

Prof. Eduard Suez

über die

Donau-Regulirung von Passau bis zum Eisernen Thore.



Reden

gehalten am 12. und 15. Jänner 1878 im Abgeordnetenhaus aus Anlaß
der Debatte über den ungarischen Ausgleich.

Wien, 1879.

Verlag der „Alma mater“

II., Plattestraße 28.

Commissions-Verlag: Moritz Perles

I., Bauernmarkt 11.

Hohe s Haus!

Bevor ich auf das Wesen meines Antrages eingehe, eines Antrages, welcher mit einer Majorität von zwei Stimmen vom verehrten Ausschusse abgelehnt worden ist und welcher sich auf eine von zahlreichen kaufmännischen Corporationen hier eingelaufene Petition berufen kann, bitte ich um die Erlaubniß, einige Worte über den Charakter dieses Antrages sagen zu dürfen.

Ich betrachte denselben als ein Anerbieten zu einer großen, gemeinschaftlichen und dem ganzen Staate nützlichen Arbeit. Findet die andere Reichshälfte nicht für gut, auf dieses Anerbieten einzugehen, so werde ich mit Bedauern das Entfallen dieses Antrages zugeben müssen, aber es hängt für mich von der Annahme desselben von Seite der anderen Reichshälfte das Zustandekommen des ganzen Ausgleichswerkes nicht ab.

Ich wünsche nur, daß das hohe Haus durch die Annahme dieses Antrages sage, daß es bereit sei, die Präliminarien zu dieser großen Arbeit zu bewilligen; was den Antrag selbst betrifft, so erlaube ich mir nun denselben dem Wortlaute nach vorzulesen (*liest*):

„Das hohe Haus wolle beschließen:

„Nach Alinea 1 ist folgende Bestimmung aufzunehmen:

Die beiden Regierungen werden innerhalb eines Jahres nach Abschluß dieses Zoll- und Handelsbündnisses eine Commission einberufen, welche über die Beseitigung der im Donanstrom von der österreichischen Grenze unterhalb Passau bis zum Orte Sibb unterhalb des Eisernen Thores bestehenden Schiffahrtshindernisse zu berathen und Anträge über die Correction dieser Stromstrecke sammt den Kostenvorausschlägen den beiden Regierungen vorzulegen hat. Beide Regierungen werden sohin, unter Berücksichtigung der auf das Eiserne Thor bezüglichen internationalen Fragen und der vertragsmäßigen Verpflichtungen der Nachbarstaaten, eine Vereinbarung über die gemeinsame Durchführung dieser Arbeiten und das Maß der Betheiligung jedes Ländergebietes an den Kosten derselben suchen und den beiderseitigen Legislativen zur Beschlußfassung vorlegen.

Diese Bestimmung hat keinen Einfluß auf die ähnlichen, bereits im Zuge befindlichen oder bis zu dem Zustandekommen einer Vereinbarung etwa selbstständig in einem der beiden Ländergebiete noch zu unternehmenden Arbeiten.“

Es ist allerdings ein großes Unternehmen, von welchem ich hier spreche, und indem ich versuche, den Umfang desselben darzustellen, finde ich mich umgeben von einer Fülle von Thatsachen, von welchen ich mir einige wenige hier als die hervorstechendsten zu erwähnen die Erlaubniß erbitte.

Unser Reich ist mitten durchströmt von der größten Wasserstraße Europa's. Betrachten Sie den Verkehr auf derselben, vergleichen Sie denselben mit dem Verkehre auf der Elbe, mit dem Verkehre auf dem Rhein, so werden Sie zugeben müssen, daß unser Strom in seinen wichtigsten Strecken geradezu öde ist. Man wendet mir ein, daß die anderen Ströme durch reichere Länder fließen. Unser Strom hat aber ein ganz besonderes Vorrecht, das nämlich, daß er, aus dem Herzen unseres Welttheiles kommend, die industriellen mit den ackerbautreibenden Theilen Europa's verbindet. Er verdient einen größeren Verkehr und er könnte ihn haben. Die Hindernisse nun, die sich dem Verkehre hier entgegenstellen, sind, um sie der Reihe nach von unten herauf aufzuzählen, folgende: Die Hindernisse an der Sulinamündung, dann die Felsenengen bei dem Eisernen Thore, dann die Versandung zwischen Gyönyö und Presburg, dann die Versandung zwischen Theben und Fischamend, dann jene zwischen Wien und Krems und endlich die Felsenengen beim Strudel. Es sind ihrer also sechs. Aber sonderbare Schicksale sind es, welche sich an die wiederholt begonnenen Arbeiten bei diesen verschiedenen Schiffahrtshindernissen knüpfen, und wenn das hohe Haus es gestatten will, so will ich einen Blick zurückwerfen auf die Verhältnisse des Stromes im Laufe der beiden letzten Decennien.

Durch den Pariser Vertrag vom Jahre 1856 wurde die Donau zum ersten Male, nachdem das türkische Reich in das europäische Concert aufgenommen war, unter jene Ströme gereiht, welche nach den Grundsätzen des Wiener Congresses als freie Ströme, das ist als solche zu betrachten sind, auf welchen aus dem Titel der Befahrung des Stromes selbst ein Zoll nicht eingehoben werden darf, und durch diesen selben Vertrag wurden zwei Commissionen eingesetzt: eine internationale Commission zur Regelung der Schiffahrtsverhältnisse an der Mündung in das Schwarze Meer und eine Uferstaaten-Commission zur Beseitigung der Schiffahrts-hindernisse in dem übrigen Theile des Stromes. Diese letztere hat so gut wie nichts gethan; sie ist eingeschlafen und es ist also gar nicht nothwendig, daß wir noch ein Wort von ihr sprechen. Ganz anders die internationale Commission. Diese hat sich unter der Leitung eines tüchtigen englischen Ingenieurs an die Regelung der Mündung ins Schwarze Meer gemacht und diese sind thatsfächlich regulirt worden. Damals erklärte man die Aufnahme der Donau unter die freien Flüsse als einen großen politischen Vortheil für Oesterreich. Graf Cavour z. B. hat sich zu jener Zeit geradezu, um Ausprüche für Italien zu begründen, auf diese Oesterreich gemachte Concession berufen. Und welches sind nun die thatsfächlichen Vortheile für den österreichischen Handel gewesen?

Das Erste war, daß wir das Privilegium der Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft aufheben oder vielmehr einlösen mußten. Das hat uns 8 Millionen gekostet; 2½ Millionen wurden refundirt, 5½ Millionen hat der Fiskus dabei verloren.

Das Zweite war, daß wir uns betheiligen mußten an einer Anleihe oder wenigstens an der Garantie für eine Anleihe, welche gemacht wurde, um die Donaumündungen ins Schwarze Meer zu reguliren. Damals, meine Herren, wurde nicht nach dem Wunsche Oesterreichs vorgegangen. Oesterreich sandte zwei ausgezeichnete Männer an die Donaumündungen, den Ingenieur Wer und unseren seither mit Recht so hoch-

berühmten Tegetthoff. Beide sprachen sich damals für den großen St. Georgs canal, die natürliche Mündung der Donau, aus. — Ich bitte um Entschuldigung, daß ich hier so weitläufig bin, es handelt sich doch um eine sehr wichtige Angelegenheit. — Russischer Einfluß war es damals, der es dahin brachte, daß der Wunsch Oesterreichs, die von der Natur gebotene Ausmündung der Donau, die Stebrillenmündungen im Georgs canal zu wählen, nicht zur Geltung kam — hauptsächlich darum, weil diese Mündungen dem türkischen Ufer zu nahe waren — sondern, daß der Sulina canal gewählt wurde, ein Canal, welcher nach der Aussage Einiger der achten, nach der Aussage Anderer nur den zwölften Theil der Wassermenge des Georgs canals hat. Nun wurde der Sulina canal eröffnet. Was war die weitere Folge?

Die englischen Schiffe konnten in die untere Donau hinein, das Eiserne Thor aber war verschlossen, die österreichischen Schiffe konnten nicht concurriren, und die Folge war, daß nach und nach der italienische, griechische und österreichische Handel an der unteren Donau brachgelegt wurden, daß unsere Schifffahrt fortwährend abnahm, die italienische vollkommen ruinirt wurde, und gegenwärtig, das heißt bis vor Beginn des Krieges nur mehr oder fast nur mehr die englische Schifffahrt im Großen auf der unteren Donau in Betrieb war; aus dem Grunde, wie gesagt, weil die Sulina geöffnet wurde, das Eiserne Thor aber nicht.

Nun kam der Krieg, und ich mache die verehrte Regierung auf einen Umstand aufmerksam, den ich jetzt erwähnen will. Die russische Regierung hat den Sulina canal geschlossen. Aufgefordert, sie möge dem Handel keine überflüssigen Hindernisse bereiten, hat sie sich bereit erklärt, sofort nach Beendigung des Krieges so schnell als es thunlich ist, die Hindernisse wieder wegzuschaffen. Aber diese Hindernisse sind nicht so angelegt worden, daß sie etwa nur vorübergehende Hindernisse für den Handel wären. Es ist eine Stelle an der Sulina, an welcher ein Nebenarm abgeht, die Argagni Papadia, wo die Aufrechthaltung der Schifffahrt an der Sulina ohnehin mehr gefährdet ist als irgendwo und wo durch die Verstopfung die Wässer in einen Seitenarm abgeführt werden mußten, und gerade an dieser Stelle hat die russische Regierung den Sulina canal verschlossen. Jeder, welcher die Verhältnisse der dortigen Gegend kennt, kann mit Bestimmtheit sagen, daß ein sehr großer Zeitraum vorübergehen wird, bevor es möglich wird, den Sulina canal wieder schiffbar zu machen, vorausgesetzt, daß nicht bis dahin wieder die gesunde Idee platzgreift, statt des Sulina canals den Georgs canal zu eröffnen.

Nebenbei gesagt, garantirte auch Oesterreich während des ganzen Krieges für das Capital, welches für die Regulirung des Sulina canals ausgegeben und bisher aus den Péages, den Schifffahrtszöllen, u. s. w. verzinst wurde.

Wer aber unterdessen diese garantirten Zinsen zahlen wird, das frage ich heute nicht. —

Gehen wir um eine Strecke weiter. Durch die ganzen Donaufürstenthümer von der Sulina, vielmehr von Isattscha bis zum Eisernen Thor bildet die Donau die schönste Schifffahrtsstraße in Europa; bei dem Eisernen Thore beginnen neue Hindernisse.

Im Jahre 1782, also vor fast 100 Jahren, wurde über Auregung

Kaiser Joseph's von dem Kaufmannshause Wülleshofen n. Comp. in Wien das erste Schiff ausgerüstet, welches mit österreichischen Industrie- waaren die Donau abwärts durch das Eiserne Thor gehen sollte. Es führte dasselbe ein Pontonnierhauptmann Namens Lanterer. Das war die erste größere Sendung, welche von hier auf der Donau nach Constantinopel geführt wurde.

Damals klagte man über die Felsenge des Eisernen Thores; heute, nach fast 100 Jahren, nach vielen Anstrengungen ausgezeichnete und hervorragender Männer, ist der Zustand noch fast derselbe.

Die Schifffahrt am Eisernen Thore dauert vom 1. März bis letzten Juli, dann ist sie vorüber; das sind fünf Monate.

Es gibt mehrere Vorschläge, die für die Herstellung eines geregelten Schifffahrtscanals am Eisernen Thore gemacht wurden: sie betragen für eine Tiefe des Bettes von vier Schuh unter Null, welche den meisten Ansprüchen unseres Handels genügen würde, $6\frac{1}{2}$ Millionen, für eine Tiefe von sechs Schuh $9\frac{1}{2}$ Millionen, und ein Staat, der so außerordentliche Summen für die Eisenbahnen auszugeben im Stande war, hat diesen verhältnismäßig geringen Betrag nicht gefunden, um das Eiserne Thor schiffbar zu machen.

Abgesehen davon, hat durch das Londoner Protokoll vom Jahre 1871 diese Sache eine wesentlich andere Färbung bekommen. Es ist nämlich durch das besagte Protokoll festgestellt worden, daß derjenige Staat, welcher die Regelung dieser Stromenge übernehmen würde, entgegen den sonstigen völkerrechtlichen Bestimmungen das Recht haben soll, an dieser Stelle einen Zoll, eine Peage in der Höhe der Verzinsung des auszugebenden Capitals zu erheben.

Es ist also begreiflich, daß dieses Werk eigentlich ohne Unkosten herzustellen wäre, weil die Verzinsung des Capitals durch die Peage verbürgt ist. Die Schwierigkeiten, die sich in der letzteren Zeit ergeben haben, sind, wenn ich nicht irre, hauptsächlich aus dem Umstande hervorgegangen, daß die rumänische Regierung einen selbständigen Vertrag abschließen wollte, die Türkei aber dazu nicht die Zustimmung gab.

Sei dem wie ihm wolle, die Sache ist heute nahezu in demselben verwilderten Zustande, in welchem sie sich vor einem Jahrhundert befand, und durch diese Zustände ist es möglich geworden, daß die Schifffahrt in der unteren Donau nach der Eröffnung der Sulina in englische Hände gefallen ist.

Ich gehe jetzt weiter. Wieder für eine große Strecke finden wir einen geregelten Stromlauf bis in die Gegend von Gönyö, unweit von Raab. Von Gönyö bis gegen Preßburg sind ausgedehnte Versandungen. Die Kosten für diese Versandungen rechne ich sehr hoch, weil die letzten Erfahrungen, die wir in Wien gemacht haben, gezeigt haben, daß die Absperrung todter Arme in einem so mächtigen Strome viel kostspieliger ist, als man früher geglaubt hat. Der Vorschlag für diese Strecke beläuft sich, allerdings hoch gegriffen, auf 18 bis 20 Millionen.

Es sind aber nicht so sehr die Kosten, welche an dieser Stelle das Hinderniß der Regulirung gebildet haben, sondern, um es ganz offen zu sagen, die Concurrenz der beiden Hauptstädte Budapest und Wien. (*Rufe links: Sehr richtig!*) Ich glaube aber, daß man ähnliche Dinge von einem höheren Standpunkte betrachten muß. Ich glaube auch voraussetzen

zu dürfen, daß nach den Erfahrungen der letzten Jahre sich die Ansicht in Ungarn über diesen Gegenstand einigermaßen geändert haben dürfte.

Ich erlaube mir mich zu berufen auf die Erfahrung, die man bei der letzten Ernte gemacht hat. Beiläufig 36 Millionen Centner Weizen wurden geerntet. Von diesen kamen 10 Millionen zu Wasser herauf, 5 bis 6 Millionen oder 7 Millionen gingen auf die Bahn.

Während des Transportes begann in den ersten Tagen des Monats October der Wasserstand zu sinken. Fast der ganze riesige Fahrpark unserer Dampfschiffahrtsgesellschaft saß allmählig fest zwischen Gönyö und Fischenand, wo eine ganze Flottille von Remorqueuren und von Schleppern an verschiedenen Stationen zwischen den Versandungen stecken blieb und wiederholte Umladungen stattfinden mußten, bis endlich das schwer heraufgebrachte Getreide der Westbahn übergeben wurde. Aber was war die Folge davon? Am 11. October war es so gut, als hätte jede Verschiffung aufgehört, und in diesen Tagen sah man die sämtlichen Agenten aus Süddeutschland und Frankreich Pest verlassen und nach Rußland abreisen. Das ist die Folge der Versandung bei Gönyö und Fischenand. Der einzige Umstand, daß man hier das Getreide der Westbahn übergeben muß, vertheuert bis Simbach den Centner um 25 bis 30 Kreuzer.

Sie sehen, meine Herren, welchen allgemeinen Schaden nicht etwa nur für uns, in erster Linie für unsere Nachbarn, dieser Zustand des Stromes mit sich gebracht hat. Zugleich aber taucht immer mächtiger die Concurrenz der transatlantischen Staaten hervor. Vor drei Jahren noch, meine Herren, vor drei Jahren noch war das ungarische Storn maßgebend in Mannheim, dem Hauptmarkte für das südwestliche Deutschland, Elsaß-Lothringen und für das südliche Frankreich. Im vorigen Jahre, bei unserer großen Ernte ist, wie ich höre, kein größerer Schluß in ungarischem Getreide mehr in Mannheim gemacht worden. Wir haben Mannheim vollständig verloren und der Mississippi hat die Donau besiegt. Bis Nürnberg hat man jetzt schon Geschäfte in amerikanischem Getreide gemacht. Das sind die großen Vorgänge des Weltverkehrs. Das tritt immer ein, wo am entscheidenden Punkte die Thakraft oder der Entschluß nicht zu finden sind.

Im Laufe der letzten Jahre ist aber nicht nur amerikanisches Getreide nach Europa gekommen, sondern auch aus Ostindien, durch den Suezcanal kommen jährlich größere Mengen.

Ich habe Zusammenstellungen hier, die sich nur auf die ersten neun Monate der letzten Jahre beziehen. In diesen neun Monaten kamen aus Ostindien durch den Suezcanal nach England an Weizen:

im Jahre 1875	459.000 Centner
1876	2,300.000
1877	4,200.000

so daß sich in diesen drei Jahren die Einfuhr aus Ostindien fast verzehnfacht hat. Während in den einzelnen Theilen Ostindiens wegen Mangel an Landcommunicationen in diesem weiten Meiche Hungersnoth herrscht, führen andere Theile Ostindiens große Massen auf den englischen Markt, drücken die amerikanische Concurrenz auf das Festland herüber, diese hat Mannheim erobert und rückt bis Nürnberg vor.

Wenn die Donau frei wäre, dann könnten wir wenigstens kleinere Schiffe, wie sie z. B. bei Raab gebräuchlich sind, über Regensburg in

die Altmühl hinein, durch den Ludwigscanal in den Main und bis nach Holland bringen, aber die Donau ist nicht regulirt. Und darum kann man wohl aus dem Mississippi das Getreide hinbringen, aber nicht aus der Donau. (*Rufe: Sehr richtig!*)

Meine Ansicht ist also, daß Diejenigen, welche die Frage der Regulirung der Sande bei Gönyö als eine Frage der Concurrenz zwischen den beiden Hauptstädten betrachten, sich sehr irren, und daß es Zeit wäre, daß sie ein wenig nachdenken über die Erfahrungen der vergangenen Jahre; ich glaube, sie werden im allgemeinen Interesse sehr bald zu einem anderen Resultate kommen.

Diese beiden Städte können, sollen und dürfen keinen anderen Vortheil aus der Schifffahrt ziehen, als denjenigen, welcher aus einer allgemeinen Hebung des Verkehrs, aus der Hebung des Transitcs und des gesteigerten Localverkehrs hervorgeht, aber niemals darf eine an einem Strome befindliche große Stadt die Ursache einer allgemeinen Hemmung der Circulation sein. Das gilt nicht blos für Budapest, das gilt, ich muß es selbst als Vertreter der Stadt Wien, aber hier in Vertretung größerer Interessen sagen, ebenso für die Stadt Wien. Bis zu welchem Grade dies meine Ueberzeugung ist, wird sofort aus meinen weiteren Ausführungen hervorgehen.

Ich komme nun zu den nächsten Hindernissen. Das sind die Sande zwischen Tcheben und Fischamend. Ihre Regulirung beziffere ich heute auf beiläufig fünf Millionen. Wird sie aber jetzt nicht vorgenommen, so wird sie in einigen Jahren noch viel kostspieliger sein, denn durch die Herstellung des Durchstiches bei Wien ist die gesammte Masse von Geschieben, welche im Grunde des Flusses liegen, in Bewegung gerathen, schiebt sich nach abwärts und erzeugt von Jahr zu Jahr einen anderen Stromstrich in den unterhalb liegenden Gegenden.

Diese Bewegung des Stromgeschiebes ist es, welche sobald wie möglich in einen geregelten Lauf gebracht werden muß; heute kann man, nach meiner Ansicht, die Sache mit fünf Millionen ändern. Von Jahr zu Jahr habe ich — ich muß schon fürchten, auf ermüdende Weise — den verehrten Budgetausschuß auf diesen Umstand aufmerksam gemacht und insbesondere darauf die Aufmerksamkeit des Herrn Ministers des Innern gelenkt.

Es ist bis heute aus Mangel an Mitteln in dieser Sache nichts geschehen.

Ich komme zum nächsten Hindernisse, zu den Versandungen oberhalb Wiens bis Krems.

Auch Wien darf nicht der Endpunkt der Schifffahrt sein. Wir müssen trachten, die Producte des landbautreibenden Theiles unseres Gesammtstaates auf der Wasserstraße so weit ins Herz Europas hinein zu bringen, als nur möglich. Die Regulirung der Strecke von Wien nach Krems ist aber kostspielig, sie kostet 11 Millionen.

Diejenigen Herren, welche die Strecke zwischen Krems und Wien oder eine noch höher gelegene Strecke etwas häufiger sehen, mögen im Laufe dieses Jahres eine eigenthümliche Zunahme des Transportes eines Artikels bemerkt haben, der sonst hier in größeren Mengen nicht zu sehen war.

Große Mengen von Holz sind in diesem Jahre auf der Donau Krems aufwärts gegangen bis Passau und Simbach.

In diesem Jahre sind durch Wien und hinauf 500.000 Centner Holz aus den croatischen Grenzwaldungen gegangen. Diese sind durch die Boschutt und Save hinab in die Donau gekommen und dann die Donau aufwärts in die Mitte Europas.

Man sagt mir, daß für das nächste Jahr Contracte auf Beförderung von 1,100.000 Centner abgeschlossen sind. Warum kann sich dieser Artikel so leicht und in so großer Menge transportiren lassen? Weil man in diesen Transporten nicht auf die Jahreszeit angewiesen ist, wie das bei der Ernte in so hohem Grade der Fall ist, weil man die Zeiten günstiger Wasserstände benützen kann, um das Holz nach aufwärts zu bringen.

Der Holztransport hat überhaupt eine viel größere Bedeutung für die Donau, als man gewöhnlich annimmt. Ich will hier an etwas erinnern, das ich vielleicht besser an einer früheren Stelle gesagt hätte, das aber zeigt, wie weit diese Einflüsse direct in das Innere unserer Monarchie hineinragen. Vor einigen Jahren führten mich meine Wanderungen in den oberen Theil des Santhales bei Praghberg, oberhalb Gillsi. Dort sah ich viele Sägemühlen. In diesen Sägemühlen stellte man ganze hölzerne Häuser her, deren einzelne Theile nummerirt waren, und auf die Frage, was man denn mit diesen Häusern anstelle, erwiderte man mir, daß sie die San hinab in die Save nach Semlin und von dort in den Orient gehen, — fertige hölzerne Häuser. Aber was will man mit einer Schifffahrt machen, die nur durch fünf Monate des Jahres im Stande ist, diese Materialien zu befördern?

Es ist eben, wie wenn die Hauptarterie des ganzen Leibes krank wäre, und dadurch selbstverständlich der ganze Körper leiden müßte. — Endlich komme ich noch zu dem obersten Schiffahrtshindernisse, nämlich zum Strudel. Ich beziffere die Kosten, die auf den Strudel und seine Umgebung noch zu verwenden sein werden, auf eine Million.

Das summiert sich nun folgendermaßen: Ohne das Eisene Thor, von welchem ich voraussetze, daß die Kosten durch die Péage im Sinne des Londoner Protokolles gedeckt werden, kommen auf Ungarn 18—20 Millionen, auf Oesterreich 17 Millionen.

Dabei muß man jedoch Folgendes nicht außer Acht lassen. Seit einer langen Reihe von Jahren erscheinen in unseren Finanzgesetzen jährlich bedeutende Summen für Neuherstellungen und für die Erhaltung von Bauwerken in der Donau. Sie finden in dem Ordinarium dieses Jahres, welches länderweise angeordnet ist, für Ober- und Niederösterreich 389.000 fl. für die Erhaltung von Flußbauwerken, mit dem, was daran hängt, Personale u. s. w., wobei ich gut voraussetzen darf, daß 250.000 bis 300.000 fl. auf die Donau entfallen. Neben dem aber finden Sie darin ein Extraordinarium für Ober- und Niederösterreich nur für die Donau mit 290.000 fl., so daß heuer im Budget weit über eine halbe Million für die Donau als laufende Ausgabe eingesetzt ist, und diese halbe Million erscheint nicht etwa blos heuer, sie erscheint seit einer langen Reihe von Jahren jährlich im Staatsbudget. Seitdem ich die Ehre habe, diesem hohen Hause anzugehören, habe ich mir immer und immer wieder erlaubt, im Budgetausschusse zu wiederholen, daß diese Ausgaben zum großen Theile geradezu verschwendet sind, daß man hier im wahren Sinne des Wortes das Geld ins Wasser wirft, weil ja ganz klar ist, daß bei einem so gewaltigen Strome, wie die Donau, mit so kleinen

Mitteln gar nichts ausgerichtet werden kann, und daß daselbe Werk wieder und wieder hergestellt und wieder zerstört worden ist, weil man sich bis zum heutigen Tage nicht entschließen konnte, nach größeren Plänen und mit größeren Mitteln einheitlich vorzugehen und so jene große Circulation herzustellen, welche im allgemeinen Interesse ich sage nicht nothwendig, welche zum Aufschwunge unseres Verkehrs geradezu unerläßlich ist.

Ich bitte zu vergleichen, was in den letzten Jahren für Eisenbahnen geschehen ist, und vergleichen Sie die Wichtigkeit der Eisenbahnen mit der Wichtigkeit dieser Wasserstraße. Wie oft, meine Herren, ist hier gewarnt worden — ich glaube mich wenigstens daran zu erinnern, daß auch hier gewarnt worden ist — vor dem Fehler, der in der Voraussetzung liegt, daß größere Parallel-Eisenbahnen Concurrenz machen könnten, noch dazu etwa garantirte Parallel-Eisenbahnen. Die Donau ist eine Straße, auf der es eine Concurrenz gibt, das ist ein großer Verkehrsstrom, wo in der That die Tarife nicht über eine gewisse Grenze gehen können, ohne daß eine Concurrenz entsteht.

Nun, hohes Haus, fühle ich aber, daß ich Ihre Aufmerksamkeit nicht länger in Anspruch nehmen darf, und will ich mit sehr wenigen allgemeinen Worten schließen.

Ie mehr auf den verschiedensten Gebieten die Entwerdung Europas, diese gänzliche Thatenlosigkeit, deren unmittelbare Folge der Verlust des Selbstbewußtseins ist, hervortritt, um so höher tritt von Jahr zu Jahr das Bild der großen, freien und arbeitenden Republik jenseits des Oceans hervor, und auf diesem Gebiete der Wirthschaft mehr als irgendwo.

In der Markthalle hier in Wien, an der Grenze des großen ackerbau-treibenden Staates Ungarn, finden Sie heute schon Proben von conservirtem Fleisch, welche aus Amerika gebracht werden. Ist denn das nicht schmachvoll für ein Land, welches behauptet, daß es einen großen Theil seines Einkommens aus dem Ackerbau zieht, und ist es nicht höchste Zeit, daß hier mit aller Thatkraft zugegriffen wird? Und wenn wir nun einen so weitgehenden Vertrag, wie den vorliegenden, mit diesem ackerbau-treibenden Theile der Monarchie neu abschließen wollen, haben wir dann nicht das Recht, uns davon zu überzeugen, ob diese höhere Anschauung von dem Wesen des Weltverkehrs jenseits auch schon Wurzel gefaßt hat, und ist es nicht eine schöne Aufgabe, wenn wir dann die Hand reichen zu dieser gemeinschaftlichen Arbeit? Und anders kann sie kaum geschehen, denn die Regulirung der Strecke von Gönyö, ohne daß die Strecke oberhalb Wien regulirt wird, würde kaum einen großen Erfolg erzielen, und ebenso würde die Regulirung der Strecken auf österreichischem Boden ihn nicht erzielen, wenn nicht gleichzeitig auf ungarischem Boden dieselbe Arbeit hergestellt würde, und das ist wohl der Hauptgrund, aus welchem, wie ich glaube, diese Frage vollauf würdig ist, in dieses Zoll- und Handelsbündniß aufgenommen zu werden.

Als vor einigen Monaten hier von Seite von Abgeordneten, welchen ich meine persönliche Achtung zu bezeigen niemals unterlassen werde, die Frage der größeren Selbstständigkeit dieser Reichshälfte, sagen wir geradezu die Frage der Personalunion, neuerdings angeregt wurde, da zeigte sich sogleich die außerordentliche Verkettung der materiellen Interessen, welche zwischen beiden Reichshälften besteht. Ich glaube, daß man auch in Zu-

kunst immer wahrnehmen wird, daß durch Paragraphe sich zwei Nationen viel weniger enge aneinanderketten lassen, als durch die Wechselbeziehungen des Verkehrs und das Ineinandergreifen der Interessen, und darum glaube ich, daß es unser vollkommen würdig ist und sehr gut zur Ergänzung des Friedenswerkes, welches wir vornehmen, beiträgt, wenn wir die Hand reichen zu einer Arbeit, welche mehr als jede andere geeignet ist, diese Wechselbeziehungen zwischen beiden Reichshälften zu vermehren und das Reich inniger als früher einzuführen in den allgemeinen Verkehr unseres Welttheiles.

Aus diesen Gründen erlaube ich mir Ihnen meinen Antrag zu empfehlen. (*Lebhafter Beifall.*)

(Nachdem den Ausführungen des Redners von Seiten der Abgeordneten Wolfrum und Menner sowie vom damaligen Handelsminister Ritter von Schlumbohm aus formellen Gründen Opposition gemacht wurde, sieht sich Prof. Zuehl am 15. Jänner 1879 zu folgender Entgegnung genöthigt):

Hohes Haus! Ich habe in der letzten Sitzung versucht, die Nothwendigkeit der Regulirung unseres Hauptstromes auseinanderzusetzen. Eine Anzahl von Rednern hat sich für, eine andere gegen meine Ansichten ausgesprochen, — gegen meine Ansichten eigentlich nicht, denn es ist Niemand aufgetreten, der nicht behauptet hätte, daß der meritorische Theil meines Antrages vollkommen begründet sei, aber man hat allerlei Kleinigkeiten, aus der Form des Antrages oder aus dem Zeitpunkte geschöpft Argumente gesucht, um denselben Schwierigkeiten zu bereiten.

Indem ich nun daran gehe, den Herren Rednern zu antworten, schlage ich das stenographische Protokoll des Jahres 1876 auf. Es sind noch nicht zwei Jahre vergangen, seitdem in diesem hohen Hause eine große, zum Theil hitzige Discussion vor sich ging; sie behandelte den rumänischen Handelsvertrag. Der Herr Abgeordnete für die Städte Ausfig u. s. w. befand sich als Berichterstatter auf der Tribüne und begann seine Auseinandersetzung damit, daß er sagte, je bedrängter die Lage unseres Gewerbes ist, um so dringender sei es nothwendig, alle Verkehrswege für dasselbe zu öffnen. Dem trat entgegen der Herr Abgeordnete für die Städte Jägerndorf u. s. w. mit einer glänzenden Rede, in welcher er nicht unterließ, auf die außerordentliche Wichtigkeit unserer Handelsbeziehungen mit Rumänien und nebenbei auch auf den bedauerlichen Zustand der Donau hinzuweisen. (*Rufe: Hört!*)

Seine Excellenz der Herr Handelsminister legte eine so große Bedeutung auf diesen Theil unseres Handels, daß er von der Anklagebank sprach, und ich weiß nicht, von was Allen noch, und alle Freunde des Ministeriums sprachen es offen aus, oder raunten es uns wenigstens in die Ohren, daß unsere Handelsbeziehungen zu den Donaufürstenthümern von so außerordentlicher Wichtigkeit seien, daß, wenn man dieses Bündniß nicht annähme, die ganze Regierung in Gefahr käme. Und heute sind es dieselben drei Herren Redner, die ich eben erwähnt habe, welche allerlei kleinere und größere, schwerere und leichtere Argumente zusammentragen, um einen Antrag zu bekämpfen, der eigentlich doch nur der allererste Schritt zur Beseitigung der größten Hindernisse ist, die unseren Handel nach den Donaufürstenthümern hemmen.

Ich bin gezwungen, diesen Herren Rednern einzeln zu antworten.

Zuerst dem Herrn Abgeordneten für Auffsig. Was sagte dieser? Er sagte erstens: Der Antragsteller ist ein Idealist, und zweitens: Wir haben kein Geld.

Nun, meine Herren, er scheint das Wort *I d e a l i s t* als einen Vorwurf aufzufassen. Es wird nicht immer so aufgefaßt.

Es gibt in den verschiedensten Kreisen des öffentlichen und auch des Privatlebens vortreffliche, biedere Männer, die ihren Stolz darein setzen, Praktiker genannt zu werden.

Wenn man das aber etwas näher prüft, was sie als ihre Praxis, als die Praxis des Praktikers ansehen, so findet man gar leicht, daß diese in nichts Anderem besteht, als in mehr oder weniger künmerlicher Vorsorge für den Augenblick und in der steten Bereitwilligkeit, Bedürfnisse der Zukunft preiszugeben, um über die Verlegenheiten des Tages hinauszukommen. (*Rufe links: Sehr richtig!*)

Solche Männer sind als Staatsbürger wahre Muster, als Staatsmänner können sie gefährlich sein, aus dem eigenthümlichen Grunde, weil sie im Stande sind, die wichtigsten Lebensbedingungen der Zukunft hintanzusehen und dabei doch in ihrer Brust das aufrichtige Bewußtsein sich zu bewahren, daß sie in jedem Augenblicke ihre Pflicht auf das treueste erfüllt haben.

Und es gibt auch eine Diagnose, an welcher man unsere Praktiker sofort erkennt; sie besteht darin, daß sie den Unterschied kaum zu fassen wissen, welcher zwischen der Bilanz eines Finanzgesetzes oder eines Rechnungsabschlusses und der Bilanz des Nationalwohlstandes besteht (*Rufe: Ganz richtig!*), und daß für sie zur Beurtheilung der öffentlichen Zustände der Oberste Rechnungshof die erste Autorität ist. (*Rufe links: Sehr gut!*).

Wenn nun, meine Herren, einem solchen Praktiker ein großer und guter, neuer Gedanke entgegentritt, so sträubt sich vor Allem sein biederer Sinn gegen denselben (*Heiterkeit*), und er sucht ihn so weit von sich wegzuweifen, als es nur möglich ist. Aber das Eigenthümliche ist: an dem Guten haftet das Gute, und dem Eindrucke der Wahrheit bleibt er doch zugänglich und darnun bleibt er, er mag sich sträuben, wie er will, gefangen von dem Gedanken und mit der eigenthümlichen Schwere, die in solchen Dingen der Wahrheit innewohnt, senkt sie sich in seinen Sinn, bis er selbst anfängt seine Zweifel zu bekämpfen, und es dauert nicht lange, dann ist er gewonnen.

Ein vortrefflicher Bürger dieser Stadt, leider schon gestorben, der durch seine biedere, patriotische Denkweise und auch durch seine Praxis, wie ich sie früher genannt habe, mich lebhaft erinnert an den verehrten Herrn Abgeordneten für die Stadt Auffsig, hat mich unter ähnlichen Verhältnissen einmal nicht einen Idealisten, sondern in viel aufrichtigerer Rede-weise einen Narren genannt. (*Heiterkeit*.)

Ich weiß nicht, ob der verehrte Herr Abgeordnete für den Stadtbezirk Auffsig durch eine Handbewegung, die er bei einer späteren Gelegenheit einem meiner verehrten Herren Gesinnungsgenossen gegenüber gebraucht hat, vielleicht meinte, daß auch hier diese Bezeichnung die passendere sei. (*Heiterkeit*.) Wenn es der Fall ist, stelle ich ihm dieselbe frei.

Das sind Dinge, die getragen werden müssen. Wer weiß, wie große Sachen heranreifen, der sieht in dieser Aufwallung, in diesem Zorne der Guten nichts Anderes als die symptomatische Form des ersten Erfolges.

Der Herr Abgeordnete für die Stadt Auffsig sagt: Wir haben kein Geld, es ist das Deficit da. Ich habe bereits angedeutet, wie nach meiner Ansicht er das Deficit im Staate betrachtet und wie ich es beurtheile. Wenn man nicht nur vom Standpunkte des Obersten Rechnungshofes, sondern vom Standpunkte des Abgeordneten, der verpflichtet ist, die verschiedenen wirthschaftlichen Verhältnisse des Staates zu überblicken, unser Staatsbudget betrachtet, dann stellt sich Manches anders dar als der Obersten Rechnungscontrollbehörde gegenüber. Manches, was in unserem Staatsbudget als ein Activum erscheint, stellt sich ihm als Deficit dar. Sind denn die Millionen, die wir aus dem Lotto einnehmen, wirklich vom Standpunkte des Nationalwohlstandes aus ein Einkommen? (*Bravo! Bravo!*) Ein Einkommen, bei welchem der ganze Sparsinn des Volkes preisgegeben wird!

Und wenn Sie nun die Zinsen betrachten, welche wir für die bereits contrahirten Schulden zahlen müssen, können Sie nicht leicht unter denselben Zinsen unterscheiden für unfruchtbare Ausgaben, durch welche die Gegenwart die Zukunft belastet hat, und können Sie nicht neben diesen — man mag über unsere Eisenbahnpolitik was immer sagen — andere Zinsen, einen anderen wesentlichen Theil des Deficits unterscheiden, durch welchen die Gegenwart zu Gunsten der Zukunft belastet worden ist?

Und nun, meine Herren, gibt es nicht manches Deficit, welches im Staatsbudget gar nicht erscheint, und sind die Arbeiten, welche wir im öffentlichen Interesse durchzuführen verpflichtet sind, so lange sie im Rückstande bleiben, nicht auch ein Deficit, und glauben Sie etwa, daß wir für diese keine Zinsen zahlen? Niemand kann in Ziffern ermessen, wie viel wir heute an Verzugszinsen dafür zahlen, daß das Deficit der nicht regulirten Donau auf der Bilanz unseres Nationalwohlstandes steht. (*Rufe: Sehr richtig!*)

Ich gehe zum zweiten Herrn Medner über. Der Herr Abgeordnete für die Städte Jägerndorf u. s. w. jagte erstens: Entweder handelt es sich um einen Ritt in das romantische Land unbekannter Ausgaben, ich weiß nicht genau, wie er sich ausgedrückt hat, oder es handelt sich um einen bloßen Wortschwall, und zweitens sagte er: Wir können das nicht thun wegen des Heeresgesetzes.

Nun, meine Herren, wenn dem Herrn Abgeordneten für Jägerndorf mein Vorschlag darum abenteuerlich erscheint, weil die Ausgaben nicht bekannt sind, dann, glaube ich, wäre in der Fassung des Antrages, den ich vorgelegt habe, für ihn doch der hinreichende Trost gelegen.

Ich kann nicht verlangen, daß das hohe Haus die Ziffern, die ich hier genannt habe, als richtig anerkennt, obwohl ich sagen kann, daß sie von den besten Autoritäten, die wir in der Sache haben, gebilligt sind; aber wir haben ja heute und neulich erlebt, wie ich zum Beispiel die Kosten für Oesterreich auf beiläufig 18 Millionen, wenn ich nicht irre, geschätzt habe, der Herr Abgeordnete für Auffsig auf 100 oder 200 Millionen, während der Herr Handelsminister heute erklärt, daß nach seinen Erhebungen 12 Millionen dafür hinreichen. Um so besser. Was ist aber da zu thun? Dann sind sie zu erheben und richtigzustellen. Und etwas Anderes verlangt mein Antrag nicht.

Aber das Zweite, meine Herren, was derselbe Medner meint: wir

müßten uns hier in Acht nehmen, in einen bloßen Wortschwall zu verfallen. das ist ein schwerer und nach meiner Ansicht ein unverdienter Vorwurf.

Auch in meinem bescheidenen Dasein, hohes Haus, zähle ich einige Tage, welche ich nicht vertauschen möchte mit den glänzendsten Tagen irgend eines der hochverehrten Herren auf der Bank der Regierung.

Nicht durch mein Verdienst, sondern durch ein mir glückliches Zusammentreffen der Umstände ist es dieser Hand gegeben gewesen, das Zeichen zu geben zur Eröffnung des größten Stromdurchstiches, den Europa bisher ausgeführt hat, eines Werkes, welches nach Jahrhunderten, wenn Gesetze, wenn vielleicht Verfassungen, wenn vielleicht große Schlachten vergessen sein werden, noch als ein segensreiches und ruhmreiches Denkmal bestehen wird, für die Kraft der damaligen Zeit und ihrer Regierung. (*Bravo! Bravo!*)

Nein, hohes Haus, wer die scharfe Zugluft in der Mansfahrt kennt, wer das Knirschen der Waggenmaschinen kennt, und wer die Aufregungen der nächtlichen Vertheidigungskämpfe an den Dämmen kennt, und den seligen Moment des endlichen Triumphes, wenn aus Aller Augen, aus jenen der leitenden Männer bis zu jenen des letzten Schiffsknechtes am Tau herab die allgemeine, die brüderliche Freude über den Erfolg leuchtet, der, das können Sie sicher sein, ist für sein ganzes Leben für die ernste Arbeit gewonnen, und wenn er vor diesem hohen Hause nichts anstreben würde als Wortschwall, er würde nicht nur dieses hohe Haus, er würde seine eigenen Erinnerungen zu verletzen fürchten müssen. (*Bravo! Bravo!*)

Lassen Sie mich aber schweigen darüber; lassen Sie mich übergehen zu dem zweiten Argumente.

Der Herr Abgeordnete für Jägerndorf sagt: Wir können die Donau nicht reguliren, wegen des Heeresgesetzes.

Ich sehe vor mir manche ausgezeichnete Abgeordnete, von welchen der eine dieses, der andere jenes Ziel, Alles vortreffliche und wünschenswerthe Ziele, sich gesetzt hat, die er nun ausschließlich verfolgt. Für den Einen ist dieses Ziel die Herstellung des Gleichgewichtes im Staatsbudget, für den Andern das Heeresgesetz, für den Dritten die Währung, für den Vierten der Ausgleich mit Ungarn. — Ist denn dem hochverehrten Kollegen niemals beigefallen, daß Alles seine Zeit hat, und daß dabei doch der Abgeordnete alle diese wichtigen Punkte gleichzeitig ins Auge fassen muß?

Vor einiger Zeit sagte man uns, wenn Ihr das Gleichgewicht im Staatsbudget herstellen, wenn Ihr unsere inneren Verhältnisse ordnen wolle, so müßet Ihr sparen. Aber bei näherer Prüfung dessen, was sich durch Ersparungen ergibt, kam man bald dahin, daß man sagte; das Sparen allein hilft nicht, es müssen auch die Einnahmen erhöht werden, und jetzt, hohes Haus, glaube ich, wird sich so ziemlich eines Jeden von Ihnen die Ueberzeugung bemächtigt haben, daß man nicht nur sparen, nicht nur die Einnahmen erhöhen, sondern daß man auch die Vorbedingungen schaffen müsse, ohne welche es keine Staatseinnahmen gibt, die Vorbedingungen, ohne welche unser Handel, unser Gewerbe sich nicht erheben können. (*Bravo! Bravo!*)

Ich komme, ohne den Herrn Abgeordneten für Jägerndorf zu verlassen, zur Besprechung der heutigen Rede Seiner Excellenz des Herrn

Handelsministers. Wieder schlage ich das lehrreiche Protokoll der Verhandlung über das rumänische Handelsbündniß auf und ich lese da in der Rede des Herrn Abgeordneten für Jägerndorf (*liest*): „Ein sehr hervorragendes Mitglied des Ministeriums, das in Bezug auf seine Geschicklichkeit und Gewandtheit bei allen Parteien des Hauses rege Anerkennung findet, hat einmal gesagt: Für meine Stellung als Minister habe ich ein Correctiv darin, daß ich frage: Wie würde ich handeln, wenn ich Abgeordneter wäre?“

Ich will nicht so grausam sein, zu fragen, wie Seine Excellenz der Herr Handelsminister, der nun durch Jahre die Verhältnisse unseres Handels genauer kennen gelernt hat, handeln würde, wenn er heute nur Abgeordneter wäre, und ich stelle diese Frage auch darum nicht, weil — ich gestehe — mir nur aus der Geschäftsordnung klar geworden ist, in welcher Eigenschaft denn Seine Excellenz heute gesprochen hat. Als Abgeordneter nicht. Als österreichischer Handelsminister? Man möchte fast daran zweifeln. Als was denn? Als bestellter Wortführer des ungarischen Abgeordnetenhauses, als welcher er uns erklärte, daß dieser Antrag in Budapest keine Aussicht habe, angenommen zu werden. Möge er doch die competente Stelle selbst sprechen lassen! Welchen Nachtheil frage ich kann denn mein Antrag nach der Erklärung, die ich ihm vorausgeschickt habe, dem ganzen Ausgleichswerke bringen? Ja, sagte Seine Excellenz, thun Sie das nicht in Gesetzesform, thun Sie es in Form einer Resolution. Ich erinere mich wohl, recht oft gehört zu haben — ich weiß nicht, war es von der Ministerbank selbst, oder in Privatgesprächen mit Mitgliedern der Regierung, daß sie uns sagten: Wenn Ihr etwas wollt, so sagt es uns im Gesetze; Resolutionen binden uns nicht. Das ist der Grund, warum ich entgegen der Anschauung Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers, die im directesten Widerspruche mit dem Standpunkte steht, welchen die Regierung thatsächlich allen ähnlichen Beschlüssen gegenüber eingenommen hat, mich heute durchaus nicht dafür ansprechen kann, daß man das, was man ohne jeden Schaden im Gesetze sagen kann, wodurch — um nur Eines zu erwähnen — die Zustimmung des hohen Herrenhauses zugleich ausgesprochen wird, in Form einer Resolution über eine Sache ausspreche, von welcher aus der Munde Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers auf das deutlichste hervorgegangen ist, daß die Regierung bisher in derselben wohl Manches versucht, aber gar nichts erreicht hat. Kann es denn, hohes Haus, eine beredtere Fürsprache für die Aufnahme dieses Antrages in das Zoll- und Handelsbündniß geben, als wenn man von wiederholten, widerspruchsvollen Beschlüssen hört, die da gefaßt worden sind, wenn man hört, wie die Regierung selbst Ungarn gegenüber seinerzeit die Regulirung von Bönnö vorgebracht hat, wie dies von ungarischer Seite zurückgewiesen wurde, wie die Regierung dann darauf verzichtete, wie man sich darauf beschränken wollte das Eisene Thor zu reguliren und wie es mit der Regulirung des Eisernen Thores auch zu nichts gekommen ist?

Nun, hohes Haus, zwei Dinge können Sie aus dieser Rede entnehmen: Erstens, daß, wenn in dieser Sache das hohe Haus nicht entschieden und offen spricht, kein Schritt nach vorwärts gemacht werden wird, und zweitens können Sie daraus entnehmen die ganze Wichtigkeit der Angelegenheit.

Wenn man ein so großes und wichtiges Werk vor sich hat wie das Zoll- und Handelsbündniß, das wir heute berathen, so ist es wohl der Mühe werth, daß man einen Blick auf den Charakter des Staates wirft, um welchen es sich handelt. Es ist ja wahr, die Grenze zwischen dem ackerbauenden und industriellen Europa geht mitten durch unser Reich.

Wenn nun zwei in ihren Interessen vielfach widerstreitende Reichshälften wie diese mit einander ein Zoll- und Handelsbündniß schließen, und der eine Theil zu Gunsten seiner Industrie gewisse Bevorzugungen erwartet, tritt der andere mit dem Anspruche auf Compensationen hervor.

Aber unsere hohe Regierung ist, wie so oft, auch in diesem Falle, so unglücklich als nur möglich in Allem, was Compensationen betrifft. Denken Sie zurück auf die Verhandlungen über das Steuergesetz, wie das kleine Schifflein der Steuerreform, ungleichförmig mit Compensationen beladen, auf die Seite sich neigte und jetzt festgerannt ist zwischen Sand, wo es auf einen günstigeren Wasserstand wartet, um wieder flott zu werden. Und hier, wie sonderbar doch das Verfahren! Um höhere Zölle für die Industrie ins Leben zu rufen, welche nothwendig sein mögen, welchen ich zustimmen werde, welche aber doch an und für sich eine Belastung des Konsumenten sind, bietet man als Compensation ein zweites System von Steuern, welches nicht auf der Natur des Konsums, nicht auf den Sitten der Bevölkerungen seine Grundlage sucht, sondern auf den der ganzen Sache vollkommen fernliegenden Arten der Verrechnung zwischen beiden Reichshälften.

Wäre es denn nicht weitaus naheliegender, weitaus passender gewesen, in diesem selben Gesetze, in welchem man jene Bedingungen festzustellen gesucht hat, die der Verbesserung des Zustandes unserer Industrie nöthig sind, wenn man in demselben Gesetze auch jene Bedingungen näher zu präcisiren gesucht hätte, welche dem Verkehre, insbesondere dem Verkehre der jenseitigen Reichshälfte durchaus erforderlich sind und von welchen Seine Excellenz der Herr Handelsminister selbst gesagt hat, daß die engherzigen Ansichten, welche vor Jahren jenseits der Leitha geherrscht haben, heute nicht mehr herrschen?

Das Staatsgebiet jenseits der Leitha, hohes Haus, hat vor Jahren einen Mann besessen, welchen der Herr Abgeordnete für die Stadt Aussy wohl auch einen Idealisten nennen würde, der seit Jahren todt ist, welchen man aber heute noch als den großen Patrioten rühmt, als einen wahren Wohltäter seines Vaterlandes, einen Mann, dessen Schuhriemen zu lösen ich mich nicht für würdig fühlen würde, der aber, wenn er heute noch lebte, mit einer Rede, gewaltig hinströmend, wie die Donau selbst, alle die Spigonen mit ihren Argumenten und Argumentchen hinwegschwemmen würde, die sich heute dem entgegenstellen, was dem öffentlichen Wohle dienlich ist.

Wenn Széchényi noch leben würde, würde Seine Excellenz der Herr Handelsminister den Muth haben, die Erklärung im Namen des ungarischen Abgeordnetenhauses abzugeben, die er heute abgegeben hat?

Ich zweifle daran. Hohes Haus! Armuth ist für einen Staat ein großes Uebel, aber fast schlechter als Armuth ist Reichthum, den man nicht zu verwerthen im Stande ist, denn er bringt mit sich zugleich den Stachel des Vorwurfes gegen die eigene Unthätigkeit.

Unwissenheit ist für eine Regierung eine schlechte Sache, wenn aber eine Regierung weiß, daß das oder jenes unerläßlich nothwendig ist, um sich die Absatzgebiete zu erhalten, und die Regierung bereitet doch Schwierigkeiten, die unbedeutendsten, formalen Schwierigkeiten, um die Sache zum Falle zu bringen — suchen Sie dann nach einem Ausdrucke für ein solches Verfahren! Ich glaube nicht, daß Sie in demselben jene rettende Staatskunst finden werden, deren Oesterreich in einer schweren Zeit bedarf.

Was geht denn vor um uns? Die Producte des östlichen Theiles unseres Staates, Ungarns, gehen nach Westen; unsere Industrieproducte gehen zum großen Theil nach Osten; sie kreuzen sich auf ihrem Wege.

Aber was sehen wir? Die Ernten vom Mississippi, vom Ohio occupiren der Reihe nach die Märkte bis an unsere Grenzen hinein, in dem ganzen Quellengebiete der Donau selbst. Und an der unteren Donau? Die Meere von der Wolga, nein, nicht von der Wolga, vom Jenisei, verstopfen die Ausflüsse der Donau und suchen den Strom in Fesseln zu schlagen. Und wer, meine Herren, ist der Phantast, wer ist der Idealist, wer der Träumer? Derjenige, der Ihnen diese realen Verhältnisse vorführt und Sie um des Vaterlandes willen bittet, doch endlich Muth und Thatkraft zu fassen, oder Derjenige, der ruhig träumend weiter schläft und sich einbildet, die Entwicklungsgeschichte unseres Welttheiles werde in ihrem ehernen Schritte einhalten, bis unsere Fünfpercentigen gestiegen sind? (*Heiterkeit und Bravo!*)

Nicht die Argumente fehlen mir, meine Herren, aber das Organ versagt. Entscheiden Sie; ich glaube kaum, daß ein Augenblick, wie der heutige, binnen zehn Jahren wiederkehren wird. Es ist eine große Sache. Ich kann mich aber nicht entschließen, an so große Dinge mit zaghaften Resolutionen heranzutreten. Es liegt ein solcher Widerspruch in der Größe der Aufgabe und der Kleinheit des Schrittes, daß er meiner Natur widerspricht.

Ich schlicke. Als Professor, als Idealist, wenn Sie wollen als Narr, habe ich für die vitalen Interessen des Kaufmannsstandes in Oesterreich gesprochen, ich überlasse es dem Kaufmanne, welcher das Referat der Majorität führt, gegen sie zu sprechen. (*Beifall und Händeklatschen.*)