

also auf die westlichen Provinzen über die Hälfte des gesammten Verkehrs. Den Personenverkehr lassen wir hier aufser Betracht, weil es feststehen dürfte, dafs nicht er, sondern der Güterverkehr den Staatseisenbahnen die Ueberschüsse liefert; noch mehr fest steht aber, dafs die Bahnen des Ostens auch im Personenverkehr weit unergiebig sind als diejenigen des verkehrreichen Westens. Wenn im Güterverkehr auf die westlichen Provinzen über die Hälfte des gesammten Verkehrs entfällt, so ist die Thatsache unangreifbar, dafs im Westen die Hälfte der gesammten Staatseisenbahn-Ueberschüsse verdient wird. Letztere haben für das Haushaltsjahr 1895/96 rund 462 296 000 *M* betragen, d. h. die beiden westlichen Provinzen haben dem Staat in dem genannten Jahr 231 148 000 *M* zugeführt, die grosentheils zu allgemeinen Staatszwecken verwandt wurden, statt, wie es uns bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen versprochen worden, im Interesse der wirthschaftlichen Befruchtung des Landes Verwendung zu finden. Wenn nun von jenen 231 Millionen Mark ein Bruchtheil zu Verbesserungen des Verkehrs im Westen verwendet wird, geschieht das auf Kosten des Ostens? Liegt nicht die Sache gerade umgekehrt? Kann man da von „Millionengeschenken an den Westen“ reden, wo nothwendige Verkehrsverbesserungen und schon im Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderliche Verkehrserweiterungen von den durch die Industrie geleisteten hohen Frachten und den daraus erwachsenen Ueberschüssen bezahlt werden? Wir müssen es uns aufs ernstlichste verbitten, derartige nothwendige Ausgaben, die lediglich mit dem guten Gelde des Westens bezahlt werden, auf das Conto „Liebesgaben für den Westen“ zu buchen, und man lasse uns doch mit den durch obige Ziffern genügend widerlegten Legenden endlich in Ruhe!

Ebenfalls als eine Legende erweist sich bei unserer Betrachtung die Behauptung, Deutschland bzw. Preussen sei in erster Linie Landwirthschafts- und nicht Industriestaat. Auch hier reden die Zahlen des Güterverkehrs eine deutliche Sprache. Stellt man nämlich die verfrachteten Mengen der wichtigsten landwirthschaftlichen und industriellen Artikel im Bahnversand des norddeutschen Binnenverkehrsbezirks für 1895/96 zusammen, so lautet das Ergebnifs also: a) Landwirthschaftliche Artikel: Düngemittel 3 032 420, Weizen 956 504, Roggen 796 808, Kartoffeln 1 256 005, Rüben 4 924 342, Holz 4 796 299, zusammen 15 762 378 t; b) Industrie-Erzeugnisse: Zucker roh 1 334 742, Zucker raffinirt 474 711, Papier 317 098, Bier 606 085, Eisenerze 2 481 673, andere Erze 469 179, Roh-eisen 3 464 383, bearbeitetes Eisen 5 168 569, Blei 170 934, Zink 225 791, Steinkohlen 59 743 167, Kalk gebrannter 1 809 937, Cement 975 236, Salz 707 398, Soda 170 013, Schwefelsäure 240 341, Erde 3 898 684, Steine bearbeitet

202 262, Steine gebrannt 10 272 050, Garne 110 349, Wolle 133 429, Glas 335 673, Thonwaren 168 160, zusammen 93 479 864 t. Das heifst mit andern Worten: den noch nicht 16 Millionen Tonnen landwirthschaftlicher Erzeugnisse stehen 93 $\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen industrieller Erzeugnisse beim Bahnversand gegenüber, so dafs also auch hier wieder die Industrie in erster Linie die Eisenbahnen am Leben erhält und nicht die Landwirthschaft, die so gern behauptet, dafs ohne sie der Staat überhaupt zu Grunde gehen müfste. Auch die Hauptergebnisse der Berufszählung vom 14. Juni 1895 im Deutschen Reich zerstören aufs gründlichste die Behauptungen, wir seien ein Landwirthschaftsstaat. Nach diesen Ergebnissen zählte die Landwirthschaft an Erwerbsthätigen, Dienenden und Angehörigen 18 501 307 Personen; dagegen der Bergbau, das Hüttenwesen, die Industrie und das Bauwesen 20 253 241 Personen, der Handel und Verkehr 5 966 845 Personen, so dafs also den in der Landwirthschaft thätigen 18 $\frac{1}{2}$ Millionen Menschen in Industrie und Handel über 26 Millionen gegenüberstehen. Was soll denn solchen unangreifbaren Thatsachen gegenüber die Behauptung, die ziffermäfsig überlegene Landwirthschaft habe in erster Linie ein Recht auf Berücksichtigung seitens des Staates?

Wir haben im Vorstehenden einmal eine Rechnung aufgemacht, nicht weil wir einen Gegensatz zwischen Osten und Westen herstellen wollen — wir sind im Gegentheile nach wie vor der Ansicht, dafs die productiven Stände aller Gebietstheile unseres Vaterlandes zusammenstehen müssen —, sondern um die Legende von der Bevorzugung des Westens auf Kosten des Ostens einmal gründlich als das zu kennzeichnen, was sie ist. (Sehr gut!)

Von jener Seite werden ferner geflissentlich die Werthe unterschätzt, welche unsere Exportindustrie für unser Nationalvermögen schafft, in Verbindung mit dem von agrarischer Seite vielfach geschmähten Handel, von dem schon der alte Roscher vor einem halben Jahrhundert gesagt hat: „Wenn jede Production erst in dem Augenblicke vollendet ist, wo das Product für seinen letzten Zweck, die Consumption, reif geworden ist, so ist der Handel gleichsam das Schlufsglied in der Kette der productiven Arbeiten.“

Der Werth unserer Ausfuhr bezifferte sich nach den vorläufigen Feststellungen des Statistischen Amtes für das Jahr 1896 auf 3 631 629 000 *M* gegen 3 424 076 000 *M* im Vorjahre, daher mehr 207 553 000 *M*, worunter Edelmetalle 227 833 000 *M* gegen 106 176 000 *M* im Vorjahre, übrige Artikel 3 403 796 000 *M* gegen 3 317 000 000 *M* im Vorjahre, daher ohne Edelmetallverkehr mehr 85 896 000 *M*. Mit diesen Ausfuhrwerthen ist Deutschland an die zweite Stelle hinaufgerückt und wird nur noch von England übertroffen, dessen Ausfuhr rund 4 798 000 000 *M* betragen hat. Welche Unsumme von Arbeitslöhnen steckt in diesen Exportziffern! Wie viele Menschen