



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

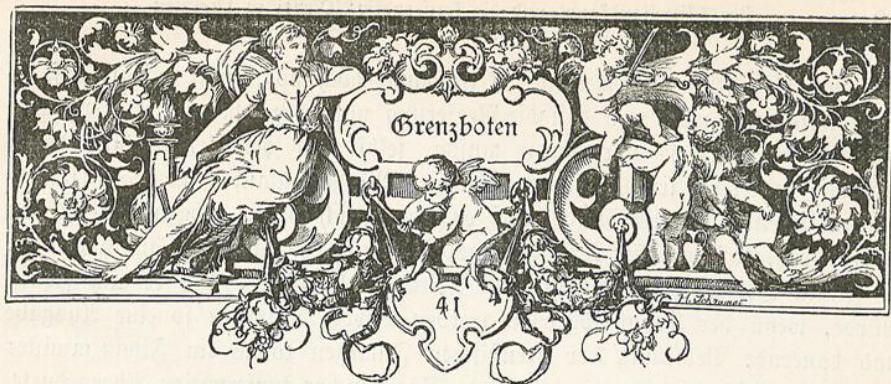
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Von einem Konservativen: Der Mittellandkanal und die konservative Partei
in Preußen

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Der Mittellandkanal und die konservative Partei in Preußen

Von einem Konservativen



er Mittellandkanal ist vom preußischen Abgeordnetenhaus abgelehnt worden, und zwar durch das Verhalten der konservativen Partei. Die Regierung hat die Regierungsbeamten, insbesondere die Landräte, die gegen die Vorlage gestimmt haben, in den „einstweiligen Ruhestand“ versetzt, also ihres Amtes enthoben, und es ist darüber großes Entrüstungsgeschrei in den meisten Tageszeitungen entstanden. Vorher war in den Zeitungen der preußischen Regierung wiederholt der Vorwurf gemacht worden, daß sie nicht zielbewußt und thatkräftig zu handeln verstehe, daß sie der Energie entbehre usw. Jetzt, wo sie eine große Anzahl von Landräten und Regierungsbeamten nach der Ablehnung des Mittellandkanals in den einstweiligen Ruhestand versetzt hat, werfen die Zeitungen ihr ebenfalls vor, daß dies politisch unklug, zweckwidrig und gegen die Verfassung sei. Allerdings wird man zugestehn müssen, daß diese Maßnahmen zum Teil zweckwidrig erscheinen. Denn da die Regierung die Absicht hat, die Mittellandkanalvorlage wieder an dasselbe Abgeordnetenhaus zu bringen, so werden die gemäßregelten Abgeordneten sicherlich viel weniger zu bewegen sein, von ihrer bisherigen Überzeugung abzulassen, als wenn die Maßreglung nicht erfolgt wäre. Etwas, was das Gegenteil von dem erreicht, was es auf den ersten Blick erreichen soll, kann man auch wohl für politisch unklug erklären. Hierfür wird auch angeführt, daß eine preußische Regierung doch nur mit der konservativen Partei regieren könne, und daß sie diese durch die Maßreglung vor den Kopf gestoßen und in die Opposition getrieben habe.

Aber selbst wenn man von diesem Standpunkt aus die Maßreglung sogar

für politisch unklug halten mag, so ist damit doch noch nicht gesagt, daß sie nicht notwendig war, und daß die Regierung nicht dazu moralisch verpflichtet war, sodaß sie diese vornehmen mußte, selbst auf die Gefahr hin, damit zunächst mittelbar sich selbst zu schaden. Bisher glaubte man in konservativen Kreisen vielfach, und hörte es namentlich oft in Abgeordnetenkreisen aussprechen, daß mancher Minister, insbesondere der maßgebende Finanzminister, in seinem Herzen gar nicht für den Mittellandkanal sei, daß er sich freuen würde, wenn der Kanal abgelehnt werden würde, denn für so eine Ausgabe und dauernde Belastung der preußischen Finanzen könne ein Finanzminister überhaupt nicht gefunden werden usw. So mancher konservative Abgeordnete, der gegen den Kanal gestimmt hat, mag in seinem Herzen gehofft haben, diesem oder jenem Minister damit eine Freude zu bereiten. Diese Hoffnung und das Märchen von der Herzensmeinung preußischer Minister ist durch die Maßregelung gründlich zerstört worden. Hoffentlich genügt die Maßregelung, zu verhindern, daß bei der nächsten Beratung im Landtage wieder derartige Märchen erzählt und geglaubt werden.*)

Die Maßregelung zeugt aber auch weiter nicht bloß von einem entschiednen Vorgehn der Regierung, sondern sie giebt im voraus wohl eine Gewißheit dafür, daß, falls der Mittellandkanal bei der nächsten Beratung wieder abgelehnt werden sollte, die Auflösung des Abgeordnetenhauses dann sicher erfolgen wird. Sie ist damit ein entschiedner Mahnruf an alle Parteien, die eine Auflösung nicht herbeiwünschen. Die liberalen Zeitungen haben bisher nach einer Auflösung des Abgeordnetenhauses förmlich geschrien, denn sie hoffen dadurch eine Vermehrung ihrer Stimmen auf Kosten der Konservativen zu erreichen, und wohl mit Recht.

Da die konservativen Parteien bei ihrer Abstimmung das Verhalten zum Mittellandkanal nicht als Parteifrage hingestellt haben, sondern erlaubt haben, daß sich auch Kanalfreunde nach wie vor zur konservativen Partei bekennen dürfen, so ist doch die Frage sehr angebracht, welches Stichwort im Wahlauftritt eigentlich die Leiter der konservativen Parteien bei einer Auflösung des Abgeordnetenhauses nach der etwaigen nochmaligen Ablehnung des Mittellandkanals für die Neuwahl aufzustellen gedenken? Wollen sie den Kanal, also gerade den Grund der Auflösung bei der Neuwahl unberücksichtigt lassen und es dem Gutdünken jedes konservativen Wählers überlassen, ob er einen Kanalgegner oder Kanalfreund wählen will? Das wäre keine Stellungnahme für oder wider, sondern es wäre ein Neutralbleiben. Die Neutralen werden aber bei jedem Kampfe zunächst aufgerieben. Wenn aber die konservative Partei beim spätern Kampfe neutral bleiben will, wozu dann der heftige Kampf jetzt und später gegen den Kanal? Oder wollen die Konservativen später nur solche

*) Vgl. Bismarcks Gedanken und Erinnerungen, Bd. 2, S. 143, wo Karl von Bodelschwingh ein ähnliches Märchen bei einer Abstimmung verbreitet hatte.

Kandidaten aufstellen, die Kanalgegner sind? Dann wird zu Unrecht die Kanalfrage zu einer Parteifrage erklärt, und die konservative Partei wird in großer Anzahl — vielleicht in der Hälfte — in ihren Kreisen unterliegen; denn sie treibt damit die Kanalfreunde in das Lager der Gegner. Oder will die konservative Partei in Wahlkreisen, wo kanalfreundliche Wähler sind, etwa zwei konservative Kandidaten, einen Kanalfreund und einen Kanalgegner aufstellen? Dann ist sie aber auch nicht viel besser daran, denn dieses Verfahren führt zu einer Zerspaltung der konservativen Stimmen und wird auch damit den Gegnern zum Vorteil.

Also die konservativen Parteien werden gut thun, bei ihrem künftigen Verhalten zum Kanal gleich die etwaige Auflösung des Abgeordnetenhauses und ihr Verhalten bei den Neuwahlen mit in Betracht zu ziehn. *) Daß sie hierauf ernstlich hingewiesen sind, hat mindestens die Maßreglung bewirkt, die Regierung hat nunmehr den Ernst der Lage und ihren entschiednen Willen deutlich zu erkennen gegeben.

Mit Recht hat die Regierung, bevor sie zur Auflösung des Abgeordnetenhauses schritt, diese ernste Mahnung durch die Maßreglung an die konservative Partei gerichtet. Es wäre von der Regierung gewiß nicht recht gewesen, wenn sie sofort zur Auflösung des Abgeordnetenhauses geschritten wäre, um die Partei, auf die sie sich bisher gestützt hat, zu zertrümmern. Die konservativen Parteien können sich nunmehr bei einer spätern Auflösung nicht mehr über ein rücksichtsloses Vorgehn der Regierung beklagen. Daß diese Maßreglung keine Verfassungsverletzung enthält, kann einem Juristen nicht zweifelhaft sein. In der Verfassung steht auch: „Die Wissenschaft und ihre Lehre ist frei,“ trotzdem kann ein Gelehrter wegen eines wissenschaftlichen Werkes oder Vortrags belangt und bestraft werden. So steht also auch in der Verfassung vom 5. Dezember 1848 (Art. 84), daß Mitglieder einer Kammer niemals für ihre Abstimmungen „zur Rechenschaft gezogen“ werden sollen. Ein Abgeordneter braucht also wegen seiner Abstimmung unzweifelhaft niemand Rede und Antwort zu stehn. Das spätere Disziplinalgesetz vom 21. Juli 1852 erlaubt jedoch der Regierung, jeden Regierungsbeamten ohne Grund jederzeit in den „einstweiligen Ruhestand“ zu versetzen. Sie thut dies im Interesse des Dienstes, wenn sie glaubt, einen solchen Beamten nicht mehr nützlich für ihre Zwecke und Ideen verwenden zu können, auch wenn der Beamte sich nichts hat zu Schulden kommen lassen, weshalb er disziplinarisch zur Verantwortung oder Rechenschaft gezogen werden könnte. Hat sich dagegen ein Beamter etwas zu Schulden kommen lassen, weshalb er zur Verantwortung gezogen werden kann, so wird die Regierung auch verpflichtet erscheinen, das Disziplinarverfahren gegen ihn zu veranlassen. In einem solchen Falle wird der Beamte

*) Vgl. Bismarcks Gedanken und Erinnerungen, Bd. 2, S. 149 über das Verhalten der konservativen Partei im Jahre 1872.

zur Rechenschaft gezogen, in einem solchen hat er sich zu verantworten. Eine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand ist überhaupt keine „zur Rechenschaftziehung.“ Dem Beamten ist dabei gar keine Gelegenheit gegeben, sich zu verantworten. So kann z. B. ein Beamter einstweilig in den Ruhestand versetzt werden, weil die Beamtenstellen vermindert werden sollen, oder weil irgend ein anderer Beamter in die Dienststelle eintreten soll, kurz, die Fälle, wegen deren die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand erfolgen kann, sind so mannigfaltig, daß man darin um so weniger „eine zur Rechenschaftziehung“ im Sinne der Verfassung finden darf, als ja das besondere und anders geartete Disziplinarverfahren gegeben ist, um einen Beamten zur Rechenschaft zu ziehn. Allerdings kann und darf die Regierung das Disziplinarverfahren gegen einen Beamten wegen einer Abstimmung im Landtage nicht anwenden. Hierzu darf nach der Vorschrift des Gesetzes vom 21. Juli 1852 nicht die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand gerechnet werden. Denn der hierüber lautende Abschnitt des Gesetzes trägt ausdrücklich die Überschrift: „Verfügungen im Interesse des Dienstes, welche nicht Gegenstand eines Disziplinarverfahrens sind.“ In Wirklichkeit kann auch eine Regierung, von der man Thatkraft und Entschiedenheit verlangt, kaum des Machtmittels entbehren, Regierungsbeamte, d. h. also Beamte, die an erster Stelle berufen sind, die Ideen und Absichten der Regierung zu verwirklichen und für deren Verbreitung zu sorgen, jederzeit durch andre geeigneter scheinende Personen zu ersetzen. So viel zur Rechtsfrage.

Was nun die andre Frage betrifft, ob es praktisch war, dies zu thun, so ist schon oben darauf hingewiesen worden, daß dadurch die preußische Regierung entschieden ihren ernstesten Willen bethätigt und mittelbar auf den Ernst der Lage oder auf die künftige Auflösung des Abgeordnetenhauses hingewiesen hat. Dies würde schon ausreichend sein, die Maßregelung gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Wenn eine Regierung, wie die preußische, nach ihrem besten Wissen eine neue Einrichtung für notwendig hält und der Ansicht ist, daß diese das Land ohne Nachteil nicht länger entbehren kann, so muß sie, wenn sie ihre Pflicht und Schuldigkeit thun will, auch alle ihr zu Hilfe stehenden Mittel benutzen, um ein derartiges Werk ins Leben zu rufen, oder sie muß, wenn sie glaubt, daß ihre Ansicht nicht die richtigere und bessere ist, sondern daß die unter ihr stehenden Regierungsbeamten und Landräte klüger sind, als sie selbst, abgehn und das Feld räumen; ein drittes giebt es nicht.

Ist also der Mittellandkanal ein derartiges nützliches und notwendiges Unternehmen, daß ihn der Staat ohne Nachteil nicht mehr länger entbehren kann, so muß sich die Regierung auch nach andern Beamten umsehen, die ihr bei diesem Unternehmen gern zur Seite stehn und es womöglich aus eigener Überzeugung fördern helfen und von dessen Nützlichkeit und Notwendigkeit auch weitere Kreise zu überzeugen suchen. Unter dieser Voraussetzung hat die

Regierung mit der Maßreglung der Beamten nur ihre Pflicht und Schuldigkeit gethan, sie durfte sie nicht unterlassen, wenn sie anders — bei nochmaliger Ablehnung der Kanalvorlage — das Abgeordnetenhaus auflösen will.

Ist denn nun aber diese Voraussetzung richtig? Ist der Mittellandkanal unserm Lande so notwendig und nützlich, oder ist er gar — wie manche Abgeordneten überzeugt sein mögen — dem Lande schädlich? Um diese Frage zu beleuchten, sei es erlaubt, das Verhalten der Abgeordneten, insbesondere der konservativen, und einige ihrer Gegengründe hier kurz zu erörtern. Alle Gründe für und wider den Kanal erschöpfend zu besprechen würde leicht den Raum einer Zeitschrift überschreiten.

Die Hauptgegner des Kanals verlangten „Kompensationen,“ d. h. weil der Mittellandkanal nur einige Provinzen Preußens und nur einige Städte berührt und angeblich nur diesen Nutzen bringen, den andern aber mittelbar Nachteil zufügen soll, so forderten die übrigen Provinzen und die übrigen Städte vorher gleiche oder ähnliche Vergünstigungen für sich, ehe der Kanal gebaut werden dürfe. Insbesondere hoben die Schlesier hervor, daß besonders ihre Provinz durch den Bau des Mittellandkanals wirtschaftliche Nachteile haben werde. Es mag dies hier zugegeben werden. Da jedoch der Mittellandkanal erst in zehn Jahren fertig werden soll, und da er in den ersten Jahren nach seiner Eröffnung noch nicht allzuviel Verkehr haben wird, weil sich dieser doch erst entwickeln muß, und die Schiffe doch auch erst gebaut werden müssen, so werden also möglicherweise nach zehn Jahren für Schlesien und vielleicht auch für andre Landesteile wirtschaftliche Nachteile entstehen, es wird also beispielsweise später, wenn der westfälischen Kohle der gute Wasserweg bis Berlin zur Verfügung steht, diese möglicherweise der obererschlesischen Steinkohle und der sächsischen Braunkohle Abbruch thun können. So wenig man jedoch jemals deshalb den Bau einer elektrischen Straßenbahn unterlassen hat, weil dadurch Droschkentritscher oder Omnibusbesitzer benachteiligt werden, oder so wenig man den Bau einer Bahn deshalb abzulehnen pflegt, weil Frachtfuhrleute ihren Verdienst verlieren, so wenig darf ein schlesischer Abgeordneter, der die Interessen seines ganzen Vaterlands wahrnehmen will, gegen den Mittellandkanal stimmen, weil sich nach zehn Jahren oder später wirtschaftliche Nachteile für den von ihm vertretenen Wahlkreis herausstellen könnten, und weil nicht schon heute im voraus durch Beschlüsse der gesetzgebenden Mächte für diese etwaigen Nachteile und deren Beseitigung in anderer Weise Vorkehrung getroffen wird. Höchstens könnten die Vertreter Schlesiens darauf aufmerksam machen, daß sie später mit Forderungen kommen würden, um die wirtschaftliche Lage ihrer Provinz zu erleichtern und zu verbessern. Sie würden später eher auf die Erfüllung ihrer Forderungen rechnen können als heute.

Aber schon heute die Erfüllung derartiger Forderungen, deren Berechtigung

zur Zeit noch nicht in richtiger Weise vorhergesehen werden kann, verbrieft von der Landesgesetzgebung zu verlangen, ist doch ein Unding. Denn nach zehn Jahren sind voraussichtlich andre Minister am Ruder, die Zeitverhältnisse werden sich auch verändert haben, ebenso die wirtschaftlichen Verhältnisse in anderer Weise verschoben haben, sodaß es noch die Frage ist, ob sich später überhaupt die befürchteten Nachteile auch einstellen werden. Da wir jedoch die zukünftigen wirtschaftlichen Verschiebungen nur von dem heutigen Standpunkte beurteilen können, so könnte der Fall eintreten, daß die Regierung Versprechen giebt, die sie dann nach zehn Jahren außer stande ist, zu erfüllen.

So sehr das Verlangen der Schlesier und anderer Konservativen auf sogenannte Kompensationen gerichtet ist, so berechtigt dies sogar nach den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen erscheinen mag, so ist es doch nicht gerechtfertigt, zu verlangen, daß schon heute darüber Beschluß gefaßt werde.

Beispielsweise ist die westfälische Kohle schon jetzt sehr gesucht, und die erfolgten Bestellungen sind so fest, daß es kaum einem neuen Abnehmer in der Mark oder in Schlesien gelingt, westfälische Kohle zu erhalten, auch wenn er sie noch so teuer bezahlen wollte. Nach andern Nachrichten sollen schon in den letzten Jahren westfälische Kohlen zahlreich von Hamburg zu Wasser nach dem Havelgebiet verfrachtet worden sein, die mit der Bahn nach Hamburg gelangt sind.

Man kann auch gar nicht voraussehen, welche Ansprüche der Dortmund-Emskanal und der zukünftige Dortmund-Rheinkanal an die westfälische Kohle mit der Zeit stellen werden, sodaß möglicherweise die weiter östlich liegenden Landesteile später doch nicht als Absatzgebiete in Frage kommen können, weil die zunächst liegenden Gebiete die westfälische Kohle einfach verbrauchen und für andre nichts übrig lassen. Wer kann heute wissen, wie sich der Kohlenverbrauch durch den Bau neuer Fabriken, durch die Vergrößerung der bestehenden in Westfalen und am Rhein selbst gestalten wird? Wenn sich der Kohlenverbrauch im jetzigen Absatzgebiete der westfälischen Kohle noch mehr steigert, und sie sich noch andre Absatzgebiete des Landes dazu erobert, wohin auch bisher die schlesische Kohle nicht gekommen ist, sondern nur die englische, so wird sie vielleicht später der schlesischen Kohle gar nicht schaden. Also im Interesse des Vaterlands kann man nur beklagen, wenn sich etwa ein Abgeordneter gegen den Mittellandkanal deshalb erklärt hat, weil ihm nicht mit Siegel und Schnur verbrieft Kompensationen von der Regierung im voraus zugesichert worden sind.

So viel über die formelle Seite der sogenannten Kompensationen. Was jedoch die materielle Seite anbetrifft, nämlich die Frage, ob das Verlangen nach Kompensationen staatlich in dieser Weise gebilligt werden darf, so führt diese noch zu einer stärkern Verneinung des Verlangens. Unbedingt wird, wenn irgend ein Staatsunternehmen in einer Provinz oder einem Landesteile ins Leben gerufen wird, dieser Landesteil davon zunächst den größten oder

den alleinigen Nutzen haben, und andre Landesteile kommen dabei ins Hintertreffen, haben vielleicht sogar Nachteil mindestens insoweit zu erwarten, als bei ihnen nicht ein gleiches Unternehmen fördernd wirkt, und jeder Stillstand in wirtschaftlicher Hinsicht als ein Rückschritt erscheint. Dies wird bei allen Staatsunternehmungen eintreten. Welche Kompensationen sollen die westlichen Provinzen, die die meisten Steuern aufbringen, deshalb verlangen, weil der Staat im Osten auf Staatskosten Sekundärbahnen baut, deren Rentabilität füglich bezweifelt werden kann, die aber gebaut werden, um entlegene Gebiete zu heben und dem Verkehr anzugliedern?

Welche Kompensationen sollten die westlichen Provinzen fordern, als der Oder-Spreekanal im hauptsächlich schlesischen Interesse gebaut wurde? Dabei übernahm Schlesien beim Oder-Spreekanal keine Zinsgarantie, wie jetzt die beteiligten Kommunalverbände beim Mittellandkanal in ziemlich weitgehender Weise gethan haben. Oder welche Kompensationen sollten die Ostseehäfen bei der Erbauung des Nordostseekanals verlangen, der Hamburg mehr genügt hat als den Ostseestädten, ja für diese den Handel ungünstig verschoben hat? Die Beantwortung derartiger Fragen führt dahin, das Verlangen nach Kompensationen als ein das Staatsganze gefährdendes, ja geradezu verneinendes zu erkennen.

Durste also die konservative Partei, wenn sie überhaupt noch eine staats-erhaltende sein will, das Verlangen nach Kompensationen für die Bewilligung des Mittellandkanals an die Regierung stellen? Gewiß nicht! Sie hat damit vielmehr einen Fehler begangen und gerade die Leute vor den Kopf gestoßen, die am wärmsten für die staats-erhaltende Idee eintraten. Es war auch ein Fehler der Regierung, daß sie die Staatsgefährlichkeit dieser Kompensationen nicht rechtzeitig erkannt hatte und dem Verlangen danach nicht schon von Anfang an mit Entschiedenheit entgegengetreten war. Also der Ruf nach Kompensationen rechtfertigt niemals die Ablehnung des Mittellandkanals, wenn sich der Abgeordnete, wie er es nach der Verfassung soll, als Vertreter des gesamten Landes fühlt und nicht bloß die engherzige Kirchturmpolitik seines Wahlkreises allein vertritt.

Sodann soll der Mittellandkanal ein neues Einfallthor für ausländisches Getreide sein. Aber die natürlichen Einfallthore sind in unsern Flüssen, die aus dem Innern des Landes möglichst schnell zum Meere führen und umgekehrt, schon zahlreich vorhanden. Der Mittellandkanal soll gerade den Fehler, daß unsre Flüsse immer nach dem Ausland zeigen, verbessern und mildern und soll die Flußwasserstraßen endlich einmal nach dem Herzen des Landes erschließen. Das ausländische Getreide hat schon heute so viel Einfallthore zu Wasser, daß es überhaupt keiner mehr bedarf, um in Deutschland in Masse einzudringen. Auch sind die Einfallthore auf den Flüssen zollfrei, das Fahren auf dem Mittellandkanal soll aber nicht abgabenfrei sein.

Aber selbst wenn man auch annehmen will, daß nach der Erbauung des Mittellandkanals fremdländisches Getreide möglicherweise noch besser in das Inland eindringen könnte, so wird und darf man sich heute im Zeichen des Verkehrs nicht dadurch gegen Auslandswaren schützen wollen, daß man das Innere möglichst unwegsam und verkehrsarm hinstellt, sodaß das Land niemals selbst den wirtschaftlichen Aufschwung nehmen kann, den es nötig hat, um im wirtschaftlichen Kampfe mit dem Auslande siegreich zu bestehen. Nichts wäre fehlerhafter als ein derartiges Verhalten. Es würde schließlich das Gegenteil von dem bewirken, was man bezweckt. Gegen Auslandswaren soll und kann man sich vernünftigerweise nur durch Zölle an der Grenze schützen. Will man aber Zollschranken an der Grenze haben, so muß man den Verkehr im Innern selbst möglichst zu heben und zu fördern suchen.

Wenn sogar konservative Abgeordnete, die im Mittellandkanal ein neues Ausfallthor sehen, mit demselben Atem erklärt haben, daß man die Verbindung der Flüsse nicht als Mittellandkanal im Herzen des Landes, sondern an der Mündung der Flüsse als Küstenkanal zwischen Ems, Weser und Elbe herstellen soll, so mag eine derartige verkehrte Auffassung vielleicht durch das Interesse ihres Wahlkreises hervorgerufen sein. Ein Küstenkanal würde in viel höherem Maße dem Auslande zu gute kommen als ein Mittellandkanal. Überdies ist ein Küstenkanal, da an der Küste die Seeschifffahrt möglich ist, ein viel geringeres Bedürfnis als ein Mittellandkanal. Die Küste wird allerdings keinen großen Gewinn von dem Mittellandkanal haben; auch Hamburg ist entschieden gegen den Mittellandkanal. Aber das Interesse des innern Deutschlands muß gerade um so mehr berücksichtigt werden, als die Küste den billigen Verkehr durch die Seeschifffahrt schon hat.

Auch der landwirtschaftliche Arbeitermangel ist gegen den Mittellandkanal ins Feld geführt worden. Die Kanalbauten werden jedoch bei uns meist von einer ständigen Arbeiterschlar ausgeführt, die z. B. jetzt beim Elbe-Travekanal und vorher beim Dortmund-Emskanal Beschäftigung gefunden hat. Viel störender für die Landwirte ist das Bauen von Bahnen. Da pflegen die kleinen Unternehmer, denen der Bau eines Lojes übertragen wird, gar nicht selten durch Versprechungen die landwirtschaftlichen Arbeiter vertragsbrüchig zu machen, um die Arbeitskräfte aus der Nähe zu benutzen. Wer sich wegen der Arbeiterfrage gegen einen Kanalbau erklärt, der muß auch gegen den Bau jeder Bahn stimmen.

Wenn ferner Abgeordnete auf England hingewiesen haben zum Beweise dafür, daß sich Kanäle nicht bewährt haben, so ist dieser Hinweis auch noch nicht ganz zutreffend. In England handelt es sich meist nur um kleinere Kanäle für Schiffe mit geringer Tragfähigkeit, die Privatgesellschaften gehören und zum Teil von Privatbahnen aufgekauft worden sind. Kanäle für Schiffe mit so geringer Tragfähigkeit wie in England werden den Kampf mit den

Bahnen nicht immer bestehen können. Deshalb ist mit Recht der Mittellandkanal für Schiffe mit viel größerer Tragfähigkeit (600 Tonnen) geplant. Aber selbst wenn dieser Hinweis auf England ganz zutreffend wäre, wenn England gar keine Kanäle hätte, oder sie sich dort gar nicht bewährt hätten, so darf ein Deutscher doch niemals bloß deshalb einen Kanal im Herzen Deutschlands ablehnen und für überflüssig erklären. Um England fließt nämlich ein ungeheurer Kanal, der die wichtigsten Städte verbindet, das ist der Atlantische Ozean. Zwischen diesem Atlantischen Ozean liegt ziemlich schmal die Insel Großbritannien mit Schottland. Sie hat also an jeder Seite einen großen Kanal, wie er besser nicht gedacht und vorzüglicher nicht hergestellt werden kann.

In der That, wenn Deutschland so schmal wäre wie Großbritannien, und wenn jede der beiden schmalen Seiten einen so vorzüglichen Kanal wie den Atlantischen Ozean hätte, so würde die Regierung sicher nicht nötig gehabt haben, parallel diesen beiden Ranten den Bau eines Mittellandkanals vorzuschlagen. Der Bau eines solchen Kanals würde dann für Deutschland ein volkswirtschaftlicher Unsinn sein. Wie kann aber ein Deutscher im Ernst bei einer so wichtigen Frage auf das ganz anders gestaltete England verweisen!

Noch unrichtiger ist es, wenn ein Abgeordneter im Landtage behauptet hat, daß man in Amerika den für verrückt erkläre, der noch an den Bau von Kanälen denke. Denn gerade die amerikanische Bundesregierung hat es erst jüngst für nötig erachtet, bedeutende Projekte für mehrere Kanäle ausarbeiten zu lassen, nicht zum Nachweise dafür, daß der Bau unnütz wäre, sondern um den Bau zu beantragen. Wenn also die Behauptung richtig wäre, so müßten die Amerikaner ihre eigne Regierung für verrückt erklären. Derartige Übertreibungen und Unrichtigkeiten sollte sich ein Abgeordneter im Landtage bei so wichtigen Beratungen überhaupt nicht zu Schulden kommen lassen. Denn ein derartiges Wort fliegt in das Volk hinaus und wird geglaubt.

Wenn ferner ein Abgeordneter geltend gemacht hat, daß die Heere bei einer Mobilmachung doch sehr spät an die Grenze kommen würden, wenn sie bloß in Schiffen auf Kanälen transportiert würden, so kennzeichnet nichts besser die Verkehrtheiten der Gegner des Kanals als dieser Ausspruch. Wer sagt und glaubt denn, daß, wenn in Deutschland mit der Zeit Kanäle gebaut werden, damit zugleich die Eisenbahnen abgeschafft oder auch nur überflüssig gemacht werden würden? Im Gegenteil, Eisenbahnen und Wasserwege sollen einander gegenseitig ergänzen und werden dies thun, wie es heute z. B. beim Rhein schon der Fall ist, wo der Verkehr sowohl auf dem Wasserweg als auf den Bahnen an beiden Ufern des Rheins blüht. Man wird bei Mobilmachungen die Truppen natürlich mit den Bahnen befördern. Um aber für unsre Heere mit ihren gewaltigen Menschenmassen den Proviant und die Lebensmittel heranzuschaffen, dazu werden die Wasserwege neben den Eisenbahnen vorzüglich dienen und sicher mit dem größten Erfolg benutzt werden.

Als Hauptgrund mögen jedoch wohl die Gegner die von ihnen bezweifelte Rentabilität des Unternehmens oder die Einbuße geltend machen, die möglicherweise die Überschüsse der Staatsbahnen erleiden. Zugegeben mag werden, daß so gut wie ein preußischer Minister, als die Berlin-Potsdamer Eisenbahn gebaut werden sollte, deren Rentabilität bestritt und kein Bedürfnis für sie als vorliegend ansah, auch gewiß Kanalgegner die Überzeugung haben mögen, daß der Mittellandkanal kein Bedürfnis sei, sich nicht rentieren werde, und daß er deshalb nicht gebaut werden dürfe. Nun, etwas dürften doch hierüber die von den Kommunalverbänden übernommenen Garantien hinweghelfen.

Es ist ferner also die voraussichtliche Abnahme der Einnahmen aus den Staatsbahnen entgegengehalten worden. Der Verfasser dieses Artikels ist immer ein eifriger Befechter der Staatsbahnen gewesen und hat sich seiner Zeit darüber gefreut, als das Staatsbahnwesen in Preußen siegreich durchgeführt wurde. Aber er hat nie geglaubt, daß das Staatsbahnwesen deshalb jeden Fortschritt hemmen und unmöglich machen würde, weil mit jedem andern Verkehrsfortschritt eine Verminderung der Einnahmen der Staatsbahnen möglicherweise verbunden wäre. Wenn man das Staatsbahnwesen so auffaßt, dann wäre es ein Hindernis für jeden Verkehrsfortschritt und damit ein Fluch für den Staat.

Auch kann niemand wissen, wie sehr sich der Verkehr möglicherweise in zehn Jahren, wo der Mittellandkanal fertig sein soll, weiter gehoben haben wird. Wenn er ebenso zunimmt, wie er in den letzten zehn Jahren statistisch nachweisbar gewachsen ist, so wird schwerlich eine Verminderung der Einnahmen der Staatsbahnen eintreten. Auch leidet bei unsern Bahnen die Rentabilität, wenn der Verkehr über eine gewisse Grenze zunimmt; es wachsen dann mit dem Verkehr nicht auch die Einnahmen gleichmäßig, weil der größere Verkehr schließlich unverhältnismäßig größere Kosten erfordert.

Die Unterlagen, die die Regierung für ihre Rentabilitätsberechnung aufgestellt hat, sind derartig, daß man sie nicht einfach mit Zweifeln oder Unglauben beseitigen kann, am allerwenigsten dürfte dies durch eine konservative Partei geschehen, die bisher die Regierung gestützt hat. Aber selbst wenn man von ihrer Richtigkeit nicht ganz überzeugt wäre, so würde das noch nicht eine Ablehnung der Vorlage rechtfertigen, wenn anders der Kanal unsre Volkswirtschaft fördern und ihr nützen kann. Man müßte dann auch mit demselben Recht das Weiterbauen von Eisenbahnen, insbesondre von Sekundärbahnen einstellen, denn bei diesen läßt sich die Rentabilität auch niemals mit mathematischer Sicherheit vorausberechnen; ja es sind sogar manche Sekundärbahnen gebaut worden, bei denen man von vornherein wissen konnte und gewußt hat, daß sie sich nicht verzinsen würden.

Allerdings giebt es Anhänger des Eisenbahnwesens, die in ihrer Schwärmerie für die Bahnen soweit gehn, daß sie die Möglichkeit von Kanälen über-

haupt bestreiten. An die Spitze ihrer Ausführungen stellen sie den Satz: Die Bahnen haben bisher den Verkehr bewältigt und werden dazu auch später imstande sein. Die Richtigkeit dieses Satzes beweist aber nicht das mindeste gegen die Kanäle. Solange nämlich ein Land nur Eisenbahnen hat, werden diese den Verkehr auch regelmäßig bewältigen, denn es kann sich auf ihnen eben nur ein Eisenbahnverkehr entwickeln, und der weitere Verkehr, der den Wasserstraßen zu gute kommen würde, kann sich eben nicht entwickeln, weil keine Wasserstraßen da sind.

So wird z. B. auch ein Land, das keine Bahnen kennt, diese gar nicht vermiffen, denn ein Eisenbahnverkehr kann sich in einem solchen Lande nicht entwickeln, und für den andern Verkehr reichen die bestehenden Verkehrsmittel aus; sie werden den Verkehr auch ohne Bahnen bewältigen. So wird man im Innern von China die Bahnen bisher nicht vermiffen haben, im Gegenteil werden die Chinesen dort sehr erstaunt sein, daß man jetzt bei ihnen Bahnen bauen will, da doch der Verkehr bisher bei ihnen immer bewältigt worden ist. Die von den Eisenbahnanhängern aufgeworfne Frage, ob die Bahnen den Verkehr bisher bewältigt haben und künftighin auch bewältigen werden, ist deshalb ganz müßig. Dafür, daß sie aber auch nicht ganz zutreffend von den Eisenbahnschwärmern beantwortet wird, spricht der in jedem Herbst eintretende Wagenmangel, sowie der Umstand, daß in den Jahren von 1875 bis 1895, in denen sich die Bahnen fast verdoppelt haben und sich die Wasserstraßen wenig vermehrt haben, doch der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen von 290000 auf 750000 Tonnenkilometer und auf den Bahnen nur von 410000 auf 590000 Tonnenkilometer gestiegen ist. Der Verkehr auf den Bahnen hat sich also nicht um die Hälfte vermehrt, während er sich auf den Wasserstraßen in derselben Zeit um das anderthalbfache vermehrt hat, er hat also auf den Wasserstraßen dreimal so stark als auf den Bahnen zugenommen. Die Eisenbahnen werden niemals die Wasserstraßen ersetzen noch diese verdrängen können. Im Gegenteil, beide Verkehrswege ergänzen sich zweckmäßig.

Die gegen den geplanten Mittellandkanal vorgebrachten Gründe erweisen sich aber samt und sonders als nicht stichhaltig. Der Mittellandkanal soll eine Verbindung zwischen Rhein, Weser und Elbe herstellen. Er geht durch Hannover, und Preußen konnte vor 1866 kaum daran denken, ein derartiges Unternehmen zu planen. Allerdings hat schon der Große Kurfürst die Oder mit der Spree und damit mit der Elbe verbunden, während Friedrich der Große die Weichsel mit der Nege und damit mit der Oder und nochmals die Oder mit der Havel durch den Finowkanal verband. Seit diesen Zeiten besteht eine Wasserverbindung zwischen Elbe und Weichsel, die in neuerer Zeit durch den Oder=Spreekanal zwischen Elbe und Oder sehr verbessert worden ist.

Befolgt man die preußische Geschichte, so kann man mit Recht behaupten,

daß, wenn Preußen nicht bis 1866 durch das dazwischen liegende Hannover geteilt worden wäre, wir schon längst einen Mittellandkanal hätten. Sicherlich würde sich auch der Gegensatz zwischen dem Westen und Ostelbien niemals wirtschaftlich so scharf zum Schaden unsers Vaterlandes ausgebildet haben, wenn ein Mittellandkanal schon seit einem Jahrhundert bestanden hätte.

Soll nun dieser wirtschaftliche Gegensatz künstlich weiter erhalten werden, jetzt wo endlich Preußen zu einem einheitlichen Ganzen zusammengewachsen ist? Sollte es nicht gerade die Aufgabe einer konservativen Partei sein, dieses Zusammenwachsen der beiden Staatshälften zu begünstigen und damit den Staat im wirtschaftlichen Sinne einheitlich zu gestalten? Sicherlich darf und kann es nicht Sache einer wahrhaft konservativen Partei sein, mit dazu beizutragen, daß Ostelbien bei seinem wirtschaftlichen Güteraustausch auf die ihm naheliegenden ausländischen Gebiete mehr zu rechnen hat als auf das deutsche und preußische Mittelland, und daß ferner Westelbien oder die Rheinlande wirtschaftlich zu dem nahen Auslande mehr Verkehrsbeziehungen haben und unterhalten als nach dem Herzen Deutschlands. Die konservative Partei trägt aber zu dem künstlichen naturwidrigen Erhalten dieses wirtschaftlichen Gegensatzes der beiden preußischen Staatshälften bei, wenn sie das Zustandekommen des Mittellandkanals und damit ein weiteres Zusammenschweißen der beiden früher leider getrennten Staatshälften verhindert.

Verlangt ferner die konservative Partei im Interesse der Landwirtschaft die Schutzzölle, so ist doch eine Voraussetzung dieser Bestrebungen, daß man einem Lande, dem man künstlich eine wirtschaftliche Einheit durch Zollschranken verschaffen will, diese Zollschranken dadurch weniger fühlbar und weniger schädlich macht, daß man im Innern alle möglichen Verkehrswege und Verkehrsmittel zu Gebote stellt, damit sich das Land auch natürlich zu einer wirtschaftlichen Einheit von selbst weiter entwickeln kann.

Solange Preußen und damit Deutschland in zwei solche wirtschaftliche Hälften wie Ostelbien und Westelbien geteilt ist, ist auch ein späterer Zollkrieg oder sind auch nur einzelne Zollmaßregeln schwieriger für Deutschland durchzusetzen und auszuhalten, als wenn ein Mittellandkanal den wirtschaftlichen Verkehr zwischen diesen beiden Hälften erleichtert und befördert. Warum muß sich Deutschland jetzt alle möglichen Zollschikanen vom Auslande gefallen lassen? Weil es zu einem Zollkrieg überhaupt noch nicht gerüstet ist. Eins dieser Hauptstützpunkte ist der Mittellandkanal und der Ausbau unsers Wasserstraßennetzes.

Was nützen uns die Heere, die wir schon im Frieden stark unterhalten und im Kriege in gewaltiger Zahl aufstellen können, wenn wir im Frieden keine Waffen hätten, um den Zollübergreifen oder den uns schädlichen Zollmaßnahmen des Auslands wirksam zu begegnen? Unser Staatswesen hat über dem Schmieden der Kriegswaffen das Bereithalten und Schaffen von

Waffen für Zollkriege vergessen und vernachlässigt. Wir erscheinen daher trotz unsrer großen Heere den Zollmaßregeln des Auslands gegenüber fast ohnmächtig. Darf es Sache einer konservativen Partei sein, diese Ohnmacht noch weiter bestehn zu lassen und eins der wichtigsten Rüstzeuge dagegen wie den Mittellandkanal der Staatsregierung zu verweigern, wenn sie selber nach Schutzzöllen strebt?

Daß in der That der Mittellandkanal eine hochwichtige zollpolitische Maßregel ist, beweist jetzt schon das Verhalten Hollands. Die Absicht, den Rhein durch den Rhein-Dortmundkanal mit der Ems zu verbinden, oder, wie die Holländer sagen, dem Rhein eine neue Mündung in Deutschland zu geben, hat bewirkt, daß sich schon jetzt in Holland Stimmen für ein Zollbündnis mit Deutschland mit Erfolg erhoben haben. Ein Zollbündnis mit Holland wäre aber leichter durchführbar und für unsre Landwirtschaft vorteilhafter als ein solches mit Osterreich. Es müßte natürlich einem Zollbündnis mit Osterreich vorausgehn. Auch würde ein Zollbündnis mit Holland doch wohl auch ein Schutz- und Trugbündnis voraussetzen. Wenn daher auch der Mittellandkanal an erster Stelle ein wirtschaftliches Unternehmen ist, so ist er doch zugleich ein hochwichtiges zollpolitisches, ja man kann sagen ein politisches. Wenn die konservative Partei das in ihrem jetzigen Rechenschaftsbericht noch immer verkennt und den Kanal nur als eine rein wirtschaftliche Maßnahme hinstellt, so beweist das, daß von ihren Leitern die wahre Bedeutung des Mittellandkanals nicht völlig erkannt ist.

Wenn den Kosten gegenüber konservative Abgeordnete weiter sogar hervorgehoben haben, sie würden gern und lieber die Geldmittel für den Ausbau unsrer Flotte als für den Mittellandkanal bewilligen, so ist es doch sehr die Frage, ob die nächsten Kriege politischer oder nicht vielmehr wirtschaftlicher Natur sein werden. Ein wirtschaftlicher Krieg braucht nicht mit Heeren noch mit Flotten, sondern kann auch in ganz andrer Weise, z. B. als sogenannter Zollkrieg geführt werden. Man darf also über der Heeresmacht nicht die wirtschaftliche Einheit und Macht und deren Stärkung vergessen. Das Bauen einer Flotte kann für zehn bis zwanzig Jahre bedeutungsvoll sein, dann wird diese bei der Schnelligkeit unsrer Erfindungen schon überlebt und veraltet sein. Eine wirtschaftliche Waffe wie der Mittellandkanal wird mit den Jahren immer brauchbarer, nützlicher und bedeutender, sie nützt nicht bloß in Kriegszeiten — sei der Krieg auch nur wirtschaftlicher Natur —, sondern noch mehr im Frieden. Wenn übrigens in Folge des Mittellandkanals, womit hier immer der Rhein-Elbekanal gemeint ist, Deutschland zu einem Zollbündnis und damit auch zu einem Schutz- und Trugbündnis mit Holland gelangte, so würde die deutsche Seemacht durch die holländische Flotte sicher mehr und nachhaltiger verstärkt, als wenn wir die Kosten für den Mittellandkanal zum einmaligen Bauen von Kriegsschiffen verwendeten. Auch würde ein Zollbündnis mit Holland

diesem Lande gerade dadurch schmachhaft und annehmbar werden, wenn ihm Deutschland durch ein Schutz- und Trutzbündnis zugleich seinen Kolonialbesitz garantiert, den Holland auf die Dauer nicht allein gegen die Übergriffe großer Gegner wird schützen können.

Der Mittellandkanal wird, wie man auf Grund der angestellten Berechnungen und der Zunahme des Verkehrs in Deutschland überzeugt sein kann, nach einem Bestehen von etwa zehn Jahren nicht bloß die Zinsen des Anlagekapitals, sondern sicherlich auch guten Gewinn abwerfen. Die Kosten für seinen Bau dürfen daher mit denen für eine Flotte nicht in eine Linie gestellt werden, sie sind nur als Darlehn zu betrachten, das der Staat später zurück erhält, aber nicht als eine reine Ausgabe à fonds perdu.

Wenn ferner die Schutzzollbestrebungen, um einen Ausgleich herbeizuführen, uns dahin führen, ein Zollbündnis mit Österreich zu erstreben, so ist eine weitere Folge dieses Zollbündnisses die Verbindung der Donau mit dem Main, der Elbe und der Oder durch den Bau des Donau-Main-, des Donau-Elbe- und des Donau-Oderkanals. Diese Kanäle sind für Deutschland erst dann erstrebenswert, wenn es vorher schon einen Mittellandkanal hat und sein Wasserstraßennetz einheitlich gestaltet hat. Der Mittellandkanal ist also die erste Voraussetzung dieser Kanäle, soweit Deutschland dabei in Betracht kommt. Nur wenn er schon besteht, wird Deutschland aus den spätern Verbindungen mit der Donau wirklich Nutzen ziehen. Der Mittellandkanal ist also auch ein Schritt zur spätern Verwirklichung eines Zollverbands mit Österreich.

Wenn sich die Kanalgegner von solchen oder ähnlichen Gedanken hätten leiten lassen oder sie auch nur als zulässig anerkannt hätten, so würden sie sicherlich zu der Annahme des Mittellandkanals gekommen sein. Hoffen wir, daß sich nach einem Jahre mehr Stimmen für die Herstellung des Mittellandkanals finden. Es wird dann der Dortmund-Emskanal schon ein Jahr bestehn, und es wird sich erwiesen haben, ob der Kanal und insbesondre das Schiffshebewerk bei Henrichenburg das hält, was die deutschen Ingenieure versprochen haben. So mancher Abgeordnete hat mir gegenüber als seine Überzeugung ausgesprochen, daß das Schiffshebewerk überhaupt niemals in Betrieb kommen werde, daß der Dortmund-Emskanal nichts taue, sondern umgebaut und verbessert werden müsse usw. Derartige als unumstößliche Wahrheiten aufgestellte Vermutungen werden bei aufgeregten Verhandlungen nur allzuleicht geglaubt. Aber die deutschen Ingenieure haben beim Nordostseekanal das gehalten, was sie versprochen haben, und auch sonst hat die deutsche Technik ihre großen Fortschritte bewiesen und Triumphe gefeiert. Warum sollte sie gerade beim Mittellandkanal alles bisher Gelernte vergessen haben? Warum sollte sie z. B. beim Mittellandkanal die Wasserversorgung falsch berechnet haben, wie viele Gegner annehmen? Auch würde doch schließlich für derartige Vorlagen die Regierung mit ihren Sachverständigen allein verant-

wortlich sein. Die Abgeordneten, die meist Laien sind, können derartige technische Fragen gar nicht mit Sicherheit nachprüfen. Ich meine also, daß man sich als Abgeordneter, insbesondere als konservativer, in dieser Hinsicht bescheiden kann, und ich halte es für nicht ausgeschlossen, daß sich bei der künftigen Abstimmung mehr konservative Stimmen für die Annahme des Kanals erklären.

Die Maßreglung der Beamten macht der konservativen Partei die Umkehr durchaus nicht unmöglich, wenn sie auch dem einen oder dem andern dadurch erschwert sein mag. Wenn schließlich als ein großer Nachteil dieser Maßreglung noch hervorgehoben wird, daß nun nicht mehr gut Regierungsbeamte und Landräte ins Abgeordnetenhaus gewählt werden können, so enthält dies ein Körnchen Wahrheit, aber auch nur ein Körnchen. Jeder Regierungsbeamte, der sich wählen läßt und von seinem Wahlkreise gewählt wird, muß wissen, daß, wenn eine Regierungsvorlage ihm als Abgeordneten zur Abstimmung vorgelegt wird, die er nach seiner Überzeugung nicht für gut hält und ablehnen muß, er dann nicht mehr gut Regierungsbeamter bleiben kann und darum besser thut, schon vor der Abstimmung auf sein Amt zu verzichten. So ist mir ein Beispiel von der letzten Wahl her bekannt, wo ein konservativer Kandidat bei seiner Kandidatenrede gleich von vornherein erklärte, diese Schlußfolgerung zu ziehen, daß er also, wenn er in einen derartigen Konflikt kommen sollte, ohne weiteres sein Amt als Landrat niederlegen würde. Hätten bei der Abstimmung über den Mittellandkanal alle Landräte so gedacht und gehandelt, so wäre die Maßreglung gar nicht erforderlich gewesen und hätte also auch keine Verstimmung erzeugen können. Also gewählt werden können derartige Regierungsbeamte nach wie vor, namentlich dann, wenn sie soviel Selbstbewußtsein haben, wie dieser Kandidat. Ob es aber gerade von einem Wahlkreise klug ist, derartige abhängige Beamten zu wählen, ist eine andre Frage.

Sedenfalls aber würde es im Interesse der konservativen Partei liegen, wenn künftighin in die Parlamente weniger Landräte und weniger Beamte, sondern mehr unabhängige Männer gewählt würden, die nicht erst in einen solchen Konflikt mit ihrer Überzeugung kommen könnten. Hoffen wir also, daß die konservative Partei wenigstens diesen einen Nutzen von der letzten Landtagsitzung hat, und hoffen wir schließlich, daß der Mittellandkanal zum Segen unsers Vaterlandes doch recht bald gebaut wird.

Spandau

Georg Baumert

