

Der Ökonomist.

Der Arbeitsplan der Salzburger Verhandlungen.

Aus einem Artikel von Dr. Franz Klein.

1. I. Justizminister a. D.

Wien, 5. August.

In der Wochenschrift „Mitteleuropa, Mitteilungen des Arbeitsausschusses für Mitteleuropa“ zu Berlin, veröffentlicht Dr. Franz Klein eine Darstellung: Der Arbeitsplan der Salzburger Verhandlungen. Der Gedankengang dieser bedeutsamen und außerordentlich interessanten Darstellung läßt sich folgendermaßen zusammenfassen.

Die Mitteilung über die vertrauliche Besprechung im Reichswirtschaftsamt vom 4. Juli hat den Schleier, der anfänglich die Zwecke der Salzburger Zusammenkunft umgab, etwas gelüftet. Die Teilnehmer jener Besprechung, Vertreter der Wirtschaftsverbände und der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie, hatten Gelegenheit, sich über die Absichten der Regierung zu äußern. Die Freunde der Annäherung, die den zugezogenen Wirtschaftskreisen nicht angehören, haben zumindest das gleiche Interesse der Kritik. Vor allem sind die Zweifel an der Richtigkeit des gewählten Modus procedendi nicht zu zerstreuen. Die Verhandlungen werden als vorläufige Beratungen bezeichnet. Die wichtigsten prinzipiellen Fragen sind noch offen und die leitenden Persönlichkeiten sollen sie erst später besprechen. Das kann keineswegs einleuchten. Handelsverträge und Zollsätze müssen doch Auswirkungen der grundlegenden Gedanken des Bundesverhältnisses sein und durch sie bestimmt werden. Das Bild des handelspolitisch für die einzelnen Länder Möglichen und Zulässigen wird anders ausfallen, je nachdem es vom Standpunkte des Schutzes der nationalen Wirtschaft, der Zollunion oder irgendeines Mittelbündnisses entworfen ist. Ohne eine von vornherein gegebene bestimmte handelspolitische Idee ist nicht einmal eine halbwegs verlässliche Probearbeit denkbar. Von einem kräftigen Annäherungswillen, von Klarheit oder Einmütigkeit in den leitenden Kreisen über Ziel und Durchführung zeigt diese merkwürdige Methode nichts. In einzelnen drängen sich folgende Betrachtungen auf.

1. Es soll ein einheitliches Zollgesetz, Zollschema und Zollverfahren vorbereitet werden. Die Diskussion hält sich somit im Rahmen des Hergebrachten und das wird noch durch das alleifrige Betonen der staatlichen Selbständigkeit gefördert. Derlei Verwahrungen können nur den Sinn haben, daß die Bindungen durch das erweiterte Bündnis nicht zu weit reichen dürfen, und das legt die Vermutung nahe, daß zumindest in einer Hinsicht schon entschiedene Sache vorliegt, indem volle Zollfreiheit gar nicht mehr auf der Tagesordnung steht. Ungewiß ist, ob darin auch schon eine bestimmte Lösung der polnischen Frage sozusagen eskompiert ist. Es wäre aber gut, wenn die Kontingenz noch einmal alle Einwände erwägen wollte, die gegen die zu knappe Freiliste und gegen die zu lange Uebergangszeit zur Zollunion erhoben wurden.

2. Ferner sollen die Verhandlungen sich mit der Vereinheitlichung der gesetzlichen Regelung auf dem Gebiete des Handels und des gewerblichen Rechtsschutzes beschäftigen. Dafür gab es schon vor dem Kriege eine zwischenstaatliche Vereinigung, der die Mittelmächte ebenfalls angehören und die zwischen den nicht kriegführenden Staaten in Geltung geblieben ist. Trotz aller hochmütigen Redereien der Westmächte wird das Bedürfnis über kurz oder lang die meisten Mitglieder der Union nach dem Kriege wieder zusammenführen. Das Gewerbe als eine von der Industrie unterschiedene wirtschaftliche Produktionsform ist für den zwischenstaatlichen Verkehr von geringer Bedeutung. Der Plan einer einheitlichen Regelung des Gewerbes und Handels als Unternehmen ist aber außerordentlich überraschend. Wahrscheinlich ist die Mitteilung des Reichswirtschaftsamtes nicht ganz genau und ist die gesetzliche Regelung des rechtsgeschäftlichen Verkehrs auf dem Gebiete des Gewerbes und des Handels gemeint.

3. Eine Vereinheitlichung der gesamten öffentlichen Statistik ist wohl ausgeschlossen, man kann nur die Statistik des Außenhandels oder des ganzen Außenverkehrs im Auge haben.

4. Unklar ist die angestrebte Vereinheitlichung des Verkehrs- und Schiffsverkehrsverhältnisse. Neben dem Frachtrecht, das bereits vor dem Kriege vielfach übereinstimmte, umfaßt dies Tarife, Eisenbahn- und Zuganschlüsse, technische Ausrüstung, Ordnung der Flußschifffahrt, Stromregulierungen, Post und Telegraph, kurz alle technischen Mittel der Güter-, Menschen- und Gedankenbewegung von Land zu Land. Vorfrage ist, welches der Umfang des zwischenstaatlichen Verkehrs sein wird, mit dem die Verkehrsverhältnisse fertig werden müssen. Das wird sich vor allem nach dem Zollsystem richten.

Das Ergebnis der Salzburger Konferenzen kann nur ein den bisherigen Handelsverträgen ähnliches handelspolitisches Abkommen mit wechselseitigen Zollbindungen sein, deren Zahl im Vergleiche zum gegenwärtigen Zustande allerdings eine beschränktere sein und zum Teile Vergünstigungen bloß für die Staatsangehörigen der Verbündeten enthalten wird. Besondere Bestimmungen, um mit Rücksicht auf dessen politischer Natur den Bestand des Abkommens besser zu sichern, als es bei gewöhnlichen Handelsverträgen Brauch war, dürfen mangeln; jede der Parteien dürfte sich beim Abschlusse von Handelsverträgen mit dritten Staaten mit gewissen wenig verpflichteten Verbrämungen die volle „handelspolitische Aktionsfreiheit“ gewahrt haben. Mit dem Abkommen werden gewisse Verkehrserschwerungen, insbesondere auch im Zollverfahren, verbunden sein. Wenn aber gerade den Hauptartikeln des Warenaustausches zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn Zollschutz zugebracht ist, wird ein Teil dieser Verkehrserschwerungen unfruchtbar bleiben, eine inhaltsarme Form und vielleicht ein gutes Verhältnis befreundeter Staaten, nicht aber den unerrückbaren gesellschaftlichen Grundstein einer mit dem Kriege nicht cadenden „Schicksalsgemeinschaft“ darstellen.