

Es mag eigentümlich scheinen, daß Städte, wie Königsberg und Danzig, die den Verkehr pflegen und von ihm leben, die in politischer Hinsicht als Horte freien Denkens und liberaler Auffassung bekannt sind, bezüglich aller Eisenbahntarife so überaus konservativ sind; es liegt das, wie noch einmal betont werden muß, an ihrer geographischen Lage. Der Osten hat schwer zu kämpfen, weil ihm das breite Hinterland und die Bodenschätze des Westens fehlen. Er muß sich gegen die Konkurrenz des deutschen Westens und des Auslands wehren, vor allem aber gegen Rußlands Streben — trotz Handelsvertrag — durch billigere Tarife oder besondere Vergünstigungen den eigenen Häfen die Waren zuzuführen, die bisher den Handel des deutschen Ostens beschäftigt haben.

Jeder neue Anspruch wird mit dem Schlagwort des „Schutzes der nationalen Arbeit“ besonders empfohlen. Selten ist mit einem guten Worte so viel Mißbrauch getrieben worden.

Wir im Osten sind der Meinung, daß auch wir in Handel, Seeverkehr und Industrie wertvolle und vollwertige nationale Arbeit leisten, obgleich sie sich nicht auf diejenigen Güter beschränkt, die den natürlichen reichen Bodenschätzen entstammen, mit denen die auch klimatisch mehr begünstigten westlichen und südlichen Teile des Deutschen Reiches gesegnet sind. Wir wollen niemanden schädigen, nicht Industrie und Handel anderer hemmen, sondern dahin wirken, daß bei den unaufhaltbaren Wandlungen im Gefolge von Dampf und Elektrizität auch weiterhin im Osten für gedeihliche Beziehungen zwischen Eisenbahn, Flußschiffahrt und Seeverkehr der nötige Raum bleibt.

III.

Nicht weniger wichtig als die Ausfuhr ist die Einfuhr, worauf schon auf Seite 23 hingewiesen ist. Ihre Wandlungen sind in vielen Beziehungen noch einschneidender, noch markanter. Auch spielen die großen wirtschaftlichen Fragen unserer Zeit, die Wandlungen im Geldverkehr und im Wesen der Banken, in den Kapitalassoziationen, den Aktiengesellschaften, Genossenschaften und Konsumvereinen eine wichtige Rolle. Es ist nur wenig von dem erhalten geblieben, was vor etwa fünfzig Jahren gegolten hat.

Rußland, Polen und Galizien sind neben den heimischen Provinzen Westpreußen, Ostpreußen und Posen seit Jahrhunderten Getreidelieferanten der Ostseehäfen gewesen. Die Zufuhren waren überwiegend an den Flußweg gebunden und deshalb auf die wenigen Monate beschränkt, in denen Rienen und Weichsel schiffbar waren. Das Geschäft beruhte auf Vorschüssen und Krediten, die die deutschen Kaufleute in den Hafenstädten und in den größeren Plätzen des Inlands, wie Thorn und Tilsit, den russischen Aufkäufern ge-