

## Die Postdampfervorlage.

Die erste Berathung des Reichstags über den Gesetzentwurf, betreffend die Verwendung von Geldmitteln aus Reichsfonds zur Einrichtung und Unterhaltung von Post-Dampfschiffsverbindungen mit Ostasien, Australien und der Südsee, dürfte bei allen denen, welche das projektirte nationale Unternehmen mit lebhafter Freude und Sympathie begrüßten, ein Gefühl der Enttäuschung hervorgerufen haben. Galt es doch selbst denjenigen Pressstimmen, welche die Ablehnung der Samoa-Vorlage im Jahre 1880 auch heute noch als etwas Verdienstliches preisen, als selbstverständlich, daß das gegenwärtige Projekt von dem Beifall der ganzen Nation getragen sei, und suchte doch ein freisinniges Blatt erst noch vor Kurzem die in einem Schreiben des Fürsten von Bismarck an den Präsidenten des Kolonialvereins enthaltene Bemerkung, daß auf eine Zustimmung zu der gegenwärtigen Vorlage seitens dieses Reichstags kaum zu rechnen sei, durch den Einwand zu widerlegen, daß zu einer solchen Auffassung die Aufnahme, welche das Projekt in der Presse aller Parteien gefunden, nicht berechtige. Die Verhandlungen des Reichstags vom Sonnabend haben nun zwar noch keineswegs über das Schicksal der Vorlage entschieden und man wird an der Hoffnung festhalten dürfen, daß sich schließlich noch eine Majorität dafür finden wird. Aber die Art und Weise, wie sie bekämpft worden ist, und der Maßstab, welchen die Opposition an dieses durch und durch nationale Unternehmen zu legen für gut befunden hat, ist geeignet, einigermaßen herabstimmend zu wirken, aber auch volle Klarheit über die Einseitigkeit und Engherzigkeit derjenigen Richtung zu verbreiten, welche die »Freisinnigkeit« für sich allein in Anspruch nimmt.

Die Forderung der Regierung ist einfach und für Jedermann verständlich: der bestehende deutsche Dampferverkehr mit Ostasien und Australien ist in keiner Weise genügend, um mit den von anderen Nationen unterhaltenen Dampferlinien konkurriren zu können. Dabei vermehren sich unsere Handels- und Geschäftsverbindungen mit jenen Ländern, ohne daß hiervon der deutschen Rheberei der ihr gebührende Antheil zufällt. Der Grund hiervon ist darin zu suchen, daß die fremdländischen Dampfer von Staatswegen mehr oder weniger hoch subventionirt sind, während die deutschen Dampfer auf ihre eigene, und zwar unzulängliche Kraft angewiesen sind. Ein solcher Zustand entspricht weder dem wirthschaftlichen Interesse, noch der politischen Stellung des deutschen Reichs, welches überdies bisher auch darauf hat verzichten müssen, seine Postflagge in jenen Gewässern neben derjenigen Englands und Frankreichs vertreten zu sehen. Es ist im nationalen Interesse, daß auch Deutschland auf diesem Gebiete in einem friedlichen Wettkampf mit den anderen Nationen eintritt und seine ausschließliche Abhängigkeit von diesen aufgibt. »Die Errichtung direkter deutscher Postdampferlinien würde als ein wirksames Mittel zur Anknüpfung bezw. Erweiterung direkter Geschäftsverbindungen, Vermehrung des Absatzes der Erzeugnisse des heimischen Gewerbesleißes, Begründung neuer Unternehmungen anzusehen sein, und sie würde auch darüber hinaus die allgemeinen nationalen Interessen in dem Maße fördern, wie dies überall geschieht, wo die deutsche Flagge weht«. Neben den postalischen und handelspolitischen Vorteilen fallen auch diejenigen ins Gewicht, welche der Kaiserlichen Marine, speziell den in fremden Gewässern stationirten Kriegsschiffen aus einer regelmäßigen deutschen Post-Seeverbindung erwachsen würden. Daß Deutschland auf anderem Wege dieses Ziel erreichen werde, als demjenigen, welchen andere Nationen, insbesondere England und Frankreich betreten haben, ist nicht zu erwarten: demgemäß empfiehlt sich die Gewährung staatlicher Subventionen, welche nach der Vorlage für fünfzehn Jahre in Aussicht genommen sind und jährlich höchstens vier Millionen Mark betragen sollen, eine Summe, die weit hinter derjenigen zurückbleibt, welche England und Frankreich für diese Zwecke aufwenden.

Man sollte denken, daß hinter diesem nationalen Unternehmen, wenn es auch zum Gegenstand sachlicher objektiver Kritik gemacht wird, alle Parteifragen in den Hintergrund treten müssen. Statt dessen hat die »freisinnige« Partei es zur Parteisache gemacht, demselben den Rücken zu kehren. Von den Rednern der Partei stellte sich der eine auf einen spezifisch wirthschaftlichen und freihändlerischen Standpunkt, der andere auf den Standpunkt der rein politischen Opposition, die ihre Gründe meist aus angeblich finanziellen Interessen herleitet. Was nach beiden Richtungen hin vorgebracht wurde, bewies nur, daß die Opposition nur nach Gründen gesucht hat, um diese Vorlage nicht einer Regierung zu »bewilligen«, deren politische und wirthschaftliche Anschauungen sie um jeden Preis bekämpft. Wer seine Voreingenommenheit so weit treibt, daß er den nationalen Interessen gegenüber unempfindlich ist, und kein anderes Ziel kennt, als der Regierung zur höheren Ehre der Partei und einer doch schon bankrotten Theorie einen Schlag zu versetzen, von dem ist freilich nicht zu verwundern, daß er das nationale Interesse, die Reichspostflagge in den asiatischen Gewässern vertreten zu sehen, als einen Ehrenpunkt bezeichnet, der als Motiv nicht anzuerkennen sei; von dem ist auch nicht zu verwundern, wenn er sich in Widersprüche verwickelt, indem er einerseits zugiebt, daß es bisher trotz lebhafter Anstrengungen der deutschen Rheberei nicht gelungen sei, mit den englischen Dampfern zu konkurriren, und andererseits zu der freihändlerischen, thatsächlich aber falschen Lehre sich bekennt, daß nur unabhängige Linien prosperiren. Noch weniger kann es Wunder nehmen, daß von dem anderen Redner gegen die Vorlage das Interesse derer ausgespielt wird, welchen mit jährlich vier Millionen Mark geholfen werden könnte, und wenn den Steuerzahlern eingeredet wird, daß sie ihr Geld wegwerfen für ein Unternehmen, dessen Gewinn nicht vorher ziffermäßig zu berechnen ist.

Diesen Einwänden ist von Seiten des Reichskanzlers und des General-Postmeisters, soweit es nöthig war, entgegengetreten worden. Mögen die Zahlen der Herren Richter und Bamberger beschaffen sein, wie sie wollen, widerlegt wird damit nicht, um was es sich hier handelt, nämlich ob Deutschland Verständnis hat für die ihm durch seine politische Einheit jetzt auf wirthschaftlichem Gebiete erwachsenen Aufgaben und ob es sich dabei derselben Mittel bedienen will, durch welche andere schon seit langem geeinte Nationen wirthschaftlich groß und stark geworden sind und deren diese auch jetzt noch nicht — trotz aller freihändlerischen Theorien — entbehren wollen. Für gewisse Politiker scheint die politische Einheit Deutschlands nur zu dem Zwecke geschaffen zu sein, um auf jede Weise den Parlamentarismus zur Blüthe zu bringen und die Verfassung zu »vervollkommen«, im Uebrigen aber Alles sich von selbst entwickeln und vervollkommen zu lassen: diesem Standpunkt wird alles Andere untergeordnet. Das Deutsche Reich hat aber ganz andere ungleich wichtigere Aufgaben zu erfüllen: nämlich den wirthschaftlichen Wohlstand zu fördern und für die Interessen der vaterländischen Produktion im Innern wie nach Außen zu sorgen. Das ist auch der Zweck der Postdampfervorlage, und daß dieser Zweck damit nicht erreicht werde, hat auch nicht im Entferntesten bewiesen werden können. Bekämpft wird die Vorlage — welche Gründe auch immer dagegen geltend gemacht worden seien — nur von denen, welchen diese Aufgabe weniger wichtig erscheint, als das Ziel, das Interesse der Nation von wirthschaftlichen Fragen abzulenken und sie statt dessen — durch welche Mittel auch immer — für die parlamentarischen Ideale des politischen »Freisinn« zu begeistern. Wer in diesem Kampfe siegen wird, ob jetzt oder später, darüber kann ein Zweifel wohl nicht obwalten.