttätig eingreifen.

Namentlich Deutschland wird sich aber für seine wirtschaftliche Arbeit in der Türkei, zu der es aus politischen Gründen noch stärker als bisher berufen werden wird, immer vor Augen halten müssen, daß die politische Kräftigung der Türkei für uns das eigentliche Ziel zu sein hat, und daß infolgedessen alle wirtschaftlichen Maßnahmen nur als Mittel zum Zweck, nicht als Selbstzweck zu gelten haben. Daraus folgt, daß wir in erster Linie bestrebt sein müssen, der Türkei Produktionselemente zuzuführen, welche dort noch garnicht oder nicht in genügendem Maße vorhanden sind: in erster Linie Produktivkapital in der Gestalt von Eisenbahnmaterialien, industriellen und landwirtschaftlichen Maschinen, Hafenanlagen und anderen derartigen Dingen mehr, und dazu dann jene Menschen, welche die Türken die technische Handhabung dieser Produktionselemente zu lehren haben; nicht zuletzt weitsichtige Unternehmer, welche deutsche Organisationskunst und deutsche Tatkraft den wirtschaftlichen Interessen der Türkei widmen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hiergegen muß der Plan, Konsumtivgüter an das Osmanenreich zu liefern, einigermaßen zurücktreten; namentlich bei der Neuregelung der Handelsvertragsverhältnisse werden wir den Türken entscheidende Rücksicht darauf zuzubilligen haben, daß die Zölle auf einfache Verbrauchsartikel, wie vor allem die Baumwollgewebe des Massenkonsums, hoch genug angesetzt werden, eine Einfuhr hintanzuhalten und so das Wiederaufleben der alteinheimischen Gewerbe zu ermöglichen. Es entspricht auch den Interessen unserer eigenen Industrie, wenn wir nach wie vor bei der Lieferung von Konsumtivgütern die höherwertigen Fabrikate, an deren Herstellung die Türkei nach ihrem ganzen Kulturstand so bald noch nicht zu denken vermag, in die erste Reihe rücken; da stehen wir in international anerkannter Leistungsfähigkeit schon heute an günstiger Wettbewerbsstelle, und da wird in Zukunft sich unschwer die Vorzugsstellung noch verstärken lassen.

Ob es hierzu angebracht ist, den schon im Jahre 1890 abgeschlossenen Handelsvertrag im wesentlichen zu lassen, wie er ist — etwa mit einer entsprechenden Modernisierung der einzelnen Zollsätze —, oder ob daraus ein gegenseitiges Bevorzugungsverhältnis gemacht werden soll, das ist wirtschaftlich eine Frage minderer Bedeutung. Die Einfuhr in die Türkei, auf welche wir späterhin besonderes Gewicht zu legen haben, wird zum einen Teil — mit den Produktionsmitteln — viel mehr von den Kapitalbeziehungen, als von Zöllen und Preisen abhängen; zum anderen Teil aber wird sie sich an den Luxuskonsum wenden und damit an etwas, was nach allen Erfahrungen, die gerade auch wir mit unseren Lieferungen an Nordamerika und an die britischen Siedlungskolonien stets gemacht haben, in der Wahl der Bezugsquellen weder von den absoluten Preisen, noch von etwaigen Preisdifferenzen sich bestimmen läßt. Die Spannung zwischen Gestehungskosten und Verkaufspreisen pflegt bei derartigen Waren immer so groß zu sein, daß eine Zolldifferenz leicht darin untergebracht werden kann. Was haben denn die Zollbegünstigungen, welche England bei der Versorgung seiner Siedlungskolonien genießt, uns in dem Export dieser Art wirklich geschadet? — Und umgekehrt kann die Türkei rein wirtschaftlich ebenfalls von einer deutschen Zollbevorzugung nicht wesentliche Vorteile erwarten. Das wichtigste Gut, was sie uns später zu liefern hat — Baumwolle —, geht von allen Seiten zollfrei in Deutschland ein. Tabak und Teppiche sind so ausgeprägt Qualitätsware, daß der Geschmack schlechthin, nicht ein Zollunterschied die Wahl des Konsumenten bestimmt; und in der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lieferung von Rosinen, Feigen, Haselnüssen hat die Türkei einen natürlichen Vorsprung, den ihr niemand streitig macht. Auf eine Getreideausfuhr, welche sich über das östliche Mittelmeergebiet hinaus erstrecken könnte, ist auf absehbare Zeit schwerlich zu rechnen; ihr steht für die Versorgung Deutschlands zudem der Umstand hindernd im Wege, daß die klimatischen Verhältnisse den Anbau von Weizensorten erfordern, welche zwar für die Bereitung von Makkaroni, Nudeln und Oblaten sehr gut geeignet sind, aber nicht für die Herstellung eines Mehls nach westeuropäischem Geschmack — ist doch stets die Lieferung von syrischem und von Kubanka-Weizen stets im Berliner Börsenterminhandel ausgeschlossen gewesen, der doch sonst nicht gerade wählerisch war und ist. Auch die Frage der Zollbevorzugung, die übrigens durch die notwendige Berücksichtigung der österreichisch-ungarischen Interessen kompliziert wird, hat mehr politischen als wirtschaftlichen Inhalt.

Mit dem allen ist dann gegeben, daß die wirtschaftliche Arbeit Deutschlands in der Türkei nach dem Kriege mit beträchtlicher Vorsicht angefaßt werden muß. Die entscheidenden Schritte allein der rein privaten Initiative zu überlassen, wird kaum möglich sein: die Erwartung, daß da auf türkischem Boden etwa in raschem Zuge und in großem Umfang ein Ersatz für Ausfälle sich bietet, welche jetzt im Kriege mannigfache Industriezweige Deutschlands in ihrem Auslandabsatz erlitten haben — sie wird vor schweren Enttäuschungen nicht bewahrt bleiben. Eine sorgfältige Vorarbeit muß da erst vorangehen, eine peinliche Erkundung jener Absatzmöglichkeiten, die keine türkischen Produktionsinteressen zu schädigen vermögen; das heißt eine Arbeit, wie sie nur in organisierter Zusammenfassung der deutschen Einzelinteressen geleistet werden kann. Auch vom deutschen Standpunkt aus wäre es Verschwendung, wenn da viele Kräfte zersplittert an eine Aufgabe sich setzten, welche bei zusammenfassender Organisation mit viel weniger Aufwand und besser erfüllt werden kann. Käme es für uns in der Türkei nur darauf an, möglichst viel Gewinn aus ihr zu ziehen, so könnte der Wettbewerb vielleicht seine Rolle als Wecker von Initiative und Anpassungsfähigkeit auch dort für uns wohl spielen. Da es sich jedoch für uns in weitaus erster Linie darum handelt, der Türkei bei ihrem wirtschaftlichen Aufbau in unserem politischen Interesse helfend zur Seite zu treten, so kommen wir mit dem Wettbewerb der Einzelnen nicht aus; er bedarf einer allgemeineren Orientierung.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Endlich aber — und das ist wohl das wichtigste von allem — werden wir indirekt, auf nicht-wirtschaftlichem Wege die Türkei in ihren wirtschaftlichen Bestrebungen dadurch unterstützen können und müssen, daß wir ihren starken Wünschen nachgeben und an der inneren Neugestaltung ihrer Kultur, vor allem also ihres Schulwesens, als des Trägers aller wirtschaftlicher Entwicklung uns beteiligen. Die Zeiten dürften endgültig vorüber sein, in denen das Osmanenreich die Ausbildung seiner Jugend zu großem Teil den Fremden überläßt. Schwerlich werden die vielen Tausende von französischen, italienischen, englischen Schulen, die jetzt der Krieg geschlossen hat, in ihrer nationalen Gestaltung wieder eröffnet werden. Da heißt es dann, wie schon jetzt, so erst recht nach dem Kriege Ersatz zu schaffen, die fremd-nationalen Schulen also in türkische Anstalten umzuwandeln. Sicherlich ein günstiger Augenblick, an Stelle der Betonung französischer Kulturelemente eine Berücksichtigung deutscher Wesensart zu erreichen. Nichts fehlt ja der Türkei in ihrem sozialen Aufbau so nachhaltig, wie ein kräftiger Mittelstand, der — auf sich gestellt — die Errungenschaften moderner Technik und Kultur in breite Schichten hineinträgt. Ihn zu schaffen, ist die Schule das wichtigste Element; ihn mit deutscher Art und deutscher Wirtschaft bekannt zu machen, ist die Schule der wichtigste Weg. Gerade Frankreichs Erfolge auf wirtschaftlichem Gebiet haben stets auf dieser Unterlage sich aufgebaut. Unsere Basis kann wesentlich stärker und breiter werden, wenn wir — in Einklang mit den türkischen Wünschen selbst — nicht so sehr durch die Errichtung neuer eigener Schulen, als vielmehr dadurch Einfluß gewinnen, daß in den türkischen Schulen die deutsche Sprache als wichtigste Fremdsprache nach und nach eingeführt wird, und daß durch die rege Mitarbeit deutscher Lehrkräfte in immer weitere Kreise tiefgehende Achtung vor deutschen Kulturleistungen eingepflanzt wird. Damit wollen wir dann keineswegs den Türken das ihnen fremde und deshalb für sie nicht passende deutsche Wesen aufdrücken; wir wollen ihnen vielmehr helfen, ihr eigenes Wesen breiter und tiefer zu entwickeln. Wie im Einzelleben nur derjenige Erzieher mit Erfolg tätig ist, der vor der Eigenart seiner Schüler eine heilige Scheu empfindet, so muß auch uns den Türken gegenüber Achtung vor ihrem Sonderleben erfüllen. Letztes Ziel aller Erziehung ist ja stets, den Erzieher selbst entbehrlich zu machen. Wirtschaftlich und politisch wird uns der Lohn solcher Arbeit nicht ausbleiben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Denkschrift der bulgarischen Regierung über den Anschluß Bulgariens an die Mittelmächte und die Türkei.

---

Diese Denkschrift wurde in 20 000 Exemplaren von der bulgarischen Regierung anfangs Oktober 1915 an die Gemeinden des Königreichs verteilt. In der Denkschrift legt das bulgarische Kabinett Radoslawow der Bevölkerung des Landes die Gründe der bisherigen Neutralität und die Gründe des Anschlusses an die Mittelmächte und an die Türkei ausführlich dar. Wie bereits in der Vorrede zum Ersten Teil (S. VI) hervorgehoben worden ist, hat die Frankfurter Zeitung den deutschen Text am 8. und 9. Oktober 1915 veröffentlicht und dessen Abdruck in den Vereinsschriften freundlichst gestattet. D. H.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

1. Was ist der Krieg? . . . . . 453
2. Betrachtungen über unsere bisherige Neutralität . . . . . 454
3. Mit wem muß Bulgarien halten? . . . . . 458
4. Warum Bulgarien die Neutralität preisgeben muß . . . . 469
5. Schlußfolgerung . . . . . 476

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Was ist der Krieg?

Nachdem wir selbst einen elfmonatigen Krieg mitgemacht haben, nachdem wir einen bis jetzt in der Geschichte nicht dagewesenen zwölfmonatigen Krieg, in dem täglich Tausende und Tausende von Menschen als Opfer fallen, miterlebten und noch weiter miterleben, würde sich kaum ein Bulgare finden, der nicht weiß, was Krieg ist. Es gibt selbstverständlich bei uns Führer und Leiter von Parteien, die jetzt beharrlich fordern, daß Bulgarien möglichst schnell an dem Krieg teilnimmt; die seit zehn Monaten predigen, daß sich Bulgarien dem blutigen Rundtanz anschließen muß; die es bedauern, daß Bulgarien bis jetzt nicht kämpft, und daß das bulgarische Volk noch nicht Tausende von Opfern gebracht hat, für die Errichtung eines „Groß-Serbien". Diese Leute sind vielleicht die einzigen, die nicht wissen, was Krieg ist; sie werden auch in Zukunft in keinen gehen und führen deshalb auch fortwährend das große Wort, daß wir mitmachen müssen, bzw. uns zur Schlachtbank führen lassen sollen. Der Krieg ist ein Ringen der Kämpfenden um politische und wirtschaftliche Übermacht oder um territoriale Vergrößerung. Rußland führt den Krieg, um Konstantinopel und die Dardanellen zu bekommen und sich den freien Ausgang zum Weltmarkte zu sichern, England, um Deutschland, das anfängt, die Übermacht auf dem Weltmarkte zu besitzen, zu ruinieren, damit es selbst die ganze Welt wirtschaftlich beherrschen kann, Frankreich, um seine einstigen Provinzen Elsaß und Lothringen wieder zu nehmen; Italien, Serbien und Montenegro einzig und allein, um Raub an fremdem Land zu verüben, die Türkei, Österreich-Ungarn und Deutschland dagegen, um das zu behalten, was sie besitzen und um sich einen friedlichen und dauernden Fortschritt zu sichern. Man hat wenigstens bis heute noch nicht gehört, daß die letzteren Staaten Prätentionen auf fremde Gebiete geltend gemacht hätten, oder daß sie solche so freigebig verteilt hätten, wie das ihre Feinde: England, Rußland, Frankreich und Italien machen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Betrachtungen über unsere bisherige Neutralität.

Es waren kaum zehn Monate vergangen seit der Beendigung der Feldzüge, die wir gegen die Türkei und unseren arglistigen Verbündeten geführt haben, und es brach der internationale Krieg aus, dessen sichtbarer und hauptsächlichster Urheber Serbien war. Dieser Staat kennt in seiner Geschichte kein Ehrgefühl, aber organisierte Morde gegen gekrönte Häupter, Komplotte gegen die österreichisch-ungarische Monarchie usw., und als man von ihm über diese gemeinen Handlungen, für welche im gewöhnlichen Leben nur eine Vergeltung vorgesehen ist, nämlich die Todesstrafe, Rechenschaft forderte, fand er mächtige Beschützer, die ihn ermutigten, jede Genugtuung abzulehnen, da sie ihn mit ihren ganzen Kräften beschützen würden. So entstand dieser Krieg, der nun ein ganzes Jahr geführt wird. Wir haben bereits die Schrecknisse des Krieges kennen gelernt, wir haben gesehen, wie entsetzlich er ist und sind uns bewußt, daß wir Tausende von Opfern nur dann geben können und müssen, wenn für Bulgarien der Sieg sicher ist, wenn es sich um die vollständige Einigung des bulgarischen Volkes handelt. Schon zu Beginn des jetzigen allgemeinen europäischen Krieges, als noch überall in unserem Vaterland die Wunden des von uns geführten Krieges klafften, als das bulgarische Volk die ihm von unserem „Befreier" zugefügten Schlechtigkeiten noch nicht vergessen hatte, als noch die Prahlereien des offiziellen Rußland in Konstanza tönten, als man von dem Wunsche des jetzigen französischen Ministers des Äußeren, Delcassé, hinsichtlich der Aufteilung Bulgariens Kenntnis hatte, als man sah, daß Rußland und Frankreich auf jedem Schritt Serbien, Griechenland und Rumänien schmeichelten, schon damals gab es Bulgaren, Führer von Parteien, die den Dreiverband und ein ‚Groß-Serbien" lieber hatten als Bulgarien und die uns veranlassen wollten, uns ohne jedes Zögern bedingungslos sofort dem damaligen Dreiverband anzuschließen, neue Tausende von Opfern zu bringen, große materielle Güter preiszugeben, ohne jede Garantie für eine Kompensation zu besitzen, und um Serbien vor dem Untergang zu bewahren und um es noch „größer" zu machen.

Die bulgarische Regierung hat den Moment richtig erfaßt, die Umstände erwogen und erklärt: „daß sie eine strenge und loyale Neutralität beobachten wird". Seither sind zahlreiche Versuche gemacht wor-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den, um die bulgarische Regierung von dieser Politik abzulenken, aber sie ist nicht wankend geworden und verblieb bei ihrer „strengen und loyalen Neutralität". Anfangs konnte niemand voraussehen, wie sich die Ereignisse entwickeln werden, und auf welcher Seite der Sieg errungen werden wird. Wenn die Regierung sich entschlossen hätte, an dem großen Krieg teilzunehmen, so hätte sie den Fehler begehen können, sich mit der Seite zu vereinigen, die besiegt wird, und auf diese Weise hätte sie die Existenz des jetzigen bulgarischen Reiches aufs Spiel gesetzt. Andererseits war im Volke wegen der schlechten Resultate, die wir während der letzten zwei Kriege hatten, das Vertrauen zu unseren leitenden Kreisen schwankend geworden, und das Volk wäre nicht so gern in den Krieg gezogen, besonders wenn dieser Krieg Hand in Hand und im Einverständnis mit Serbien geführt worden wäre, gegen welches Land wir große Erbitterung und Haß fühlen. Außerdem waren wir auch politisch zu was immer für einen Krieg nicht vorbereitet. Und wir haben es ja gesehen, daß es nicht genügt, ein tapferes Heer zu besitzen, da in einigen Tagen ein Hunderte von Jahren altes Kaiserreich stürzen kann, sondern daß es für den Enderfolg eines Krieges nötig ist, daß dieser auch politisch gut vorbereitet war. Für uns wenigstens ist die diplomatische Vorbereitung des Krieges wichtiger als der Krieg selbst. Wenn das Volk weiß, daß der Krieg diplomatisch gut vorbereitet ist, wird es sich auch tapfer schlagen wie ein Löwe. Es wird unbedingt den Sieg erringen, weil seine Tapferkeit legendarisch ist. Es würde aber nicht so sein, wenn das Volk über die Vorbereitungen des Krieges in politischer Hinsicht Zweifel hegte. Wir waren nach dem Kriege mit der Türkei und unseren gemeinen Verbündeten ziemlich geschwächt, sowohl in militärischer, als in wirtschaftlicher Hinsicht. Bis zum Beginn des jetzigen Weltkrieges hatten wir uns zwar schon etwas erholt, aber noch nicht ganz. Dies alles zwang die Regierung, sich in kein Abenteuer zu stürzen, sondern eine abwartende Stellung einzunehmen und, unter Verfolgung der Ereignisse, die historisch seltenen und geeigneten Momente auszunützen, um die Befriedigung der bulgarischen nationalen Bestrebungen zu erreichen. Wir Bulgaren waren immer übertrieben bescheiden und haben nie das Fremde begehrt und verlangt. Auch in diesem Augenblick wünschen wir und verlangen auch nicht das Fremde. Wir verlangen nur das Eigene, nur die Länder, die von Bulgaren bewohnt sind, und welche in volkswirtschaftlicher, geographischer und geschichtlicher Hinsicht Bulgarien ge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hörten und auch gehören müssen. Die Verwirklichung der bulgarischen nationalen Bestrebungen kann nach unserer Meinung nur erfolgen durch eine kluge Ausnutzung der heutigen Momente und hauptsächlich durch das Eingreifen Bulgariens in den Krieg in dem Augenblick, in dem der Sieg sicher ist, wenn die Opfer am kleinsten und wenn die Vorteile aus dem Kriege gesichert sind.

Aus diesem Grunde ist unsere bisherige „loyale Neutralität" die klügste Politik während des jetzigen Krieges gewesen und hat unserem Lande genügend Vorteile gebracht. Diese sind:

1. Die Neutralität hat uns die Möglichkeit gegeben, uns kriegerisch vorzubereiten, und die materielle und militärische Bereitschaft unserer Armee auf eine solche Höhe zu bringen, auf welcher sie noch nie stand.

2. Die abwartende Stellungnahme hat uns vor ungeheuren Opfern bewahrt, die wir hätten bringen müssen, wenn wir uns vor einem Jahr an dem Krieg beteiligt hätten. Diese Stellungnahme gibt uns die Möglichkeit, die Lage besser abzuschätzen, uns vorher diplomatisch gut vorzubereiten und den Kampf nur dann zu unternehmen, wenn der Endsieg sicher ist, und die aus dem Krieg zu erwartenden Vorteile uns für die gebrachten Opfer hundertfach entschädigen.

3. Diese Neutralität gab Bulgarien auch die Möglichkeit, sich wirtschaftlich zu erholen. Im vorigen Jahre hatten wir eine schwache Weizenernte und eine ausgezeichnete Maisernte. Aus diesem Grunde, und durch die Wirkung des Weltkrieges ist der Preis des Weizens, bzw. des Mehls und des Brotes, so schnell gestiegen, daß es der ärmeren Klasse des Volkes fast unmöglich wurde, sich mit Brot zu versehen. Trotz der Bemühungen des Komitees für soziale Vorsichtsmaßnahmen, dem niemand die Verdienste absprechen kann, obgleich auch genügend Fehler vorgekommen sind, haben wir gesehen, daß es einfach unmöglich war, genügend Getreide aufzutreiben, um die Bevölkerung zu ernähren. Bei einer solchen Lage kann sich jeder vorstellen, was geschehen wäre, wenn Bulgarien nicht neutral geblieben wäre und mobilisiert hätte. Dann wäre alles Korn für militärische Bedürfnisse requiriert worden, und das Volk hätte ausschließlich von Mais leben müssen. Daß es so gekommen wäre, ist eine unbestreitbare Tatsache, welche nur die Verblendeten nicht einsehen wollen. Die Neutralität hat uns die Möglichkeit gegeben, fast alles von dem, was wir im Über-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fluß hatten, zu doppelten und dreifachen Preisen auszuführen. Allerdings ist der Mais noch nicht ausgeführt, seine Ausfuhr wird jedoch erfolgen. Die Vorsorge des Staates und die Ungewißheit über die zukünftige Ernte gestatteten bis jetzt nicht die Ausfuhr von Mais, doch hat dies niemandem geschadet, da die Maispreise jetzt höher sind als im Herbst, als viele die sofortige Ausfuhrerlaubnis forderten. Wenn wir mobilisiert hätten, wäre die Ausfuhr von Mais überhaupt nicht möglich gewesen, da die Transportmittel gefehlt hätten. Die Frage der Maisausfuhr hing jedoch auch von anderen Umständen ab. Es ist bekannt, daß der frühere Drei- und jetzige Vierverband sich Hoffnungen hingegeben hatte, Deutschland durch Hunger zur Kapitulation zu zwingen. Wenn die Ausfuhr von Mais damals gestattet worden wäre, so hätten dieselben Personen, die seinerzeit die Ausfuhrerlaubnis verlangten, Lärm geschlagen und die bulgarische Regierung angegriffen, daß sie die Ausfuhr nur bewilligt hätte, um Deutschland zu unterstützen. Auch hier hätten unsere Russenfreunde bewiesen, daß sie gegen alles sind, was fremden Staaten nicht recht ist, wenn es zugunsten Bulgariens sein sollte.

4. Die Neutralität hat unserem landwirtschaftlichen Volk die Möglichkeit gegeben, seine gesamten Felder zu bestellen; laut glaubwürdigen Nachrichten sind in Bulgarien im laufenden Jahr 20 % mehr Äcker bestellt worden als in anderen Jahren. Gott hat diesen Fleiß unserer Landwirte belohnt, und wir haben eine ungewöhnlich gute Ernte. Wenn wir die Ernte vollständig hereingebracht haben werden, werden wir bei den hohen Preisen, die das Getreide jetzt hat und auch weiter haben wird, zu Reichtümern gelangen, die uns gestatten werden, alle wirtschaftlichen Wunden aus dem Balkankriege zu heilen.

5. Wenn wir nicht neutral geblieben wären und mobilisiert hätten, so hätten wir auf keinen Fall mehr als 60 % von dem, was wir jetzt haben, säen, bebauen und einbringen können. Dies hätte aber kaum zur Deckung unseres eigenen Bedarfes genügt, zur Ausfuhr wäre nichts übrig geblieben, und wir hätten die hohen jetzigen Getreidepreise nicht ausnützen können.

6. Wenn wir mobilisiert hätten, hätte auch die jetzige geringe Einfuhr in verschiedenen Artikeln aufgehört, und die Preise dieser Artikel, die jetzt schon zwei- bis dreimal höher sind, als zu normalen Zeiten, wären bis auf das Zehnfache gestiegen. Diese Preissteigerung hätte am meisten die arme Bevölkerung gefühlt, die unter einer noch

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nie dagewesenen wirtschaftlichen Krise einfach entkräftet worden wäre. Dank der Neutralität ist dieses nicht geschehen.

7. Die Neutralität gab der bulgarischen Regierung die Möglichkeit, mit den beiden Gruppen der Großmächte zu verhandeln und sich ein Urteil darüber zu bilden, welche Gruppe Bulgarien die sichere Gewähr gibt für die Verwirklichung der bulgarischen hundertjährigen Hoffnungen und Ideale und vor allem, an wessen Seite Bulgarien in den Besitz gelangt des ganzen und unzertrennlichen Mazedonien, wo Millionen von Menschen, unsere Brüder, mit ausgestreckten Händen um Hilfe flehen und bitten, sie zu befreien, bevor der letzte mazedonische Bulgare untergegangen ist in den blutigen Strömen, welche die unersättlichen, blutdürstigen serbischen Henker und Staatsmänner geschaffen haben. Aus dem bisher Gesagten sieht man, daß die bis jetzt von der bulgarischen Regierung beobachtete Politik die richtigste, die beste und nützlichste für Bulgarien war.

## Mit wem muß Bulgarien halten?

Es wird nunmehr die Frage aufgeworfen, mit welcher Gruppe wir halten müssen: mit dem Zweibund, Deutschland-Österreich-Ungarn und der Türkei, oder mit dem Vierverband und seinen Anhängseln: Rußland, England, Frankreich, Italien, Serbien und Montenegro. Um diese Frage richtig beantworten zu können, müssen wir sie erstens vom wirtschaftlichen und zweitens vom politischen Standpunkt aus erörtern.

1. Mit wem muß Bulgarien aus wirtschaftlichen Gründen halten?

Die Frage hinsichtlich unserer Politik muß nicht nur aus politischen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen bestimmt werden. Wir sehen heute Völker, die sich nicht für irgendwelche Ideale schlagen, sondern einzig und allein um ihrer materiellen Interessen wegen. Je mehr wir daher an ein Land materiell gebunden sind, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß dieses Land Interesse an unserer Erhaltung und Vergrößerung besitzt, da dadurch derjenige gewinnen wird, der uns hilft und wirtschaftlich an uns gebunden ist.

Die Frage hat auch noch eine andere Seite. Die politischen Beziehungen zwischen zwei Ländern sind nicht ohne Bedeutung auch für

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ihre Handelsbeziehungen, und je enger zwei Staaten politisch miteinander verknüpft sind, desto lebendiger, belebter und herzlicher sind auch ihre Handelsbeziehungen. Die Handelsbeziehungen werden schwer geschaffen, können aber sehr leicht abgebrochen werden, und einmal abgebrochen, können sie nur schwer wieder hergestellt werden. Der Handel beruht heutzutage größtenteils auf Kredit und Vertrauen, und dieser Kredit und dieses Vertrauen werden nicht auf einmal gewonnen, sondern durch längere Zeit andauernder Geschäftsverbindungen, durch gegenseitiges Bekanntwerden und durch bewiesene Korrektheit. Jeder Markt hat seine Eigenschaften, Gebräuche, seinen Geschmack usw. Diese Einzelheiten können nicht von einem Tag zum anderen geändert werden. Wenn wir daher um unbestimmter, unsicherer und sogar noch ganz unbekannter Vorteile willen unsere bisherige Politik ändern sollen, so heißt das unsere Landwirtschaft und unseren Handel zugrunde richten und überhaupt unsere Volkswirtschaft ruinieren, alles, was wir in 36 Jahren geschaffen haben, vernichten, unsere Volkswirtschaft umgestalten und neue Absatzmärkte für unsere Produkte suchen. Wenn wir die Statistik für unseren Export- und Importhandel seit 15 Jahren durchsehen, so werden wir folgendes vorfinden:

Der Handel Bulgariens mit den Staaten des Vierverbandes und des Zweibundes sowie der Türkei während der letzten fünf normalen Jahre in Millionen Lewa:

| | 1907 | | 1909 | | 1911 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| Österreich-Ungarn | 34 688 | 8 032 | 38 867 | 11 779 | 48 216 | 10 567 |
| Deutschland | 19 660 | 17 022 | 29 215 | 13 524 | 39 837 | 22 912 |
| Türkei | 17 548 | 27 283 | 21 084 | 36 652 | 15 986 | 29 210 |
| Zusammen | 71 896 | 52 328 | 89 166 | 61 955 | 104 039 | 62 689 |
| England | 21 424 | 20 705 | 27 010 | 8 279 | 30 638 | 24 237 |
| Italien | 5 506 | 3 100 | 5 489 | 2 732 | 9 818 | 3 948 |
| Rußland | 4 771 | 249 | 5 802 | 210 | 6 975 | 336 |
| Frankreich | 6 593 | 6 991 | 11 165 | 5 045 | 24 327 | 11 119 |
| Zusammen | 38 294 | 31 046 | 49 466 | 16 266 | 71 754 | 39 640 |
| Andere Staaten | 14 471 | 42 221 | 21 798 | 33 213 | 23 652 | 82 305 |
| Zusammen | **124 661** | **125 595** | **160 430** | **111 434** | **199 345** | **184 634** |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| | 1907 | | 1909 | | 1911 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| Österreich-Ungarn, Deutschland und Türkei . . . | 71 896 | 52 328 | 89 166 | 61 955 | 104 039 | 62 689 |
| England, Italien, Rußland und Frankreich. . . . . | 38 294 | 31 046 | 49 466 | 16 266 | 71 754 | 39 640 |
| Die ersteren mehr | **33 602** | **21 282** | **39 700** | **45 689** | **32 285** | **23 049** |

Hierzu ist zu bemerken, daß im Laufe der letzten normalen fünf Jahre immer mehr der Handel mit dem Vierverband zurückgetreten ist, gegenüber dem mit Deutschland-Österreich-Ungarn-Türkei. So ist beispielsweise die Ausfuhr nach den Ententeländern von $24^3/_4$ Mill. Lewa im Durchschnitt 1906/1910 gefallen, nach Deutschland und den ihm verbündeten Ländern aber von 31,92 auf 55,48 Mill. gewachsen! Ähnlich war es mit der Einfuhr.

Aus diesen Tabellen kann man klar ersehen, daß unser Handel, sowohl in der Einfuhr als in der Ausfuhr in den letzten 16 Jahren mit Österreich-Ungarn, Deutschland und der Türkei einerseits und England, Frankreich, Rußland und Italien andererseits verschieden ist. Die ersten drei Staaten importierten und exportierten bedeutend mehr als die letzten vier Staaten. Unser Exporthandel mit Rußland ist ganz unbedeutend, mit Italien fast unbedeutend, mit Frankreich und England besteht er nur in Getreide, welches wir auch anderswo verkaufen können; dagegen beträgt unser Export nach Österreich-Ungarn in den letzten zehn Jahren zirka 10 Mill. Lewa, der Export nach Deutschland, der ständig steigt, hat die Ziffer von 23 Mill. erreicht, und der Export nach der Türkei ist sogar bis auf die kolossale Ziffer von 44 Mill. Lewa gestiegen. Diese Ziffern zeigen, daß unser Handel, unsere Interessen und unser wirtschaftliches Leben unzertrennlich an die Türkei, Deutschland und Österreich-Ungarn gebunden sind.

Es ist jedoch nicht nur dies allein. Wenn wir diese Ziffern genauer analysieren, werden wir finden, daß Bulgarien nach der Türkei ausgeführt hat:

| | während der Jahre | **1910** | **1911** |
|---|---|---|---|
| Lebende Tiere . . . . . | | 5 879 255 | 6 716 306 |
| Bei einer Gesamtausfuhr von . . . . . | | 7 324 332 | 8 340 552 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ferner wurden nach der Türkei ausgeführt:

| während der Jahre | 1910 | 1911 |
|---|---|---|
| | in Lewa | |
| Zur Nahrung dienende tierische Produkte | 404 932 | 3 725 743 |
| Bei einer gesamten Ausfuhr (ohne die Eierausfuhr) von . . . . . | 4 155 549 | 4 498 436 |
| Weizenmehl . . . . . | 10 672 795 | 9 049 803 |
| Von der gesamten Ausfuhr von . . . . | 11 579 080 | 13 650 412 |
| Kaschkawal . . . . . | 3 208 898 | 2 528 351 |
| Von der gesamten Ausfuhr von . . . . | 3 278 561 | 3 119 293 |
| Gewöhnlicher Käse . . . . . | 397 468 | 764 347 |
| Von der gesamten Ausfuhr von . . . . | 415 358 | 894 141 |
| Butter . . . . . | 241 557 | 268 972 |
| Von der gesamten Ausfuhr von . . . . | 246 185 | 288 314 |
| Pastarma . . . . . | 132 588 | 106 679 |
| Von der gesamten Ausfuhr von . . . . | 132 588 | 108 479 |

Die Eierausfuhr haben wir oben nicht angegeben, weil wir nachweisen wollen, daß fast alle nach Deutschland gehen:

| während der Jahre | 1910 | 1911 |
|---|---|---|
| Die Gesamtausfuhr von Eiern betrug | 8 846 028 | 13 636 409 |
| Davon sind nach Deutschland ausgeführt | 6 546 116 | 10 805 783 |

Unsere Ausfuhr besteht hauptsächlich aus landwirtschaftlichen Produkten. Für den Absatz unseres Getreides brauchen wir keine Sorge zu haben, da Getreide ein Weltartikel ist, den wir überall und jedem verkaufen können. Anders liegt die Sache aber mit dem lebenden Vieh und den tierischen Produkten (Eier, Kaschkawal, Käse, Butter, Pastarma) und mit Mehl. Diese Artikel können nur dort eingeführt werden, wo die Einfuhr gestattet ist und wo sie Absatz finden. Unsere Erzeugnisse: Kaschkawal, Käse, Pastarma, Schafe, Rinder, Pferde usw. können nirgends anders ausgeführt werden als nach der Türkei und Ägypten. Ein Engländer, Deutscher oder Franzose wird weder unseren Käse und unseren Kaschkawal, noch unser Rindvieh und unsere Schafe essen.

Solange Serbien mit Österreich-Ungarn in guten Beziehungen stand, gewährte ihm der letztere Staat verschiedene Erleichterungen, und die serbischen Schweine und Rinder konnten ohne Hindernis nach

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Österreich-Ungarn Eingang finden. Die serbische Viehzucht hat sich dadurch sehr schnell entwickelt; in Belgrad sind große Viehschlachthäuser errichtet worden, der Handel machte Fortschritte, und ganz Serbien entwickelte sich in materieller Hinsicht in beneidenswerter Weise. Als jedoch Serbien anfing, russische Politik zu treiben, stellte ihm Österreich-Ungarn unter verschiedenen Gründen Schwierigkeiten bei der Ausfuhr seiner Artikel in den Weg. Die Viehzucht fing an zu verfallen, und im ganzen Land spürte man eine große Krise. Was würde aus Bulgarien werden, wenn Konstantinopel russisch wird und wir den Konstantinopeler Markt verlieren? Wir haben gesehen, daß fast unsere ganze Ausfuhr in lebenden Tieren, Kaschkawal, Käse, Mehl usw. nach der Türkei, respektiv nach Konstantinopel geht. Wenn Konstantinopel von Rußland erobert wird, wird es dort seinen autonomen Zolltarif einführen, welcher höher ist, und die Einfuhr der jetzt eingeführten bulgarischen Produkte nach Konstantinopel unmöglich machen wird. Sowie Bulgarien jetzt nichts nach Rußland einführen kann, so wird es auch nach dem russischen Konstantinopel nichts mehr einführen können. Andere Absatzmärkte für diese Produkte gibt es nicht und es können solche auch nicht leicht ausfindig gemacht werden.

Wenn wir aber gegen Deutschland gehen, wird es aus sanitäts-veterinären Gründen sofort die Einfuhr der bulgarischen Eier einstellen und unsere Tabakeinfuhr erschweren. Alles dieses würde eine wirtschaftliche Krise in Bulgarien hervorrufen, wie wir sie bisher noch nicht gesehen und gekannt haben und von der wir uns gar keine Vorstellung machen können. Unsere Viehzucht, sowie alle Mühlen, die in Burgas und Varna gegründet sind, um Mehl zur Ausfuhr nach Konstantinopel zu erzeugen, würden zugrunde gerichtet werden. Unsere schönste, nützlichste und wertvollste Industrie würde vernichtet werden und die darin investierten Millionen wären verloren. Die Viehzucht ist die Grundlage zur Verbesserung der Landwirtschaft. Ohne Viehzucht ist die Rationalisierung der Landwirtschaft undenkbar. Schneidet man uns den Weg zur Entwicklung unserer Viehzucht ab, so werden wir in der Entwicklung zurückgeworfen werden und in dieser primitiven Lage lange Jahre verbleiben, bis andere Umstände eintreten, die eine Verbesserung möglich machen. Die Umgestaltung der Produktion, besonders der landwirtschaftlichen Produktion, ist eine äußerst schwierige und langwierige Arbeit. Die Produktion von Kaschkawal, Käse, Pastarma, Schajak (Stoffen), Schnüren, sowie die jetzige Schaf-,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rinder- und Pferdezucht muß, sobald die Ausfuhr nach Konstantinopel wegfällt, aufhören, da man kein Absatzgebiet mehr haben wird, um diese Artikel zu verkaufen. Diese Art Schafe, Pferde und Rinder kann man nicht in einem Augenblick durch andere ersetzen, folglich müssen wir und können wir für mehrere Jahre nur die Produkte erzeugen, die wir nach der Türkei ausführen. Die Krise, die in unserem landwirtschaftlichen Leben entstehen würde, falls der Konstantinopeler Markt für uns gesperrt würde und überhaupt falls wir in schlechten politischen Beziehungen zu Österreich-Ungarn, Deutschland und der Türkei träten, ist daher vollkommen klar.

Wenn wir dies alles in Betracht ziehen, so können wir bestimmt behaupten, daß zur Vermeidung eines unerhörten wirtschaftlichen Zusammenbruches, zur Erhaltung unserer wirtschaftlichen Kraft und um die Möglichkeit zu haben uns weiter aufzuschwingen und unsere Landwirtschaft, unseren Handel, unsere Industrie, unser Gewerbe usw. weiter zu entwickeln, wir unbedingt eine Politik führen müssen, die sich mit den Interessen Deutschlands, Österreich-Ungarns und der Türkei vereinbaren läßt. Nur diese Länder konsumieren diejenigen unserer Erzeugnisse, die wir nirgendswo anders absetzen können, und durch deren Herstellung allein wir ein kräftiger, wirtschaftlich selbständiger Staat werden können. Politisch selbständig aber kann nur derjenige Staat sein, der wirtschaftlich stark und selbständig ist.

Außerdem zeigt uns die neueste Geschichte während der letzten zwei Jahre, daß tatsächlich Deutschland und Österreich-Ungarn unsere wirtschaftliche Entwicklung und Festigung wünschen. Indem wir die Frage nicht weiter erörtern wollen, daß unserer Ausfuhr und unserer Durchfuhr diese Länder keine Schwierigkeiten bereiten, wollen wir nur noch die Frage der letzten Anleihen erwähnen. Als wir nach dem Kriege zwar „erniedrigt", aber nicht „vernichtet" dastanden, hat sich Frankreich kategorisch geweigert, uns eine Anleihe zu geben, wenn wir den Bukarester Vertrag nicht anerkennen und einer selbständigen Politik nicht entsagen, und uns nicht ganz der seinerzeitigen Triple-Entente in die Arme werfen, welche über uns nach Belieben verfügen wollte. Unsere Russenfreunde waren damals wie rasend und forderten unbedingt die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Annahme dieser Bedingungen. Jetzt können wir sehen und erwägen, wie teuflisch diese Vorschläge und Pläne gewesen sind und wie Bulgarien ein Spielzeug in den Händen Rußlands und Frankreichs geworden und von der Erdfläche verschwunden wäre. In diesen, für Bulgarien schweren Stunden, ist ihm Deutschland zu Hilfe gekommen und hat ihm die verlangte Anleihe, ohne irgendwelche politischen Verpflichtungen gegeben. Es ist Tatsache, daß die finanziellen Bedingungen nicht so günstig sind, aber es waren auch außergewöhnliche Zeiten, die einen schnellen Entschluß forderten. Nur die verblendetsten Russophilen in Bulgarien, die Rußland mehr als Bulgarien lieben, und die aus Bulgarien ein russisches Gouvernement machen wollen, wollen die Vorteile dieser Anleihe nicht anerkennen, die unter Vorbehaltung der vollen Entschlußfreiheit von bulgarischer Seite abgeschlossen wurde. Aber jeder unparteiische Bulgare hat die Pflicht, es einzugestehen, daß durch diese Anleihe Deutschland uns vor dem Bankerott sowie vor der politischen Unterwerfung bewahrt hat. Aber was sollen wir von der letzten Anleihe sagen, die uns die Deutschen gegeben haben und durch die wir mehrere Millionen Gold einführen, unseren Verbindlichkeiten im Auslande nachkommen und die weitere Erhöhung des Agios aufhalten, ja sogar zum Sinken bringen konnten? Wer weiß, wie hoch das Agio gestiegen wäre, wenn die Bulgarische Nationalbank diese Millionen nicht in Berlin zur Verfügung gehabt hätte, und wenn nach Bulgarien nicht soviel deutsches Geld hereingekommen wäre. Wenn endlich diese Anleihen nicht gewesen wären, hätte man die Requisitionen kaum ordnen können. Auch in diesem Fall sehen wir, daß Deutschland uns geholfen hat, damit wir uns wirtschaftlich halten, weil dies in seinem eigenen Interesse liegt. Der Krieg hat gezeigt, wie groß die wirtschaftliche Macht Deutschlands und sogar Österreich-Ungarns ist. Wenn diese Staaten es daher wollen, haben sie immer die volle Möglichkeit, uns wertvoll zu unterstützen. Sie haben es bis jetzt getan, und wir haben keinen Grund, daran zu zweifeln, daß sie uns in Zukunft auch unterstützen werden. Im Gegenteil, aus den bisher gegebenen Erklärungen deutscher Zeitungen und deutscher Staatsmänner, können wir mit voller Zuversicht auf die deutsche finanzielle Hilfe rechnen.

Als wir bereits diese Zeilen geschrieben hatten, erhielten wir die Mitteilung, daß Deutschland uns wieder eine Anleihe von 125 Mill. Lewa zur Tilgung von schwebenden Schulden ohne jede politische Bedingungen gemacht hat.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aus dieser kurzen Darstellung geht deutlich hervor, daß wir aus volkswirtschaftlichen Gründen unbedingt mit Deutschland und seinen Verbündeten gehen müssen, weil nur diese Staaten uns wirtschaftlich emporbringen können, und weil wir ohne deren Unterstützung der wirtschaftlichen Vernichtung preisgegeben sind.

Unser größter Feind ist heute Serbien. Es hat das rein bulgarische Mazedonien unterjocht und verwaltet es auf eine noch nie dagewesene barbarische Weise. Für die mazedonische Bevölkerung gibt es keine Gesetze und auch keinerlei menschliche Rechte. Diese Bevölkerung ist ohne Ausnahme einer Niedermetzelung ausgesetzt, die Flüsse sind gerötet von den Strömen Blutes, Frauen sind der Schande preisgegeben, und die zum Kriegsdienst taugliche Bevölkerung ist ins Feld geschickt worden, um für die Schaffung eines „Groß-Serbien" zu sterben. Es genügt, daß jemand in Mazedonien sich als Bulgare ausgibt, um wie ein Hund totgeprügelt zu werden. So groß ist der Haß Serbiens gegen Bulgarien. Nach dem Kriege waren die Serben so arrogant geworden, daß die Durchreise eines Bulgaren durch Serbien, ganz gleich, wer er war, direkt lebensgefährlich war, weil in diesem Staat, der nach dem Organ unserer Regierung „Narodni Prava" von Lügnern regiert wird, für den Bulgaren keine Gesetze bestehen. Wenn wir unsere Brüder in Mazedonien nicht schneller von dem unerträglichen, grausamen und blutigen Joche befreien, wird in diesem rein bulgarischen Lande kein Bulgare mehr übrig bleiben. Die Sachen liegen überhaupt so, daß Bulgarien neben einem „Groß-Serbien" unmöglich existieren kann, da dieses, welches Anspruch auf unser Land bis zum Jantra erhebt, uns fortwährend herausfordern wird, bis es uns vernichtet.

Es frägt sich nun, wie kommt Serbien zu der Kühnheit, sich so feindselig gegen Bulgarien zu benehmen? Die Antwort ist klar: durch Rußland, welches um jeden Preis ein „Groß-Serbien" erreichen will, das Bulgarien vernichten und ihm, Rußland, gleichzeitig helfen soll, Konstantinopel und die Meerengen zu erobern. Serbien ist das liebe Kind Rußlands und seiner Verbündeten, die nach Mitteln und Wegen suchen, um es so schnell als möglich groß zu machen. Unter diesen Bedingungen wird Rußland selbstverständlich niemals einverstanden sein, Serbien zugunsten Bulgariens zu schädigen: besonders jetzt nicht, wo Serbien im Verein mit Rußland seit einem Jahr gegen den Feind Rußlands, Österreich-Ungarn, mitkämpft und wo Rußland Tausende von Beweisen hat, daß vor allem für Serbien gearbeitet werden muß. Wir



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haben 1913 gesehen, wie Rußland wegen Serbien seinen Verpflichtungen nicht nachkommen und Serbien nicht zur Einhaltung seiner Vertragspflichten anhalten wollte, und wie es auf Rumänien eingewirkt hat, uns zu überfallen, nur um ein „Groß-Serbien" zu errichten. Wir sehen auch jetzt, wie Rußland auf keinen Fall etwas gegen den Willen Serbiens unternehmen will. Wir kennen nicht den Wortlaut der berühmten Note, welche der Vierverband der bulgarischen Regierung übergeben hat; aus dem aber, was man gesprochen und in den Zeitungen geschrieben hat, ersieht man:

1. daß uns Rußland und seine Verbündeten nichts für unsere Neutralität geben, dagegen aber verlangen, daß wir uns möglichst bald an dem Krieg beteiligen.

2. daß Bulgarien seine Armeen dem Vierverband zur vollen Verfügung überlassen soll, der sie kommandieren und dorthin senden will, wo er es für gut findet;

3. daß die bulgarische Armee Konstantinopel erobern und dann Rußland übergeben muß und

4. gegen all dieses gestattet man Bulgarien, daß es das Territorium bis zur Linie Enos-Midia behält und verspricht ihm einige ganz unklare und unzureichende Kompensationen in Mazedonien, doch nur für den Fall, daß Serbien genügend von Österreich kompensiert wird.

Das bedeutet: Gebt eure Armee, damit wir sie mit unseren wilden Horden vermischen und sie auf den verschiedenen Kampfplätzen dem Untergange preisgeben, und wenn dann Serbien groß geworden und es Südungarn, Kroatien, Dalmatien, Bosnien und die Herzegowina, sowie Albanien, genommen haben und zu einem 15- bis 20-Millionenstaat angewachsen sein wird, wird Bulgarien ein kleines Stück Land in der Gegend von Stip und Kotschina abgetreten erhalten.

Bei dieser Gelegenheit tritt am deutlichsten hervor, wie stark der Vierverband an Serbien gebunden ist, wie er dieses zur Nachgiebigkeit nicht überreden will, und wie er unsere gesetzlichen Forderungen verspottet. Der Vierverband ist bekannt durch sein Lärm- und Alarmmachen. Es ist auch bekannt, daß man während unserer letzten Anleiheverhandlung geheime Noten veröffentlicht hat, daß man sich sogar in unsere inneren Angelegenheiten einmischte, nur um Unruhen im Lande hervorzurufen und um Bulgarien für den Vierverband zu gewinnen. In dieser Beziehung arbeiten Deutschland und Österreich ruhig und ohne Lärm, so daß wir ihre Vorschläge an Bulgarien zwar nicht in allen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einzelheiten genau kennen, jedoch aus dem, was wir in ihren Zeitungen gelesen und was uns gut unterrichtete Personen gesagt haben, können wir mit Sicherheit behaupten, daß die Versprechungen Deutschlands und Österreich-Ungarns an Bulgarien für seine Neutralität in der Hauptsache die folgenden sind:

1. ganz Mazedonien, einschließlich Skopie, Bitolia, Ochrid usw.

2. Freundschaftliche Vermittelung zwischen Bulgarien und der Türkei zum Zwecke der Abtretung der Linie nach Dedeagatsch und des westlich am rechten Maritzaufer gelegenen Territoriums. Diese Einigung mit der Türkei erwartet man in kurzer Zeit.

Noch weitergehende territoriale Versprechungen auf Kosten Serbiens haben uns die Zentralmächte für unsere aktive militärische Mithilfe gemacht. Diese Versprechungen entsprechen unserem Verlangen, längs der Donau eine gemeinschaftliche Grenze mit Österreich-Ungarn zu haben. Der gegenwärtige Krieg hat gezeigt, wie unbedingt notwendig es ist, daß wir direkt und unmittelbar mit Ungarn eine Verbindung haben müssen, um von einem verrückt gewordenen Serbien unabhängig zu sein. Aber auch andere Teile von Alt-Serbien sind uns in Aussicht gestellt worden.

Man sieht hier deutlich, daß der Vierverband gegen geringe, ungenaue und zweifelhafte Vorteile von uns große Opfer fordert, und daß Deutschland und Österreich-Ungarn uns deutlich und kategorisch zu verstehen geben, was sie uns gegen unvergleichlich geringere Opfer von unserer Seite geben wollen. Doch die Frage hat auch eine andere Seite. Wir glauben überhaupt an keine Versprechungen mehr und noch weniger an solche des Vierverbandes, der Italien als Verbündeten aufnahm, welches auf eine so hinterlistige Art sein Ehrenwort mit Füßen trat und einen 33jährigen Bündnisvertrag gebrochen hat. Wir haben jedoch im Gegenteil vollen Grund, an einen Vertrag mit Deutschland zu glauben, das stets seine Vertragsverpflichtungen erfüllt hat und sich mit der ganzen Welt schlägt, nur um seinen vertraglichen Pflichten gegenüber der österreichisch-ungarischen Monarchie nachzukommen. Serbien kann nur auf Kosten Österreich-Ungarns oder Bulgariens „groß" werden. Ein Groß-Serbien ist von großem Nutzen für Rußland, aber zum Schaden Österreich-Ungarns und Deutschlands. Ein Groß-Bulgarien stört die Interessen und Bestrebungen Rußlands, kann aber für Deutschland und Österreich-Ungarn nur von Nutzen sein. Eben deshalb werden diese Staaten, wenn wir mit ihnen halten und



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ihnen sogar helfen, uns bei der Schaffung eines Groß-Bulgarien behilflich sein, welches unbedingt das ganze jetzige serbische Mazedonien, einen Teil Alt-Serbiens und das ganze türkische Territorium am rechten Ufer der Maritza umfassen wird. Die Entwicklung der Ereignisse zeigt uns ganz deutlich, daß weder Rußland noch seine Verbündeten Serbien zwingen und nötigen werden, etwas an Bulgarien abzutreten. Von einer vorherigen Besetzung der uns zugesprochenen Gebiete kann keine Rede sein, da Serbien, abgesehen von einem kleinen Stück Land bei Stip Kotschani, nichts abtreten will und letzteres nur nach dem Kriege, wenn es hundertfach an der adriatischen Küste entschädigt werden wird. Es ist klar, daß der Vierverband, selbst um den Preis eines Konstantinopels, Serbien nicht zwingen will, uns Mazedonien zu geben. Unser Wunsch, unsere Hoffnung, unser Ideal ist aber vor allem Mazedonien und dann erst die anderen Länder, die man uns in Bukarest gestohlen hat.

Die Erreichung dieses Ideals kann und wird nur dann erfolgen, wenn wir die Neutralität preisgeben.

Ein Groß-Serbien ist für die Existenz Österreich-Ungarns und für den Frieden Deutschlands gefährlich, deshalb wünschen diese Staaten die Schaffung eines Groß-Serbiens nicht und könnten dies auch nicht wünschen. Im Gegenteil, dieser Störenfried des Weltfriedens muß entweder von der Erdfläche verschwinden, oder er muß gezwungen werden, unter Verhältnissen weiter zu leben, die es ihm unmöglich machen, die Welt andauernd in Brand zu setzen. Serbien bildet überhaupt eine Gefahr für die Menschheit, und kein Kulturmensch kann sein Fortbestehen wünschen. Aus diesem Grunde werden Österreich-Ungarn und Deutschland mit allen Kräften daran arbeiten, um Serbien unschädlich zu machen. Dies kann jedoch zum Teil nur dadurch geschehen, daß man das ganze Mazedonien und auch einen Teil von Alt-Serbien an Bulgarien gibt. Auf diese Weise verkleinert, wird Serbien sich ruhig verhalten müssen; es wird gefügiger werden und sowohl für uns als auch für seine Nachbarn und für die ganze Welt unschädlich sein. Daß Deutschland und Österreich-Ungarn nur das Gute von Bulgarien fordern, geht schon aus der Tatsache hervor, daß diese Staaten bei uns bis jetzt keinen Putsch, keine Aufstände und keine Bürgerkriege hervorgerufen haben, wie es schon mehrere Male die Russen gemacht haben. Es genügt, an die Aufstände von Rustschuk

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Silistria zu erinnern, an die Nabottkowsche Bande und an die Entthronung des Fürsten Alexander. Es sei uns gestattet, noch zu bemerken, daß es in Deutschland und Österreich-Ungarn niemals Emigranten gab, die auf Kosten dieser Staaten lebten, wie dies in Rußland der Fall ist, wo einige zehn Volksverräter herzlichen Empfang gefunden haben und einige Jahre auf Rechnung des asiatischen Departements leben konnten. Keines Bulgaren Kinder sind auf deutsche und österreichische Staatskosten erzogen worden, wie es mit den Kindern reicher Russenfreunde geschehen ist.

Schließlich müssen wir zu einer Mächtegruppe halten, die in dem gegenwärtigen Krieg den Sieg davontragen wird, weil wir nur so die wesentlichen Gebietserweiterungen und unsere weitere Entwicklung sichern können. Aus der Entwicklung der Operationen auf den Kriegsschauplätzen, sowohl auf der Front gegen Frankreich und Belgien als auf der Front gegen Italien, Serbien und Rußland erkennt man täglich deutlicher, daß der Sieg auf die Seite Deutschlands und Österreich-Ungarns neigt. Wir brauchen uns nicht lange über die Frage aufzuhalten, da es doch für jeden unparteiischen Zuschauer klar bis zur Gewißheit geworden ist, daß Rußland, welches Festungen wie Warschau und Iwangorod verloren hat, bald niedergerungen sein wird, und dann die Reihe an Frankreich, Italien, England und Serbien kommen wird. Deutschland hat bewiesen, daß es in militärischer und materieller Hinsicht so stark organisiert ist und über solche ungeheure, unerschöpfliche und überlegene Kräfte verfügt, die es ihm gestatten, seine Feinde bald niederzuringen.

Unter diesen Umständen wird Bulgarien gegen sich selbst ein Verbrechen begehen, es wird einfach Selbstmord begehen, wenn es nicht mit den Zentralmächten hält, weil nur diese es sind, die es uns ermöglichen können, unsere Hoffnungen auf eine Vereinigung des bulgarischen Volkes zu verwirklichen.

## Warum Bulgarien die Neutralität preisgeben muß.

Vor allem müssen wir bemerken, daß, wenn wir weiter unten dafür plädieren werden, daß es im Interesse Bulgariens liegt, die Neutralität preiszugeben, so wollen wir nicht damit sagen, daß dies gleich geschehen muß, sondern in jenem naheliegenden Augenblick, wenn unsere

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Regierung von dem Sieg vollkommen überzeugt sein wird und sichere Garantien besitzen wird, daß die von uns verlangten Gebiete uns auch sicher gegeben werden. Bulgarien muß die Neutralität niemandem zuliebe preisgeben, am wenigsten aber dem Slawentum zuliebe, das in seiner Mehrzahl während Bulgariens nationaler Not im Jahre 1913 kaltblütig blieb, sondern nur, wenn es die höchsten Interessen des Landes erfordern. Die Preisgabe der Neutralität muß aus wirtschaftlichen und politischen Gründen erfolgen.

Bulgarien hat zum Export zirka 80 000 bis 90 000 Zehntonnen-Waggons Mais, Gerste, Weizen, Hafer, Roggen, Hirse, Heu usw. bereit. Dieses Getreide müssen wir so schnell als möglich ausführen, damit wir unseren Handel beleben, unserem Lande das nötige Gold zuführen, den Landwirten die Möglichkeit geben, ihren Verpflichtungen nachzukommen und um diesen einzigen Reichtum, den wir besitzen, vor dem Verderben zu bewahren, um so mehr, als die Getreidespeicher sich bald mit dem Getreide und Mais der diesjährigen Ernte füllen werden, die eine ausgezeichnete zu werden verspricht. Deutschland und Österreich-Ungarn sind vom amerikanischen, russischen usw. Import abgeschnitten. Das dort zur Einfuhr gelangende Getreide kann daher auf dem Markt frei verkauft werden und zwar zu einem hohen Preis von 60 bis 80 Lewa pro 100 Kilogramm. Das größte Verbrechen wird Bulgarien begehen, wenn es nicht Maßregeln trifft, damit unser Getreide zu diesen hohen Preisen Absatz findet. In Rußland gibt es viel Getreide, und die Preise sind dort niedrig, da die Ausfuhr fehlt. In Italien, Frankreich und England sind die Preise allerdings gestiegen, doch diese Preissteigerung wird durch die hohen Versicherungsprämien verschlungen, so daß der Landwirt vergleichsweise nur einen sehr kleinen Nutzen aus diesen erhöhten Preisen ziehen kann. Wenn wir daher unser Getreide nach Italien, Frankreich und England ausführen, werden wir nur in geringem Maße die hohen Preise ausnützen und werden auf jeden Fall nicht einmal die Hälfte von dem bekommen, was wir erzielen könnten, wenn wir das Getreide nach Deutschland und Österreich-Ungarn ausführen würden. Wir sagten schon, daß wir zur Ausfuhr etwa 80 000 bis 90 000 Waggons verschiedener Getreidearten bereit haben werden. Wenn dieses Getreide nach den genannten beiden Staaten ausgeführt wird, so wird es Bulgarien zirka 360 Mill. Lewa einbringen, eine Summe, die zweimal größer ist, als unsere Gesamtausfuhr in den besten Jahren sein kann.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Über Varna und Burgas werden wir nichts ausführen können, sondern nur über Zaribrod nach Serbien, über Adrianopel nach der Türkei und Dedeagatsch, und über Rustschuk und Rumänien nach Österreich-Ungarn und Deutschland. Über diese Ausfuhrstellen können wir täglich nicht mehr als zusammen 75 bis 80 Waggons ausführen. Das bedeutet, daß wir volle drei Jahre brauchen werden, um das jetzige Getreide auszuführen, ohne dabei die diesjährige Maisernte zu rechnen, die wir in ein bis zwei Monaten hereinbekommen werden. Wir würden außerdem die jetzigen hohen Preise des Getreides nicht ausnützen können. Niemand kann die Preise voraussagen, die das Getreide nach Beendigung des Krieges haben wird, da hier verschiedene Faktoren mitspielen, die jetzt nicht einmal annähernd vorausgesehen werden können. Die Preise werden wahrscheinlich etwas höher sein als die normalen, aber die jetzigen hohen Preise des Getreides in Österreich-Ungarn und Deutschland werden sich nicht halten können und werden um etwa zwei Drittel fallen. Wenn wir also jetzt nicht unser Getreide ausführen und die hohen Preise ausnützen, so wird es nachher zu spät sein; die Preise werden fallen und unsere Volkswirtschaft wird Hunderte von Millionen verlieren, die sie jetzt gewinnen kann.

Überhaupt werden wir mit der Regelung der Getreideausfuhr gerade jetzt nach Bulgarien solche ungeheure Summen hereinbekommen, daß unsere Volkswirtschaft einen noch nie dagewesenen Aufschwung nehmen und das Land so einen Fortschritt machen wird, daß alle Wunden aus dem Kriege verschwinden werden. Bulgarien kann am leichtesten sein Getreide auf dem Donauweg ausführen, wie dies früher geschah, als es noch keine Eisenbahnen und keine Häfen wie Varna und Burgas gab. In der Richtung nach der Donau haben wir fünf Eisenbahnstrecken: Lompalanka, Somovit, Sistow und zwei nach Rustschuk. Wenn wir auf jeder Strecke 35 Waggons täglich rollen lassen, werden wir im ganzen 175 Waggons haben. Außerdem werden die Dörfer im Widdiner Bezirk, wo es noch gar keine Bahnen gibt, durch Fuhrwerke täglich mindestens 100 Waggons befördern, so daß wir dann mindestens 275 Waggons täglich ausführen können. Obwohl auch dies nicht genügen wird, so ist es doch immer etwas, im Vergleich zu dem, was wir jetzt über Dedeagatsch, Zaribrod und Rustschuk ausführen können. Wir sind sogar sicher, daß, sobald die Bevölkerung ihre Feldarbeiten beendet haben wird und sich lebhafter mit der Getreidezufuhr nach den Donauhäfen befassen kann, die gesamte Ausfuhr bis

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auf 300 Waggons erhöht werden kann, das ist so viel, wie in der Hochsaison in normalen Zeiten über Varna, Burgas und die Donauhäfen ausgeführt wird. Der genannte Fluß ist international und neutral und kann nach den internationalen Abmachungen und Verträgen von jedem benutzt werden. Jetzt haben jedoch Serbien und Rußland sich das Recht zugeeignet, ihn allein auszunützen. Diese Staaten transportieren täglich auf der Donau allerlei Material, Proviant, Munition usw. und gestatten Bulgarien nicht, sich dieses Flusses zu bedienen, auf den es ebensoviel Anrecht hat als sie. Auch aus diesem Beispiel geht klar hervor, daß Rußland uns Hindernisse in den Weg legt und es nicht zuläßt, daß wir uns frei entwickeln, weil dies nicht in seinem Interesse liegt. Bei der Öffnung des Donauweges kann und muß Bulgarien nur auf die Hilfe Österreich-Ungarns und Deutschlands hoffen, weil dies auch im eigenen Interesse dieser Staaten liegt. Bulgarien muß den freien Ausgang aus der Donau bekommen, da es sonst ersticken müßte, sein Nationalvermögen zugrunde gerichtet würde und seine Bevölkerung großen Mangel leiden müßte. Wir spüren schon jetzt großen Mangel an den verschiedenen Importartikeln, deren Preise außerdem so schnell steigen, daß Bulgarien bereits einer belagerten Festung gleicht, und es werden hier bald einige der notwendigsten Sachen für die arme Bevölkerung unkäuflich sein. Wir erwähnen nur den Zucker, Sohlleder, Stoffe, Manufakturwaren, Eisenwaren, Maschinen usw. Alles das müssen wir einführen, wenn wir leben wollen. Diese Einfuhr kann aber nur über die Donau erfolgen. Folglich müssen wir die Donau für unsere Einfuhr unbedingt haben. Wir sind jetzt in unseren Beziehungen zu Westeuropa ganz von Rumänien abhängig, und dieses Land kann mit uns nach Willkür und Laune handeln, wie es will. Die Öffnung der Donau wird uns gänzlich unabhängig von Rumänien machen und uns die Möglichkeit geben, unmittelbar mit Österreich-Ungarn in Verbindung zu treten und diesem Staate alles, was wir im Überfluß besitzen, zu liefern und von ihm oder durch ihn all das zu beziehen, was wir nötig brauchen.

Von der Öffnung der Donau will Serbien nichts hören. Eben deshalb müssen wir den Donauweg mit Gewalt im Einverständnis mit Österreich-Ungarn und Deutschland freimachen. Dies bedeutete allerdings in Konflikt mit dem Vierverband zu treten, da dieser es nie zulassen wird, daß wir uns allein mit Serbien auseinandersetzen, sondern die Partei Serbiens ergreifen und sich als im Kriege mit

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

uns befindlich betrachten wird. Wir brauchen uns aber davor gar nicht zu fürchten, da der Vierverband bald niedergerungen und dem Willen Deutschlands und Österreich-Ungarns unterworfen werden wird. Wir haben nur nötig, uns mit Rumänien zu verständigen, uns von dieser Seite zu sichern und den Serben Mazedonien und alle anderen Gebiete, durch die es uns den Donauweg versperrt, wegzunehmen, um uns von der serbischen Bevormundung freizumachen und die Möglichkeit zu erhalten, unmittelbar mit der Kulturwelt in Verbindung zu treten.

Aus dem bisher Gesagten geht klar hervor, daß Bulgarien, um in diesen Zeiten ein freies unabhängiges Leben zu führen, die Neutralität preisgeben muß, indem es Mazedonien befreit und sich den Donauweg sichert. Wenn Bulgarien dies nicht tut, so ist es dem wirtschaftlichen Erstickungstode ausgesetzt; es wird Hunderte von Millionen seines nationalen Vermögens verlieren und, statt jetzt ungeheure Goldmengen anzuhäufen, die ihm die Möglichkeit geben werden, sich zu stärken und zu festigen, um auch die stärksten wirtschaftlichen Krisen zu überwinden, wird es sich selbst derjenigen Mittel entblößen, die für seinen wirtschaftlichen Fortschritt unbedingt nötig sind, und es wird mindestens zu einem langen Stillstand verurteilt sein, wenn nicht zu einem wirtschaftlichen Verfall.

Unsere Russenfreunde verlangen, daß wir mithelfen sollten, Konstantinopel zu erobern, um die Dardanellen zu öffnen. Dies, sagen sie, sei für unsere Ausfuhr viel wichtiger als die Öffnung der Donau. Welche Verblendung! Als ob die Dardanellen bloß für uns geöffnet würden! Nein, dieselben werden für Rußland geöffnet, das auf den Weltmarkt seine ungeheuer großen Getreidevorräte zweier Erntejahre bringen will, so daß für Bulgarien auf diesem Markt überhaupt kein Platz mehr übrig bleiben wird. Außerdem werden die Preise fallen, Rußland wird uns jede Schwierigkeit bereiten und eventuell auch die Dardanellen sperren, um die Konkurrenz zu beseitigen. Wir würden also auch in diesem Falle Tausende von kostbaren Menschenopfern nicht für bulgarische, sondern für russische Interessen bringen.

Warum aber muß Bulgarien seine Neutralität aus politischen Gründen preisgeben? Wir haben früher auseinandergesetzt,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

welche Versprechungen uns die Zentralmächte Deutschland und Österreich-Ungarn für unsere Neutralität gemacht haben. Aber folgt daraus auch der Schluß, daß wir unsere Pflicht gegenüber unserem Vaterlande erfüllen, wenn wir auch künftig nur Zuschauer bleiben in einem Kampf, in dem unsere höchsten Interessen auf dem Spiele stehen? Wir meinen, daß man dem bulgarischen Volke nicht klar und kategorisch genug sagen kann, daß der europäische Krieg und der siegreiche Kampf Deutschlands und Österreich-Ungarns nur Vorbereitungsarbeiten sind, und daß gleich nach Beendigung dieser Vorbereitungsarbeiten Bulgarien gegen Serbien marschieren muß. Denn abgesehen davon, daß unser politisches Interesse es uns zur Pflicht macht, an dem endgültigen Sieg Deutschlands und Österreich-Ungarns mitzuarbeiten und es unseres Volkes unwürdig wäre, allein der Kraft anderer die Erreichung eines Zieles zu überlassen, das alle Bulgaren ohne Ausnahme als höchstes nationales Ideal anstreben, verlangt die furchtbare Lage unserer mazedonischen Brüder, daß die Niederwerfung Serbiens beschleunigt und durchgeführt wird, ehe der letzte mazedonische Bulgare niedergemetzelt und Mazedonien, dieses unglückliche Land, nur mehr ein Trümmerhaufen ist. Wir dürfen auch nicht vergessen, daß uns die Zentralmächte für unsere aktive Hilfe sehr wichtige und größere territoriale Versprechungen gemacht haben als für unsere bloße Neutralität. Es ist selbstverständlich, daß Deutschland und Österreich-Ungarn an der Schöpfung eines Groß-Bulgarien um so freudiger mitarbeiten werden, wenn wir ihnen durch die Tat beweisen, daß wir zu ihnen halten, das ist, wenn wir vereint mit ihnen Serbien vernichten.

Bulgarien kann und darf auch nicht isoliert, ohne einen mächtigen Beschützer dastehen, weil es von Feinden umgeben ist, die nur darauf lauern, um es im günstigen Moment zu berauben. Es ist erwünscht, daß wir Bulgaren einen solchen Beschützer besitzen, wie Serbien ihn in Rußland hat. Von Rußland zu erwarten, daß es uns ebenfalls unter seinen Schutz nimmt wie Serbien, wäre naiv. Niemand kann gleichzeitig die Interessen Serbiens und Bulgariens schützen, da dies ein Ding der Unmöglichkeit ist und außerdem von Bulgarien auch nicht gewünscht werden kann. Im Jahre 1913 hat Rußland gleichzeitig die Interessen Serbiens und Bulgariens wahrgenommen, und wir haben gesehen, daß der Schutz Rußlands damals in der Beraubung Bulgariens und Vergrößerung Serbiens um das Doppelte auf Kosten Bulgariens zum Aus-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

druck kam. Dies würde auch in Zukunft der Fall sein. Es ist klar, daß Bulgarien einen Selbstmord begehen würde, wenn es sich dem Schutze Rußlands anvertrauen würde.

Es gibt viele bei uns, die aufrichtig glauben, daß wir uns auf England verlassen können, weil es Interesse daran hat, uns als Gegengewicht gegen Rußland zu benützen. Diese Leute befinden sich im Irrtum, denn sie wissen nicht, wie egoistisch der Engländer ist, wie brutal er gegen die fremden Interessen handeln kann, wenn es sich um den Schutz seiner eigenen handelt, und sie bedenken nicht, daß England und Rußland sich bereits vollständig über die Dardanellen dahin geeinigt haben, daß letzteres einen kleinen Landstreifen von Rumänien, Bulgarien und der Türkei längs des Ufers am Schwarzen Meere erhält, während die Inseln im Besitze Englands verbleiben. Rußland wird auf diese Weise auch einen Landweg nach Konstantinopel besitzen. Bei einem Erfolg des Vierverbandes bekommt Rußland also nicht nur Konstantinopel, sondern auch Varna und Burgas. Diese Enthüllungen müssen jedem Bulgaren die Augen darüber öffnen, daß England für Bulgarien nicht der Beschützer ist, wie viele es glauben, sondern daß es jederzeit bereit sein wird, uns zu opfern, wenn dies seine Interessen fordern. Wir können überhaupt nicht einsehen, inwiefern unsere Interessen mit denjenigen Englands übereinstimmen. Folglich ist es auch nicht England, welches unsere Interessen schützen wird, und an das wir unser Schicksal binden müssen, um so mehr, da es heute der Verbündete von Rußland ist und daher so handeln wird, wie ihm dieses, welches ja die größeren Interessen am Balkan hat, diktieren wird. Die Interessen diktieren jedoch das Fortbestehen Groß-Serbiens, das auf dem Balkan das Wort führen soll und nicht ein „erniedrigtes", aber immerhin noch nicht „vernichtetes" Bulgarien. (Anspielungen auf die in der bulgarischen Presse oft kommentierten Worte des russischen Ministers des Äußeren, daß Rußland eine „allzu große Erniedrigung" Bulgariens nicht zulassen wird.)

Für Bulgarien bleibt so nur übrig, sich an Deutschland zu wenden und sein Schicksal mit dem Schicksal Deutschlands zu verknüpfen. Es fragt sich nun, ob dies möglich und für Bulgarien annehmbar und nützlich ist. Deutschland benötigt vor allem Freunde und treue Verbündete, und zwar nicht nur jetzt während des Krieges, sondern auch

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach dem Kriege, da mit dem Abschluß des Friedens der wahre Frieden noch nicht hergestellt sein, sondern im Gegenteil eine fieberhafte Kriegsvorbereitung noch weiter stattfinden wird, da derselbe Krieg jeden Moment wieder anfangen kann. Die Griechen und Rumänen haben sich als sehr untreue Freunde und Verbündete erwiesen, und Deutschland dürfte kaum in nächster Zeit mit ihnen einen Bund schließen. Die Türkei genügt Deutschland nicht; darum wäre es im Interesse Bulgariens und Deutschlands, daß sie beide ein Bündnis schließen. Wir haben schon gesehen, daß Bulgarien in wirtschaftlicher Beziehung mit Deutschland eng verbunden ist und dieses durch die Tat bewiesen hat, daß es den wirtschaftlichen Aufschwung unseres Landes wünscht. Wenn dies so ist, so versteht es sich von selbst, daß Deutschland auch unsere friedliche und sichere wirtschaftliche und politische Entwicklung wünscht, da Handel und Industrie sich ja nur dann entwickeln können, wenn die friedliche und sichere politische Lage gegeben ist. Die Interessen Bulgariens stimmen zurzeit mit den deutschen Interessen vollkommen überein und kreuzen sich nirgends.

Weil sich Deutschland andererseits als ein so treuer Verbündeter gezeigt hat, auf den man bauen kann, weil es uns ganz Mazedonien verspricht und noch wertvollere Kompensationen für unser Eingreifen gegen Serbien, weil die rechtzeitige Verwirklichung der bulgarischen Ideale nur möglich ist, wenn wir die Neutralität preisgeben, weil es wünschenswert ist, daß Bulgarien nach Mazedonien geht, bevor der letzte Bulgare im Blut erstickt worden ist, müssen wir die Neutralität preisgeben, unser Schicksal an dasjenige Deutschlands und Österreich-Ungarns knüpfen, die uns so schützen werden, wie jetzt Rußland Serbien beschützt, und gegen Serbien ziehen, um unsere Brüder, die unter dem unerträglichen Joche seufzen, von der Knechtschaft zu befreien.

## Schlußfolgerung.

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, daß die Neutralität uns bis jetzt Vorteile gebracht hat, daß wir aber durch sie allein die nationale Einigung nicht erlangen können, daß wir deshalb die Neutralität

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im gegebenen Moment preisgeben müssen, daß uns unsere wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zwingen, gemeinsam mit Österreich-Ungarn und Deutschland zu marschieren, und daß nur die letztgenannten Staaten uns helfen können, unsere nationalen Ideale zu verwirklichen und unsere Einigung zu erzielen.

Wir müssen jedes Gefühl beiseite lassen und „aus heiligem Egoismus" im gegebenen Augenblick mit Österreich-Ungarn und Deutschland marschieren, ihnen in diesem mächtigen Kampfe mithelfen, um ein Groß-Bulgarien herzustellen. Tun wir dies nicht, so arbeiten wir vielleicht indirekt an der Schaffung eines Groß-Serbiens mit, neben dem wir unmöglich bestehen können.

Der Weg zu einem „Groß-Bulgarien" — nach Bitolia, Ochrid, Prilep und Skopie — führt über Nisch und Belgrad.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Zur Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen Mitteleuropa und Rumänien.

Von

**D. Rottmann** (Bukarest).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

# Inhalt.

Seite

Kapitel I. Die den Zentralmächten aus dem Anschlusse Rumäniens erwachsenen Vorteile . . . . . 481

Kapitel II. Die Donaufrage . . . . . 490

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Kapitel I.

# Die den Zentralmächten aus einem Anschlusse Rumäniens erwachsenen Vorteile.

Die Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen den Zentralmächten und Rumänien ist keine neuen Datums. So soll Österreich-Ungarn, soweit man bei uns erfahren kann, da die Angelegenheit nie in der Literatur und Öffentlichkeit besprochen worden ist, öfters an Rumänien mit dem Vorschlag herangetreten sein, sich einer eventuellen mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder bloß Österreich-Ungarn anzuschließen. Dieser Vorschlag soll aber immer rumänischerseits aus politischen Gründen zurückgewiesen worden sein.

Um die Bedeutung und Tragweite einer eventuellen deutsch-österreichisch-ungarisch-rumänischen (kurz: deutsch-rum.) Wirtschaftsgemeinschaft [1] würdigen zu können, ist es angebracht und auch notwendig, durch den Hinweis auf die Statistik der handelspolitischen Beziehungen zwischen den Zentralmächten und Rumänien in den letzten Jahren eine feste Grundlage für die weitere Erörterung zu gewinnen [2]. Man wird dadurch auch leichter die Kaufkraft der rumänischen Bevölkerung und die Bedeutung des rumänischen Marktes für deutsche bzw. österreichisch-ungarische Industrieerzeugnisse bemessen können. Eine statistische Beleuchtung unseres Ausfuhrhandels ist hier nicht am Platze, denn es handelt sich jetzt nur darum, die Vorteile zu kennzeichnen, die den Zentralmächten erwachsen könnten. Es steht aber fest, und das ist von besonderer Wichtigkeit, daß unsere Getreideausfuhr, die 85 % bzw. 90 %, dem Quantum und dem Werte nach unseres Ausfuhrhandels im Werte von 691 720 408 Lei ausmacht, bis jetzt einen verhältnismäßig geringen Markt bei den Zentralmächten gefunden hat. Berücksichtigt man aber die Statistik des Einfuhrhandels Rumäniens,

[1] In ausführlicherer Weise sind diese Fragen von mir in der Schrift „Viitorul economic al României“ Bukarest 1915 (Die wirtschaftliche Zukunft Rumäniens) behandelt worden.

[2] Vgl. Antonescu, Handelspolitik Rumäniens. 1915.



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

so kann man gleich einsehen, welch hervorragende Rolle gerade die Zentralmächte in bezug auf Versorgung Rumäniens mit den verschiedensten Roh-, Hilfsstoffen, Fabrikaten und besonders Maschinen, spielen. Ich werde zuerst eine allgemeine kurze Übersicht des Anteils der wichtigsten Länder an der Einfuhr nach Rumänien geben.

**Anteil der wichtigsten Länder an der Einfuhr nach Rumänien.**
(Rumänische Statistik.)

| Jahresdurchschnitt | Österr.-Ungarn | | Deutschland | | England | | Frankreich | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. |
| 1876—1880 | 135,57 | **51,44** | 23,34 | **8,86** | 45,00 | 17,07 | 23,37 | 8,87 |
| 1881—1885 | 134,80 | **45,95** | 38,16 | **13,01** | 56,94 | 19,41 | 24,07 | 8,20 |
| 1886—1890 | 59,98 | **18,15** | 92,82 | **28,09** | 88,56 | 26,80 | 28,01 | 8,48 |
| 1891—1895 | 94,37 | **23,90** | 113,75 | **28,80** | 87,16 | 22,07 | 33,58 | 8,50 |
| 1896—1900 | 92,70 | **28,37** | 90,42 | **27,67** | 63,89 | 19,55 | 22,78 | 6,97 |
| 1901—1905 | 80,90 | **27,06** | 85,24 | **28,52** | 50,17 | 16,78 | 17,33 | 5,80 |
| 1906—1910 | 100,68 | **24,62** | 138,70 | **33,92** | 62,78 | 15,35 | 22,48 | 5,50 |

| Jahresdurchschnitt | Italien | | Türkei | | Belgien | | Schweiz | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. | in Mill. Lei | in % der Ges.-Einf. |
| 1876—1880 | 1,27 | — | 11,13 | 4,22 | 1,21 | — | — | — |
| 1881—1885 | 2,40 | — | 11,91 | 4,06 | 4,49 | 1,53 | 2,29 | — |
| 1886—1890 | 4,03 | 1,22 | 9,85 | 2,98 | 17,15 | 5,19 | 13,48 | 4,08 |
| 1891—1895 | 7,22 | 1,83 | 14,24 | 3,61 | 19,86 | 5,03 | 6,83 | 1,73 |
| 1896—1900 | 11,83 | 3,62 | 13,25 | 4,05 | 11,19 | 3,42 | 3,97 | 1,21 |
| 1901—1905 | 17,32 | 5,79 | 10,64 | 3,56 | 6,12 | 2,05 | 5,82 | 1,95 |
| 1906—1910 | 19,94 | 4,88 | 14,84 | 3,63 | 12,67 | 3,10 | 7,42 | 1,81 |

Aus dieser statistischen Tafel kann man die Tatsache feststellen, daß die Zentralmächte unsere wichtigsten Lieferanten sind. Über 55 % für die Periode 1906—1910 der Gesamteinfuhr kommt aus Deutschland und Österreich-Ungarn. Angesichts dieser Sachlage wird man wohl der Frage eines deutsch-rumänischen Wirtschaftsbündnisses von deutscher Seite Interesse entgegenbringen. Um die Entwicklungsmöglichkeiten und die Aufnahmefähigkeit des rumänischen Marktes besser zu würdigen, ist es noch notwendig, auf Grund der deutschen Ausfuhrstatistik festzustellen, wie stark die Ausfuhr nach Rumänien in den letzten Jahren zugenommen hat.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die deutsche Ausfuhr nach Rumänien betrug 1900 rund 22,5 Millionen Mark, Edelmetallausfuhr ausgenommen. Im Jahre 1910 betrug sie 65,7 Mill. Mk. und im Jahre 1913 erreichte sie die stattliche Summe von 140 Mill. Mk. Also innerhalb 13 Jahren hat die deutsche Ausfuhr nach Rumänien um **622** % zugenommen. Diese Zahl ist genügend beweiskräftig, um die Aufnahmefähigkeit des rumänischen Marktes voll zu würdigen. Veranschlagt man die Gesamteinfuhr nach Rumänien per 1913 auf 650 Mill. Lei (es liegen mir keine Daten vor), so ergibt sich für Deutschland ein Prozentsatz von etwa 34 %, wenn man annimmt, daß die 140 Mill. Mk. (173 Mill. Lei) auf Grund rumänischer Statistik etwa 220 Mill. Lei ausmachen würden, infolge der Transport- und anderer Kosten. Von diesen 140 Mill. Mk. entfallen auf: Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft 5,706 Mill. Mk.; chemische und pharmazeutische Erzeugnisse 19,989 Mill. Mk.; Wolle, Baumwolle und wollene Kleider 14,3 Mill. Mk.; Leder, Lederwaren, Kürschnerwaren 7,067 Mill. Mk.; unedle Metalle und Waren daraus 50,030 Mill. Mk.; davon A) Eisen und Eisenlegierungen 40,389 Mill. Mk.; B) Kupfer und Kupferlegierungen 6,000 Mill. Mk.; Maschinen, elektrotechnische Erzeugnisse, Fahrzeuge 26,209 Mill. Mk., davon a) Maschinen 17,637 Mill. Mk.; b) elektrotechnische Erzeugnisse 3,819 Mill. Mk.; c) Fahrzeuge 4,420 Mill. Mk.

Das sind die Hauptposten der deutschen Warenausfuhr nach Rumänien. Also fast lediglich Metalle, besonders Eisen und Industrieerzeugnisse. Allein Kriegsmunition im Werte von 18 Mill. Mk. Was Österreich-Ungarn anlangt, so werde ich die Jahre 1905 und 1910 vergleichen, also vor und nach Abschluß der Handelsverträge mit Rumänien. Übrigens kann man die Aufnahmefähigkeit des rumänischen Marktes für österreichisch-ungarische Waren auch auf Grund der vorher angegebenen rumänischen Einfuhrstatistik würdigen, da die Unterschiede zwischen der österreichischen und rumänischen Statistik infolge der geringeren Transportkosten auch tatsächlich geringer sind. Auf Grund österreichischer Statistik wurden 1905 Waren nach Rumänien im Werte von 81,732 Mill. K ausgeführt und 1910 solche im Werte von 109,987 Mill. K. Also eine Zunahme von etwa 33 %.

Nach Warenkategorien gestaltete sich die Ausfuhr Österreich-Ungarns nach Rumänien per 1910 folgendermaßen:



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Baumwollgarne . . . | 4,658 | Mill. | K | Kautschukwaren . . . | 1,358 | Mill. K |
| Baumwollwaren . . . | 11,271 | „ | „ | Konfektionswaren . . | 2,697 | „ „ |
| Chemische Hilfsstoffe u. Produkte . . . . . | 2,220 | „ | „ | Lederwaren . . . . . | 1,583 | „ „ |
| Eisen und Eisenwaren | 12,433 | „ | „ | Maschinen. . . . . | 8,450 | „ „ |
| Felle und Häute . . . | 3,049 | „ | „ | Metallwaren. . . . . | 3,105 | „ „ |
| Glas u. Glaserzeugnisse | 1,427 | „ | „ | Schiffe . . . . . | 2,430 | „ „ |
| Holzwaren . . . . . | 1,657 | „ | „ | Werkholz . . . . . | 21,211 | „ „ |
| Jutegewebe . . . . . | 1,849 | „ | „ | Wollwaren . . . . . | 8,648 | „ „ |

Nachdem ich die handelspolitischen Beziehungen Rumäniens zu den Zentralmächten statistisch beleuchtet habe und zum Ergebnis gelangt bin, daß die Zentralmächte unsere hervorragendsten Lieferanten von Industrieerzeugnissen sind, trete ich nun den Vorteilen, die der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft aus dem Anschlusse Rumäniens erwachsen könnten, näher.

Der ausschlaggebende Grund, der die Zentralmächte zur Bildung einer Wirtschaftsgemeinschaft veranlaßt, ist gewiß der einer möglichst gesicherten, stetigen, dauernden Getreide- und Futtermittelversorgung und der eines gesicherten, entwicklungsfähigen Absatzgebietes für die industriellen Erzeugnisse. Was das rumänische Absatzgebiet für die industriellen Erzeugnisse anlangt, so kann man dessen Bedeutung aus den obigen statistischen Daten ersehen. Bei der Getreideversorgung handelt es sich in erster Reihe um qualitativ hochstehenden zur Vermischung mit deutschem besonders geeigneten Weizen und um Futtergerste. Um die Qualität des rumänischen Weizens zu würdigen und einzusehen, ob und inwiefern er den russischen Weizen, der mit dem deutschen vermischt, den letzteren backfähiger gestaltet, ersetzen könnte, erscheint es angebracht, die Ergebnisse der technischen und chemischen Untersuchungen hier wiederzugeben. Es wurden nämlich technische und chemische Untersuchungen in Zürich und Berlin angestellt, und das Ergebnis ist das folgende:

**Technische Analyse.**

| | Weizen aus der Walachei | Weizen aus der Moldau |
|---|---|---|
| Natürliches Gewicht . . . . . | 80,7 | 81 |
| Mehl . . . . . | 74 | 73,8 |
| Gluten . . . . . | 38,4 | 38,9 |
| Qualität im allgemeinen . . . . | 1,5 | 1,4 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

| Rußland | Argentinien | Vereinigte Staaten | | Kanada | Australien |
|---|---|---|---|---|---|
| | | North | Duluth | | |
| 77,5 | 77,5 | 77,2 | 81 | 80 | 79,7 |
| 71,4 | 69,9 | 75,3 | 76,1 | 75,9 | 70,1 |
| 42 | 38,6 | 35,1 | 35 | 34,1 | 38,7 |
| 2 | 1,5 | 2 | 1,5 | 2 | 1,5 |

## Chemische Analyse.

| | Weizen aus der Walachei | Weizen aus der Moldau |
|---|---|---|
| Wasser | 11,09 | 11,07 |
| Stickstoff | 14,11 | 14,23 |
| Kohlenhydrate | 69,64 | 69,58 |

| | Rußland | Argentinien | Vereinigte Staaten | | Kanada | Australien |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | North | Duluth | | |
| Wasser | 11,06 | 10,96 | 10,96 | 11,28 | 10,97 | 10,86 |
| Stickstoff | 14,70 | 13,78 | 13,15 | 13,29 | 12,87 | 13,50 |
| Kohlenhydrate | 69,11 | 69,30 | 69,94 | 69,72 | 70,92 | 70,88 |

Auf Grund dieses Ergebnisses werden die Sachverständigen nicht bezweifeln, daß der rumänische Weizen dem russischen gewachsen ist. Jedenfalls steht die Tatsache fest, daß der rumänische Weizen in Mannheim höher als der russische und der amerikanische bezahlt worden ist. Das kann wohl nur auf die bessere Qualität des rumänischen Weizens zurückgeführt werden. Es besteht, wie aus der Tafel ersichtlich ist, ein Unterschied zwischen dem walachischen und moldauischen Weizen. Der aus Moldau stammende ist, was Gewicht und chemische Eigenschaften anlangt, dem walachischen überlegen.

Das findet seinen Ausdruck auch in der höheren Bewertung des moldauischen Weizens in Antwerpen und Mannheim. Der Preisunterschied zugunsten des moldauischen Weizens ist in Antwerpen von 50 bis 100 Fr. per Waggon (10 000 kg), auf den deutschen Märkten von 150–200 Fr.

Ich hatte vorher betont, daß der ausschlaggebende Grund, der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Zentralmächte zur Bildung einer Wirtschaftsgemeinschaft veranlaßt, der einer möglichst gesicherten Getreideversorgung ist, um die Aushungerungsgefahr in Kriegszeiten zu beseitigen. Nach diesem weltumwälzenden Ereignis wird die Getreideversorgung Deutschlands immer ein schwieriges Problem bleiben. England, um siegreich aus dem industriellen Konkurrenzkampfe mit Deutschland hervorzugehen, wird gewiß auch nach dem Kriege nicht zögern, nach Möglichkeit die Getreide- und Rohstoffversorgung Deutschlands zu erschweren. Auch eine englisch-russische wirtschaftliche Annäherung ist nicht ausgeschlossen, was zur Folge eine Erschwerung des Rohstoffbezuges aus Rußland haben könnte. Amerika, infolge seiner gewaltigen Industrialisierung, stellt allmählich geringere Getreidemengen für die Ausfuhr zur Verfügung. Was Argentinien ausführt, wird zum größten Teil von England absorbiert. Österreich-Ungarn, die Gesamtmonarchie, ist auf Grund zuverlässiger statistischer Daten längst ein Brotgetreide-Importland geworden. Zwar liefert Ungarn große Getreidemengen, aber diese müssen in erster Reihe den Bedarf des industriellen Österreich decken. Sollte auch die Produktivität der ungarischen Landwirtschaft zunehmen, so wird aber gleichzeitig auch die Ausdehnung der österreichischen und auch ungarischen Industrie zunehmen. Dadurch kann aber die Sachlage kaum zugunsten einer stärkeren Getreideausfuhr nach Deutschland verschoben werden. Die Gesamtmonarchie kommt auf die Dauer für die Getreideversorgung Deutschlands kaum mehr in Frage. Gewiß liefert Österreich-Ungarn nach Deutschland agrarische Erzeugnisse, wie Gerste, Malz, Vieh, Futtermittel, Holz, Eier im Werte von etwa 280 Mill. Mk. Aber für Deutschland kommt in erster Reihe die Einfuhr von Weizen und Futtermitteln in Betracht.

Rumänien als hervorragender Weizenproduzent wird gewiß in hohem Maße dem deutschen Bedarf entsprechen können. Der kürzere und vielleicht billigere Donauverkehr, der durch technische Unzulänglichkeiten und eine verkehrsfeindliche Gebührenpolitik in seinen natürlichen Entwicklungsmöglichkeiten gehemmt wird, wird auch zu einer unter günstigeren Bedingungen erfolgenden Getreideversorgung Deutschlands, besonders des industriellen Südwestdeutschlands, beitragen. Da Ungarn den deutschen Getreidebedarf nicht allein zu decken vermag, so kann auch kein Interessengegensatz zwischen Ungarn und Rumänien entstehen. Der deutsch-österreichische Bedarf ist doch so gewaltig, daß er bei weitem die produktive Leistungsfähigkeit Ungarns

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Rumäniens übersteigt. Er könnte leicht auch den bulgarischen und den vielleicht später auftretenden kleinasiatischen Getreideüberschuß aufnehmen. Wenn also die Nachfrage das Angebot übersteigt, so kann ich mir nicht erklären, wie ein Absatzkampf zwischen Rumänien und Ungarn ausbrechen könnte.

Um diese Bedeutung, die Rumänien für den Wirtschaftsverband erlangen dürfte, in das rechte Licht zu setzen, sind noch einige statistische Daten über unsere Getreideausfuhr am Platze.

Die Statistik des gesamten rumänischen Getreideverkehrs gestaltet sich folgendermaßen:

| Jahr | Einfuhr | | Jahr | Ausfuhr | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | Lei | | Tonnen | Lei |
| 1906 | 41 021 | 6 372 033 | 1906 | 3 281 175 | 405 411 035 |
| 1907 | 12 533 | 2 653 150 | 1907 | 3 224 149 | 473 341 783 |
| 1908 | 33 806 | 6 429 001 | 1908 | 1 761 932 | 282 446 298 |
| 1909 | 17 807 | 3 806 646 | 1909 | 2 187 793 | 357 587 891 |
| 1910 | 29 643 | 5 957 710 | 1910 | 3 230 235 | 489 821 008 |
| 1911 | 52 554 | 9 773 834 | 1911 | 4 017 767 | 557 653 135 |

## Weizenausfuhr.

| | Tonnen | Lei | | Tonnen | Lei |
|---|---|---|---|---|---|
| 1906 | 1 727 815 | 231 524 509 | 1909 | 857 701 | 178 401 901 |
| 1907 | 1 151 558 | 207 264 442 | 1910 | 1 841 566 | 329 619 389 |
| 1908 | 714 501 | 140 378 103 | 1911 | 1 458 399 | 244 823 761 |

## Wert des ausgeführten Weizen und Wert der Gesamtweizenproduktion.

| | Wert der Gesamtweizenproduktion | | Wert der Weizenausfuhr | | Prozent der Gesamtweizenproduktion |
|---|---|---|---|---|---|
| 1906 | — | Lei | 231 524 509 | Lei | — |
| 1907 | — | „ | 207 264 442 | „ | — |
| 1908 | 302 104 086 | „ | 140 378 103 | „ | 46,47 |
| 1909 | 333 589 200 | „ | 178 401 901 | „ | 53,48 |
| 1910 | 539 605 318 | „ | 329 619 389 | „ | 61,08 |
| 1911 | 468 998 949 | „ | 244 823 761 | „ | 52,20 |

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

## Maisausfuhr.

| | Tonnen | Lei | | Tonnen | Lei |
|---|---|---|---|---|---|
| 1906 | 603 433 | 65 774 276 | 1909 | 738 964 | 102 716 058 |
| 1907 | 1 389 717 | 166 766 139 | 1910 | 594 847 | 69 597 101 |
| 1908 | 735 591 | 98 569 225 | 1911 | 1 555 331 | 183 218 092 |

## Wert der Gesamtmaisproduktion und Wert des ausgeführten Mais.

| | Wert der Gesamtmaisproduktion | Wert der Maisausfuhr | Prozent der Gesamtmais-produktion |
|---|---|---|---|
| 1906 | — Lei | 65 774 276 Lei | — |
| 1907 | — „ | 166 766 139 „ | — |
| 1908 | 306 925 469 „ | 98 569 225 „ | 32,11 |
| 1909 | 262 044 123 „ | 102 716 058 „ | 39,20 |
| 1910 | 325 115 081 „ | 69 597 101 „ | 21,40 |
| 1911 | 409 655 547 „ | 183 218 092 „ | 44,72 |

Aus diesen zwei Tafeln sieht man, wie beträchtlich die Menge ausgeführten Weizens ist. Auch die Maisausfuhr ist eine bedeutende, aber verhältnismäßig gering infolge des großen inländischen Konsums. Was die anderen Getreidearten anlangt, so fallen sie angesichts der hervorragenden Stellung, die die Weizen- und Maisausfuhr in unserem auswärtigen Handel einnimmt, sehr wenig ins Gewicht. So betrug die Roggenausfuhr 1906 nur 184 789 t im Werte von 20 419 228 Lei und 1911 etwa 130 755 t im Werte von 16 605 914 Lei. Für Deutschland kommt überhaupt unsere Roggenausfuhr nicht in Betracht.

Beträchtlicher ist schon unsere Gerste- und Haferausfuhr, was für Deutschland von besonderer Wichtigkeit ist angesichts der Bestrebungen, sich von der russischen Ausfuhr unabhängig zu machen.

So schwankte unsere Gersteausfuhr zwischen 436 182 t im Werte von 48 402 590 Lei im Jahre 1906 und 475 164 t im Werte von 59 062 921 Lei im Jahre 1911. Für die Haferausfuhr haben wir folgende Daten:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1906 | 169 399 t | . . | 19 142 101 Lei |
| 1911 | 233 295 „ | . . | 26 385 777 „ |

Durch die Zugehörigkeit Rumäniens zum Wirtschaftsverband wird die rumänische Landwirtschaft einen großen Aufschwung erleben und immer imstande sein, den fortwährend zunehmenden deutschen Getreide-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bedarf zu decken. Aber zeigt uns die Statistik im Jahre 1908 und 1909 nicht eine gewaltige Abnahme der Ausfuhr infolge der Mißernte und des Bauernaufstandes? Deshalb werden die freihändlerisch Gesinnten wohl dieses Moment der schwankenden rumänischen Ausfuhr als Gegenargument ins Treffen führen. Sie werden nachzuweisen versuchen, daß es für Deutschland Selbstmord bedeuten würde, sich vom Auslande abzuschließen und seinen Bedarf möglichst aus Ungarn, Rumänien und der Türkei zu decken. Dem kann man aber entgegenhalten, daß, infolge der gewaltigen Ausdehnung des Wirtschaftsverbandes, der rationellen Ausnutzung des Bodens, der intensiveren Wirtschaftsführung, der Bewässerungs- und Entwässerungsanstalten und anderer dauernder Meliorationen — alles günstige Folgen, die von der Wirtschaftsgemeinschaft zu erwarten sind — solche Mißernten überhaupt fast unmöglich gemacht werden. Im übrigen dürfte nicht nur vom rein agrarischen, sondern auch vom Standpunkt des Kapitalexportes der Anschluß Rumäniens erwünscht sein. Deutschland verfügt noch nicht, wie England und Frankreich, über ein gewaltiges Kolonialreich, wo es seine überschüssigen Kapitalien lohnend anlegen könnte.

Rumänien bildet kraft seines natürlichen Reichtums, des zunehmenden Fleißes seiner Bevölkerung, der aufblühenden Holz- und besonders der Petroleumindustrie, das natürliche Anlagegebiet für deutsche Kapitalüberschüsse. Die unmittelbare Nähe Rumäniens ermöglicht auch eine gründlichere Verwaltung und Überwachung der in den verschiedenen Industrien, Bergwerken und Landwirtschaft angelegten Kapitalien.

Daß ein Aufblühen unserer Industrie und besonders unserer Landwirtschaft, dank der deutschen Kapitalanlagen und der Wirtschaftsgemeinschaft überhaupt, der deutschen Landwirtschaft und der deutschen Industrie nicht schädlich werden könnte, das liegt auf der Hand. Die rumänische Getreideausfuhr ist zu gering (350 000 Waggons Ausfuhr gegen 550 000 Waggons deutscher Einfuhr), um der deutschen Landwirtschaft eine vernichtende Konkurrenz bereiten zu können, wie etwa die amerikanische und russische.

Was unsere Petroleumindustrie betrifft, so hat Deutschland sogar ein starkes Interesse an deren Aufblühen. Erst kürzlich ist in Bayern der „Bayrische Lloyd" ins Leben gerufen worden, gerade um eine bessere Versorgung der süddeutschen Industrie mit rumänischem Petroleum zu ermöglichen. Beachtet man noch die Entwicklung der deutschen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Flotte und der Luftschiffe einerseits und den hohen Heizwert des Benzins, Petroleums und der Pàcura andererseits, so wird man einsehen, welche hervorragenden Vorteile den Zentralmächten aus dem Anschluß Rumäniens erwachsen werden. Da Rumänien keine schwere Eisenindustrie hat, so ist es töricht, von einer rumänischen industriellen Konkurrenz zu sprechen.

Im Gegenteil, infolge des Aufschwunges des rumänischen wirtschaftlichen Lebens, eine Folge der Zugehörigkeit zur Wirtschaftsgemeinschaft, wird auch die deutsche Absatzfähigkeit in Rumänien so gewaltig zunehmen, daß man den Verlust mancher anderer Absatzgebiete wird verschmerzen können.

Das sind in aller Kürze die Vorteile, welche die Zentralmächte, besonders Deutschland, von Rumänien zu gewärtigen haben[3].

## Kapitel II.

## Die Donaufrage.

Wenn man den bisherigen Ausführungen die Notwendigkeit eines wirtschaftlichen Anschlusses an die Zentralmächte entnimmt, so hängt doch dieser Anschluß praktisch in hervorragendem Maße von der Lösung der Donaufrage und nämlich der Frage des „Eisernen Tores" ab. Das ausschlaggebende Hindernis, welches sich unserer Getreideausfuhr nach den Zentralmächten entgegenstellte, waren und sind noch in der Gegenwart die unerschwinglichen Durchgangsgebühren, die von der ungarischen Regierung für die Benutzung des Kanals des Eisernen Tores gefordert werden. Infolge dieser hohen Durchgangsgebühren und des teueren Eisenbahnverkehrs waren wir gezwungen, unsere Getreideausfuhr in eine andere Richtung, nämlich nach dem Meere zu zu lenken. Wenn wir uns dadurch nicht die Vorteile haben verschaffen können, die uns nur die Wirtschaftsgemeinschaft verschaffen kann, so haben wir doch dank der erträglichen Gebühren für die Benutzung des Sulinakanals (Donaumündung) und des freien Verkehrs durch die Meerengen den Weltgetreidemarkt

[3] Was die Vorteile für Rumänien anlangt, so kann ich auf meine S. 481 genannte rumänische Studie verweisen. Dort habe ich ausführlich und hoffentlich auch beweiskräftig dargelegt, daß die Zentralmächte und Rumänien gegenseitig aufeinander angewiesen sind, und daß angesichts dieser Lage die Wirtschaftsgemeinschaft zustande kommen muß, um alle Wunden, die der Krieg geschlagen hat, rasch zu heilen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

behalten können. Sollten diese hohen Durchgangsgebühren ferner von der ungarischen Regierung gefordert werden, so ist kaum noch eine Aussicht vorhanden, daß der Wirtschaftsverband mit Rumänien, aus dem solch hervorragende Vorteile beiden Parteien erwachsen, in Erfüllung treten könnte. Daß kein Interessengegensatz zwischen Rumänien und Ungarn besteht, das glaube ich im Laufe der Darstellung hinlänglich bewiesen zu haben. Sollte, abgesehen vom Getreide, das rumänische Petroleum auf der Donau verschifft werden, was auch tatsächlich jetzt schon geschieht, so sehe ich nicht ein, wie die Interessen Ungarns verletzt werden könnten, solange dies nicht über Petroleumlager verfügt. Wenn die ungarische Regierung die Forderung hoher Durchgangsgebühren durch den Hinweis auf die hohen Kanalbaukosten zu rechtfertigen versucht, so ist diese Rechtfertigung nicht stichhaltig. Sollte die Wirtschaftsgemeinschaft zustande kommen, so werden gewiß alle interessierten Parteien zur Tragung der Kosten beitragen und somit der ungarischen Regierung das Argument streitig machen.

Man kann aber hoffen, daß die ungarische Regierung angesichts der Interessen Deutschlands zur Herabsetzung der bisherigen Durchgangsgebühren schreiten wird. Dann wird auch unserer Getreideausfuhr nach Deutschland auf der Donau nichts mehr im Wege stehen. Diese Frage des „Eisernen Tores" hat in Rumänien viel böses Blut erregt und eine umfangreiche Literatur hervorgerufen. Die wichtigsten Arbeiten sind die unseres ehemaligen Ministerpräsidenten D. A. Sturdza: „Die Frage des Eisernen Tores", Berlin 1899, Puttkammer & Mühlbrecht und die des Herrn D. S. Nenitescu, ehemaligen Handelsministers: „Die Donau", Bukarest 1903. Daß so hervorragende Staatsmänner Stellung zur Frage des „Eisernen Tores" nahmen und die Herabsetzung der Durchgangsgebühren forderten, spricht zugunsten einer Wirtschaftsgemeinschaft. Denn diese Tatsache beweist uns, daß auch unsere leitenden Kreise längst die Notwendigkeit unserer Getreideausfuhr nach Deutschland eingesehen haben.

In diesen Werken weisen beide auf Grund der Bestimmungen des Berliner und Londoner Kongresses nach, daß die ungarische Regierung von Europa ein Mandat erhalten hat, lediglich den Bau des Kanals zu unternehmen und Gebühren nur zur Deckung der erwachsenen Kosten zu fordern. Die ungarische Regierung ist aber nicht ermächtigt worden, Gesetze zu erlassen und hohe Durchgangsgebühren zu fordern. Diese mehr einen juristischen Charakter tragende Angelegenheit wird

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wohl nach dem Kriege friedlich zwischen den interessierten Regierungen gelöst werden. Denn davon hängt das Zustandekommen des Wirtschaftsverbandes mit Rumänien und Bulgarien ab. Die von der ungarischen Regierung geforderten Gebühren erreichen eine derartige Höhe, daß sie die natürlichen Hindernisse, die sich durch das Vorhandensein des „Eisernen Tores" dem wirtschaftlichen Verkehr entgegenstellen, bei weitem überragen. Eine ausführlichere Darstellung der Frage des „Eisernen Tores" und der Gebührenhöhe wird die ganze Angelegenheit verständlicher machen. Ich werde aus dem Werke D. S. Nenitescu's zitieren. (Das in Anführungszeichen Folgende ist eine Übersetzung aus dem Rumänischen.)

„Jetzt, nachdem ich bewiesen habe, daß Ungarn allein dieses Mandat nicht bewerkstelligen konnte; daß, wenn man auch zugibt, daß solch ein Mandat seitens der österreichisch-ungarischen Regierung ausschließlich der ungarischen Regierung übertragen worden ist, was aber unmöglich ist, besonders nachdem ich bewiesen habe, daß ihr (der österreichischen Regierung) nur das Recht eingeräumt wurde, vorläufig Gebühren zu fordern, um die ihr durch den Kanalbau erwachsenen Kosten zu decken; daß sie (ungarische Regierung) nicht das Recht hatte, diese Gebühren festzusetzen; daß dieses Recht nur den den Berliner Kongreß zeichnenden Mächten zufällt, also den Mächten, die Ungarn nur das Mandat übertragen haben; daß Ungarn nicht das Recht hatte, Gesetze zu erlassen und in den nicht ungarischen Gewässern flußpolizeiliche Macht auszuüben; daß, den vorhandenen Vertragsbestimmungen entsprechend, Ungarn nicht das Recht hatte, ganz allein, propio motu, Navigationsanstalten zu gründen, die auch auf fremdem Gebiete die Navigation handhaben; jetzt, nachdem ich bewiesen habe, daß die technischen Arbeiten nicht von Erfolg gekrönt waren; daß sie gar keinen Nutzen der Navigation bringen, weder wenn die Gewässer hoch sind, und demnach der Strom zu geschwind, noch wenn die Gewässer in der Sommerzeit zu niedrig sind; daß die materiellen Schwierigkeiten noch größere sind als vor Inangriffnahme des Kanalbaues; daß überdies die willkürlichen Erlasse, die nur durch die Übertretung der Verträge verfaßt werden konnten, durch die Anordnung der ausschließlichen Anwendung der ungarischen Sprache verletzend wirken: sollen wir auch die ökonomischen Hindernisse sehen, die durch die Handhabung des Tarifwesens dem Verkehr entgegengestellt werden. Um uns besser die Höhe der von der ungarischen Regierung festgesetzten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gebühren vergegenwärtigen zu können, erscheint es angebracht, auch die von der europäischen Kommission bei der Donaumündung geforderten in Betracht zu ziehen.

„Dieser Vergleich drängt sich auf, um besser den Unterschied einzusehen zwischen der Art und Weise, wie die europäische Kommission bei der Donaumündung und wie Ungarn bei den Stromschnellen und dem ‚Eisernen Tore' ihre Macht und Befugnisse handhaben.

„Nach dem alten Tarif der europäischen Kommission, der der höchste war, wurde von den Kauffahrteischiffen, die eine geringere Kapazität als 30 Registertonnen hatten, nichts für die Durchfahrt und Navigation auf dem Flusse entrichtet.

| | |
|---|---|
| Die Schiffe größer als 300 Registertonnen netto zahlten | 3,30 Lei |
| und noch eine Pilotengebühr pro Registertonne . . . | 0,45 „ |
| | 3,75 Lei |

pro Registertonne. Und die Schiffe, die lediglich bei Sulina beladen wurden, ohne die Donau nach einem inländischen Hafen zu zu befahren, zahlten pro Registertonne 2,80 Lei. Das war der höchste Tarif. Nach dem gegenwärtigen Tarif zahlen die Schiffe, die eine geringere Kapazität als 200 Registertonnen haben, nichts. Den Kauffahrteischiffen jeder Größe und Kapazität, die mehrere Fahrten in einem Jahr unternehmen, wird eine Ermäßigung von 15 % gewährt, gleich nach der zweiten Fahrt. Den Postdampfern, die regelmäßig, periodischerweise Passagiere befördern, wird eine Ermäßigung von 60 % gewährt. Die Dampfer, größer als 200 Registertonnen, die in einem Hafen an der Donau beladen werden, zahlen einschließlich Pilotengebühr pro Registertonne 1,90 Lei. Und die Schiffe, die bei Sulina beladen werden, zahlen pro Registertonne 1,25 Lei.

„Den ersten Unterschied, den wir zwischen dem Tarif der europäischen Kommission und dem ungarischen Tarif feststellen müssen, ist der, daß bei der Donaumündung der Tarif auf Grund von Netto-Registertonnen festgestellt wird, während der ungarische Tarif sich nach der Tonne à 1000 kg richtet (Metertonne). Die Registertonne ist aber stets vorteilhafter als die Metertonne, da diese einen geringeren Raum in Anspruch nimmt (Registertonne = 2 $m^3$ 83 $cm^3$). Außer dieser Differenz werden bei dem ‚Eisernen Tore' vier statt einer Taxe gefordert.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1. Die Taxe von **20** Heller pro Metertonne für jeden Dampfer, Schleppdampfer, Schleppkahn, Ruderboot, Segelboot, geladen oder nicht.
2. die Taxe von **18** Heller pro 100 kg Ware;
3. die Taxe von 5 Heller pro Gewichtstonne für die Remorkierung des Dampfers;
4. die Taxe von 4 Heller pro 100 kg Ware für Remorkierung der Ware, welche sich auf dem Dampfer oder Schleppschiff befindet,

so daß ein Dampfer, der 1000 t beträgt und der mit 6000 mz Ware beladen ist, bei dem ‚Eisernen Tore' zahlen muß:

| | |
|---|---|
| 1. 1000 t × 20 h pro Metertonne = 200 K; 1 K = 1,064 Lei, also . . . . . | 212,80 Lei |
| 2. 6000 mz Ware × 18 h pro Meterzentner = 1080 K . . . . . | 1149,12 „ |
| 3. 1000 mt × 5 h = 50 K = . . . . . | 53,20 „ |
| 4. 6000 mz × 4 h pro Meterzentner = 240 K = . | 255,48 „ |
| Total 1570 K = | 1670,48 Lei. |

„Die Metertonne kostet also 1 K 57 h oder 1 Lei 67 Bani und eine Registertonne müßte demnach kosten (Registertonne = 2 $m^3$ 83 $cm^3$) 4 K 20 h = 4 Lei 26 Bani. Während für eine Registertonne im Jahre 1864 bei der Donaumündung 3 Lei 75 Bani bezahlt wurden und heute nur noch 1 Lei 90 einschließlich Pilotengebühr. Oder eine Metertonne à 1000 kg Kapazität kostet bei dem ‚Eisernen Tore' 1 K 57 = 1 Lei 67, und dieselbe Tonne kostet bei der Donaumündung zwischen 0,39 und 0,67 Bani.

„Diese Rechnung ist aber nicht die richtige und den Tatsachen entsprechende. In unserer Hypothese haben wir einen Dampfer à 1000 mt Kapazität, der mit 6000 mz oder 600 t Ware beladen ist, berücksichtigt. Wir haben aber gesehen, daß solch ein Dampfer dieses Warengewicht nicht aufwärts zu befördern vermag, infolge der mangelnden technischen Ausführung des Kanals.

„Ein Schleppdampfer kann nicht einen Kahn, der mit 600 t Ware beladen ist, nach sich ziehen. Dieses Quantum muß auf zwei Kähne verladen werden und das Schleppen muß somit zweimal erfolgen. In diesem Falle muß die Ladung folgende Taxen entrichten: die Taxe pro Metertonne für den Schleppdampfer und die zwei

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kähne; die Taxe für die Ware, die auf den zwei Kähnen verladen ist; die Remorkierungstaxe für den Schleppdampfer und die zwei Kähne, und endlich die Remorkierungstaxe für die Ware. Also:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | 1000 mt × 20 h × 2 Transporte = . . . . . | 400 K |
| | 1500 mt der 2 Kähne × 20 h = . . . . . | 300 „ |
| 2. | 6000 mz Ware × 18 h pro Meterzentner = . . . . | 1080 „ |
| 3. | 1000 mt × 5 h für die Remorkierung des Dampfers = | 50 „ |
| | 1500 mt × 5 h für die Remorkierung der Kähne = . | 75 „ |
| 4. | 6000 mz Ware × 4 h für die Remorkierung der Ware = . . . . . | 240 „ |
| | 1 K = 1,064 Lei Total | 2145 K |
| | | = 2282,128 Lei. |

„Also eine Metertonne kostet bei dem ‚Eisernen Tore' **2,28** Lei und bei der Donaumündung nur zwischen **0,39** und **0,67** Bani."

Faßt man diese unerschwinglichen Durchgangsgebühren ins Auge, die bisher den Handel mit den Zentralmächten und besonders mit Deutschland schwer geschädigt und den Verkehr auf diesem sonst sehr vorteilhaften Wasserweg fast unmöglich gemacht haben, so muß man gleich einsehen, daß die ganze Frage einer deutsch-rumänischen Wirtschaftsgemeinschaft von der Lösung der brennenden Donaufrage abhängig ist. In seiner Doktordissertation „Die Donau als Binnenwasserstraße Österreich-Ungarns 1914" versucht Alfred Zimmermann die ungarische Gebührenpolitik zu rechtfertigen, indem er auf die niedrige Verzinsung von 1 % des in Höhe von 45 000 000 K angelegten Kapitals hinweist und indem er den Verkehrsrückgang auf die verschärfte Konkurrenz der Gesellschaften und auf die rumänischen Mißernten zurückführt. Trotz dieser Rechtfertigung und Beschönigung kann man aber an der Tatsache nicht vorbei, daß diese unerschwinglichen Durchgangsgebühren auf den Verkehr mit Naturnotwendigkeit hemmend wirken mußten. Deshalb kann man auch mit Recht behaupten, daß die Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft auf das engste mit der Donaufrage verknüpft ist.

Die Lösung der Donaufrage und die Verschiffung unseres Getreides nach den Zentralmächten werden gewiß in manchen rumänischen Kreisen Widerspruch erregen. So weisen manche auf die Zukunft unserer Häfen, besonders des Hafens Konstanza, hin, dessen Aufschwung unter der Wirtschaftsgemeinschaft stark zu leiden haben wird. Denn

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sollte unser Getreide nicht mehr nach Konstanza kommen, so wird die Existenz dieses Hafens aufs Spiel gesetzt werden. Abgesehen davon, daß der Hafen Konstanza nicht unentbehrlich war, da die Häfen Braila und Galatz wohl der Getreideausfuhr hätten entsprechen können, so wird doch im Falle einer Wirtschaftsgemeinschaft dieser Hafen nicht darunter zu leiden haben, sondern im Gegenteil einen ungeahnten Aufschwung erleben. Man denke nur an die gewaltige Petroleum- und Holzausfuhr nach der asiatischen Türkei; daran, daß Konstanza der Stapelplatz für die deutschen Waren werden kann, die für Kleinasien bestimmt sind, und man wird begreifen, daß die Zukunft unserer Häfen nicht gefährdet wird. Konstanza, aber auch Braila und Galatz werden Knotenpunkte des Verkehrs zwischen Zentraleuropa und Anatolien werden. Daß Deutschland ein Interesse, sogar ein Lebensinteresse daran hat, die Waren auf der Donau bis zum Schwarzen Meer zu verschiffen und von unseren Häfen aus weiter nach Asien zu befördern, liegt auf der Hand. Denn nach diesem Kriege werden dem deutschen Handel im Mittelmeere vielleicht große Hindernisse entgegenstehen, während im Schwarzen Meere nur die schwache russische Flotte dem deutschen Handel Schwierigkeiten bereiten könnte. Angesichts dieser Sachlage wird man wohl in Deutschland einsehen, daß hohe Durchgangsgebühren bei dem „Eisernen Tore" diesen Transithandel unmöglich machen und man wird deshalb auch nicht zögern, auf eine Reform der unerschwinglichen Durchgangsgebühren hinzuarbeiten. Infolge dieser hohen Taxen hat bis jetzt der deutsch-türkische Handel das Mittelmeer als Wasserstraße benutzen müssen, statt die viel kürzere Donaustraße. So kostete die Beförderung einer Metertonne Ware von Westfalen über Hamburg, Gibraltar, Mittelmeer nach Konstantinopel 5,18 Mk., und über die Donau etwa 14 Mk. Diese Zahlen sind genügend beweiskräftig, um die Bedeutung der Frage des „Eisernen Tores" für das Zustandekommen einer eventuellen Wirtschaftsgemeinschaft zu beleuchten.

Die ungarische Regierung wird hoffentlich angesichts der großen deutschen und österreichischen Interessen zur Ermäßigung der Gebühren schreiten, die voraussichtlich auch für Ungarn ein besseres finanzielles Ergebnis liefern wird, als der gegenwärtige Zustand. Dann wird die Wirtschaftsgemeinschaft zum Wohle aller in Betracht kommenden Volkswirtschaften zustande kommen können.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57472-8 | Generated on 2025-12-18 14:02:03
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/