



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Zur neuen Kanalvorlage

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



## Zur neuen Kanalvorlage



Die neue Kanalvorlage, oder wie man sie offiziös nennt: „die wasserwirtschaftliche Vorlage“\*) ist im preußischen Abgeordnetenhaus in erster Lesung mit einer von vornherein zu erwartenden Reserve beraten und einer Kommission zur weiteren Verarbeitung überwiesen worden. Wann und in welcher Gestalt sie aus den Kommissionsberatungen hervorgeht wird, darüber erlaubt die Plenarverhandlung so gut wie keine Schlüsse. Wenn auch selbstverständlich nach dem weitgehenden Entgegenkommen, zu dem sich die Krone den kanalgegnerischen Mehrheitsparteien gegenüber seit der Ablehnung der ersten Vorlage bereit gefunden hat, der Ton der Opposition etwas friedlicher und freundlicher war als 1899, so haben sich ihre Redner doch gehütet, auch nur den guten Willen zur Bewilligung der Hauptsache, des Mittellandkanals, irgendwie anzudeuten. Wir sind auch jetzt überzeugt, daß der Kanal doch gebaut wird, und es bestimmen uns dazu heute wie vor zwei Jahren die bisher unwiderlegten sachlichen Gründe, die die Staatsregierung schon damals ins Treffen geführt und jetzt nach eingehender Nachprüfung wiederholt hat, nicht aber irgend welche Veränderung in der Stellung der Parteien zu der Sache oder etwa gar die in der neuen Vorlage angewandte veränderte Taktik der Regierung.

Der Inhalt des neuen Gesetzentwurfs ist in der Hauptsache folgender: Die Gesamtsumme der Geldmittel, zu deren Aufwendung die Staatsregierung die Ermächtigung nachsucht, beläuft sich auf 389 010 700 Mark, während in der Kanalvorlage von 1898/99 nur 260 784 000 Mark verlangt wurden. Es werden also jetzt 128 226 700 Mark mehr gefordert. Dem Verwendungszweck nach zerfallen die Forderungen in zwei Gruppen, die scharf unterschieden werden müssen.

Die erste Gruppe betrifft die Herstellung und Verbesserung von Wasserstraßen, und zwar 1. des Rhein-Elbekanals mit 260 784 700 Mark; 2. des Großschiffahrtswegs Berlin-Stettin mit 41 500 000 Mark; 3. der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Schiffahrtsstraße der Warthe von der Mündung der Neße bis Posen mit 22 631 000 Mark; 4. des Schiffahrtswegs zwischen Schlesien und dem Oder-Spreekanal mit 41 000 000 Mark. Das sind zusammen 329 015 700 Mark, wovon die unter 1. geforderte Summe mit der Gesamtforderung der Kanalvorlage von

\*) Sympher, Die wasserwirtschaftliche Vorlage. Berlin, Mittler und Sohn, 1901. Eine fast wörtliche Wiedergabe der amtlichen Drucksachen.

1898/99 zusammenfällt, jodaß also allein für diese erste Gruppe der Verwendungszwecke 68231000 Mark mehr als 1898/99 verlangt werden.

Die zweite Grupe betrifft die „Beteiligung des Staats“ an folgenden Projekten der Landeskultur: 1. an der Verbesserung der Vorflut in der untern Oder bis zu 40989000 Mark; 2. an der Verbesserung der Vorfluts- und Schifffahrtsverhältnisse in der untern Havel bis zu 9670000 Mark; 3. an dem Ausbau der Spree bis zu 9336000 Mark; zusammen bis zu 59995000 Mark für die zweite Gruppe, wovon in der Kanalvorlage von 1898/99 noch nichts enthalten war.

In der Begründung erklärt die Staatsregierung ausdrücklich, daß die erneute Prüfung des am 19. August 1899 vom Abgeordnetenhaus abgelehnten Projekts des Rhein-Elbekanals sie in der Überzeugung befestigt habe, daß dieser Kanal einem „dringenden Verkehrsbedürfnis“ entspreche, und sie beantrage deshalb „in erster Linie“ nochmals die Bewilligung der Mittel für ihn. Neuere Erwägungen — heißt es weiter — hätten ferner zu dem Ergebnis geführt, daß es sich empfehle, eine Reihe weiterer Projekte, die die Herstellung und den Ausbau von Kanälen und Flußläufen sowohl im Interesse der Schifffahrt als der Landeskultur bezwecken, in den Gesetzentwurf aufzunehmen. Die Staatsregierung könne dabei zwar den bei den frühern Beratungen von andrer Seite mehrfach eingenommenen Standpunkt nicht für richtig halten, daß die Schaffung eines neuen Verkehrswegs in einem Teile des Staatsgebiets nunmehr auch andre Teile berechtige, gleiche oder ähnliche Anlagen zu verlangen. Sie sei aber bereit, den dieserhalb ausgesprochenen Wünschen insoweit entgegen zu kommen, als sie nunmehr die von ihr an sich für sachlich berechtigt anerkannten, ohnehin seit längerer Zeit geplanten Projekte mit dem Rhein-Elbe-Kanalplan in einer Vorlage vereinige. Sie verfolge dabei den Grundgedanken, durch die Verbindung der natürlichen schiffbaren Ströme ein zusammenhängendes Wasserstraßennetz von großer Leistungsfähigkeit im Staate zu schaffen, wie es kein andres Land habe, und das in hohem Maße geeignet erscheine, im Verein mit dem schon vorhandenen und weiter auszubildenden Netz an Voll-, Neben- und Kleinbahnen sowie befestigten Straßen den wirksamsten Hebel für die Beförderung und Stützung aller Wirtschaftszweige sowie der Wehrkraft des Staats zu bilden.

Es ist natürlich leicht zu erklären und auch zu entschuldigen, daß die Regierung den Wunsch hatte, den Schein zu wahren, als ob sie nicht der Not gehorchend, nur dem eignen Trieb, sich zu der Erweiterung der 1899er Vorlage verstanden habe. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat denn auch in seiner Einführungsrede am 4. Februar die Bedeutung des neuen Entwurfs im Unterschiede von dem frühern dahin erläutert, daß er nicht etwa eine mit einigen kostspieligen Arabesken dekorierte Wiederholung der Kanalvorlage von 1898/99 darstelle, sondern ein „neues, umfassendes Programm für die nächsten fünfzehn Jahre,“ das die Verkehrs- und Landeskulturbedürfnisse aller Provinzen des Ostens und des Westens berücksichtige und nicht nur

die schwer empfundenen Mißstände in den einzelnen Flußgebieten durch die Beseitigung der Hochwassergefahr bekämpfen, sondern auch ein alle großen Flüsse verbindendes Wasserstraßennetz festlegen solle. Innerhalb dieses Programms soll der Regierung — wie die Begründung sagt — der Beginn und wohl auch das Tempo der Ausführung der einzelnen Projekte, für die sehr verschiedene Bauzeiten veranschlagt sind, überlassen bleiben.

Schon 1899 ist die Ausarbeitung eines solchen umfassenden Programms des Wasserstraßenbaus von den ausgesprochenen und grundsätzlichen Gegnern des Mittellandkanals verlangt worden, und die Kanalfreunde sahen darin wohl mit Recht die Absicht einer Verschleppung des vorgeschlagenen Einzelprojekts *ad calendas graecas*. Es kann schon deshalb bezweifelt werden, ob der jetzt von der Regierung eingeschlagene Weg taktisch klug ist und im Interesse einer schnelleren Erledigung der Mittellandkanalfrage im Sinne der Regierung liegt. Denn der Zentrumsredner vom 4. Februar, Dr. am Behnhoff, hatte vom Standpunkt der Opposition nicht so unrecht, wenn er einem solchen gesetzlich festzulegenden „umfassenden Programm“ auch eine negative Bedeutung zulegte, d. h. daß damit alle andern Kanalprojekte, bis dieses Programm durchgeführt wäre, hinfällig würden. Die Forderung größtmöglicher Vollständigkeit für ein solches Programm kann in der That gar nicht zurückgewiesen werden, und die Regierung wird wohl damit zu rechnen haben, daß durch ihre neue Taktik das Verlangen nach Berücksichtigung eines weitem Duzends von Kanalplänen an allen Ecken und Enden der Monarchie geradezu provoziert wird. Eine arge Verschleppung des Hauptinhalts der ganzen Vorlage würde damit sehr wahrscheinlich. Denn daß die bisherige Opposition, die 1899 selbst nach einem Programm verlangte, jetzt aus lauter Dankbarkeit für die Unterwerfung der Regierung unter diesen gar nicht ernst gemeinten Wunsch auf die Ausnützung der ihr jetzt angebotnen Handhaben verzichten werde, scheint doch wohl ausgeschlossen zu sein.

Dabei erkennt die Regierung selbst an, daß dieses angeblich umfassende Programm, das noch in diesem Jahre für fünfzehn, vielleicht auch mehr Jahre gesetzlich festgelegt werden soll, gar nicht „umfassend“ in dem Sinne des heute schon von ihr anerkannten Bedürfnisses ist, vielmehr durch weitere Gesetzentwürfe in nächster Zeit ergänzt werden muß. Das gilt namentlich für die Verbesserung des Schifffahrtswegs zwischen Schlesien und dem Oder-Spreekanal, für den nur 4100000 Mark zur Ausführung von Vorarbeiten in diesem Gesetzentwurf beantragt werden. Dann aber auch in gewissem Sinne für den Masurischen Schifffahrtskanal, der nur vorläufig zurückgestellt zu sein scheint. Der Minister Thielen erklärte sogar am 4. Februar ausdrücklich, die Auffassung sei falsch, daß wir während der fünfzehn Jahre des Baus der projektierten Kanäle keine weitem Wasserstraßen würden bauen können, und erinnerte vor allem an die Kanalisierung der Mosel und der Saar. Was bleibt da noch von dem so scharf hervorgehobnen Charakter des „neuen umfassenden Programms“ für die nächsten fünfzehn Jahre übrig? Wird sie dafür ausgegeben, so muß man die Vorlage als ganz arges Flick- und Stückwerk und als noch

lange nicht spruchreif bezeichnen. Das thun wir aber nicht, denn wir sind uns einmal der ungeheuern, in der Natur der Sache liegenden Schwierigkeiten bewußt, die ein solches gesetzlich festzulegendes Programm geradezu unmöglich machen und der Regierung gewiß am besten bekannt sind, und zweitens wird alles, was amtlich geschrieben und geredet wird, an der Thatsache nicht rütteln können, daß die Regierung in Wirklichkeit nur der Not gehorchend, nicht dem eignen Triebe zu diesem sogenannten „Programm“ gegriffen hat.

Diese Schwäche in der Position der Regierung wird nun aber vollends dadurch offenbar, daß in der Vorlage sachlich gar nicht zusammenhängende Projekte gewaltsam zusammengepackt worden sind. Wenn man bei dieser Taktik die Hoffnung gehegt hat, daß sich die Gegner des Mittellandkanals durch die Zusammenfassung von Vorschlägen, die für den agrarischen Appetit sehr verlockend sein mögen, aber mit den vorgeschlagenen Kanalprojekten nichts zu thun haben, bestimmen lassen würden, nur allein dieser papiernen Einheitlichkeit zuliebe auch für die ihnen unangenehmen Teile zu stimmen, so ist diese Hoffnung durch die Rede des Grafen zu Limburg-Stirum vom 4. Februar bedenklich erschüttert worden. Mit Recht hat er der Vorlage vorgeworfen, sie berühre ganz heterogene, nicht zusammengehörige Dinge, die auseinander gehalten werden müßten. Es wäre besser gewesen — meinte er ganz richtig —, dem Landtage eine Anzahl verschiedner Vorlagen zu machen. Die Kommission werde zu überlegen haben, ob man die Vorlage nicht noch nachträglich zerlegen solle. Er und seine Freunde wären übrigens entschlossen, den Mittellandkanal nicht zu bewilligen, sie würden aber in der Kommission die Vorschläge, d. h. die andern, wohlwollend prüfen „und das Beste behalten.“

Sieht man sich den Inhalt der Vorlage, wie er oben kurz angegeben ist, daraufhin an, so wird man den Rhein-Elbekanal, den Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin und die Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel als ein in sich zusammenhängendes Kanalprojekt, das in ein und denselben Gesetzentwurf gehört, anerkennen müssen. Die 1898/99 vorgeschlagene Verbindung des Rheins mit der Elbe ist darin sehr zweckmäßig bis zur Oder und der Weichsel ausgedehnt worden. Unbeschadet der Wünsche nach einer noch weitem Ausdehnung dieser Wasserstraße nach Nordosten und Südwesten hätte man einen Gesetzentwurf wegen des Schiffahrtswegs zwischen Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel für sich vorlegen können und sollen. Die Erweiterung bis zur Oder und zur Weichsel wäre auch durchaus nicht eine sogenannte „Kompensation“ für den Rhein-Elbekanal in dem von der Regierung schon 1899 mit Recht entschieden zurückgewiesenen Sinne gewesen. Denn es handelt sich hier nicht um eine Beseitigung oder Entschädigung wirklicher oder eingebildeter Nachteile, die das Oder- und das Weichselgebiet in Folge des Rhein-Elbekanals haben könnten, sondern nur um eine Verallgemeinerung der Vorteile des billigen Wassertransports für Massengüter zwischen dem Osten und dem Westen. Als eine solche Kompensation konnte man dagegen die Verbesserung des Schiffahrtsweges

zwischen Schlesien und Berlin bezeichnen. Sie ist eine Sache für sich, aber an sich ist sie gerechtfertigt, wenn auch ihre gesetzgeberische Verquickung mit dem Mittellandkanal falsch wäre. Sie ist deshalb zum Gegenstand einer besondern Gesetzesvorlage zu machen, nachdem die Vorarbeiten dazu hinreichend ausgeführt sein werden. So wird es ja nun auch in der Hauptsache kommen, da die schlesischen Kohlen- und Eisenproduzenten, wie man hört, vernünftig genug sein wollen, auf das irrationelle Verlangen zu verzichten, in demselben Gesetz mit dem Rhein-Elbe- oder jetzt: Rhein-Weichselkanal den Ausbau der Oder festgesetzt zu sehen. Logisch richtiger wäre es gewesen, auch die vier Millionen Kosten der Vorarbeiten für die Wasserstraße Schlesien-Berlin besonders zu beantragen, statt sie in die „wasserwirtschaftliche Vorlage“ einzufügen. Aber das wird nur ein Schönheitsfehler bleiben, der nicht viel schadet.

Bemerkt sei übrigens schon hier, daß allein mit Ausnahme der Vorarbeiten für den Wasserweg Schlesien-Berlin die aufgezählten, im Schiffsverkehrsinteresse vorgeschlagenen Projekte, d. h. die erste Gruppe der oben gegebenen Übersicht über die geforderten Geldbeträge und ihre Verwendungszwecke, nach den Absichten und Voranschlägen der Regierung keinerlei Aufwendung von Staatsmitteln à fonds perdu voraussetzen, sondern daß sich bei ihnen die Baukosten durch die Einnahmen aus den Kanalabgaben mit 3 Prozent verzinsen und mit  $\frac{1}{2}$  Prozent jährlich amortisieren sollen, neben der vollen Deckung der Unterhaltungs- und Betriebskosten. Die in unsrer Übersicht nachgewiesenen Gesamtkosten des Rhein-Weichselkanals — also abzüglich der 4100000 Mark für die Vorarbeiten auf der Strecke Schlesien-Berlin rund 325000000 Mark — sollen sonach, wie die Regierung annimmt, eigentlich nur vorgeschossen werden, wobei die Interessenten aus eignen Mitteln die jährlichen Zinsen und Amortisationen mit zusammen  $3\frac{1}{2}$  Prozent für einen Anteil von 113000000 Mark im ganzen, das ist mehr als ein Drittel, von der Betriebseröffnung ab zu garantieren haben, neben der Garantie der Betriebs- und Unterhaltungskosten. Über die Rentabilität der projektierten Kanalbauten, wie die Regierung sie sich vorstellt, wird später noch etwas gesagt werden.

Etwas ganz andres sind die in der zweiten Gruppe unsrer Übersicht aufgeführten Kosten und Verwendungszwecke. Hier handelt es sich um Unternehmungen im „Landeskulturinteresse“, d. h. wesentlich im Interesse der landwirtschaftlichen Grundbesitzer der in Betracht kommenden Gebiete. Die Staatsmittel, die dazu gefordert werden, sind im ganzen auf rund 60000000 Mark veranschlagt worden. Davon sollen nur 4000000 von den Interessenten verzinst und amortisiert, 56000000 aber vom Staat à fonds perdu gezahlt werden, wozu die landwirtschaftlichen Interessenten außerdem — d. h. außer den 4 Millionen, die sie verzinsen und amortisieren müssen — aus eignen Mitteln nur noch 8 Millionen zuschießen sollen, während der Nutzen, der den unmittelbar beteiligten Niederungsbewohnern und Wiesenbesitzern zufällt, allein an der untern Oder auf ein Kapital von 48 Millionen und an der Spree auf 15 Millionen Mark berechnet wird, wozu dann noch der Vorteil der

Havelanlieger kommt. Im ganzen kann der Gewinn der interessierten Grundbesitzer aus diesen im Interesse der Landeskultur zu machenden Aufwendungen wohl auf 70 Millionen Mark geschätzt werden. Die zweite Gruppe der Projekte stellt sich sonach als ein beträchtliches Geschenk an die beteiligten Landwirte auf Staatsunkosten dar. Dabei muß allerdings bemerkt werden, daß nicht nur die Arbeiten in der untern Havel, bei denen es der Gesegentwurf selbst ausspricht, sondern auch der Ausbau der Spree neben der im reinen Landeskulturinteresse liegenden Vorflutverbesserung auch in gewissem Grade den lokalen Schifffahrtsinteressen zu gute kommen. Soweit das der Fall ist, sieht die Vorlage von jeder Heranziehung der Anlieger ab, nur von dem Rest der Gesamtkosten sollen sie ein Fünftel tragen, was sich auf etwa  $4 + 8 = 12$  Millionen stellt. In der Regel wird der Anteil der Interessenten an den Kosten solcher Meliorationen auf ein Drittel festgesetzt.

Die hier in Betracht kommenden Schifffahrtsinteressen in der untern Havel und in der Spree haben aber mit den Schifffahrtsinteressen, denen die Wasserstraßenprojekte zur Verbindung von Rhein und Weichsel dienen, absolut nichts zu thun. Sie fallen bei den Projekten der zweiten Gruppe, die wesentlich die Landeskultur fördern, nur nebenher ab, wie andrerseits bei den Wasserstraßenbauten, die die erste Gruppe bilden, natürlich das landwirtschaftliche Interesse nebenher soweit als möglich gefördert werden soll, ohne daß der Wert dieser Förderung in Geld geschätzt ist, der sich aber hoffentlich auf viele Millionen belaufen wird. Unter keinen Umständen können diese Projekte von Vorflutverbesserung in Oder, Havel und Spree in irgend einem Sinne als „Kompensationen“ des Mittellandkanals oder seiner Verlängerung bis zur Weichsel bezeichnet werden. Es ist völlig ausgeschlossen, daß die landwirtschaftlichen Gelände, denen sie zu gute kommen, durch das große Wasserstraßenprojekt auch nur die geringste Benachteiligung oder Zurücksetzung erfahren könnten. Die drei Vorflutprojekte und die Kanalprojekte, die die Vorlage zusammen bringt, sind in der That, wie Graf Limburg-Stürm sagt, ganz heterogene Dinge. Daß im Laufe der Jahrzehnte oder Jahrhunderte durch irgendwelche Kanalbauten und im Interesse der Schifffahrt vorgenommene Flußregulierungen neben den viel wichtigeren Naturereignissen die Vorflutverhältnisse in diesem oder jenem Stromgebiet in einer der Landwirtschaft nachteiligen Weise beeinflusst sein können, ist freilich nicht ausgeschlossen, das würde aber, auch wenn die Thatfache an sich für das Spreegebiet, die untere Havel und Oder nachweisbar wären, die jetzt vorgeschlagene Vorflutverbesserung noch immer in keinen Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Wasserstraßenbauten bringen. Daß vielfach in landwirtschaftlichen Kreisen der preussischen Wasserbauverwaltung vorgeworfen worden ist, sie habe wiederholt in einseitiger Berücksichtigung der Schifffahrtsinteressen die Vorflutinteressen vernachlässigt, ist gleichfalls nicht zu leugnen. Aber der Nachweis ist für die in Rede stehenden Gebiete jedenfalls nicht erbracht, vielmehr die Berechtigung des Vorwurfs von der Regierung neuerdings entschieden bestritten worden (vergl. Sympher a. a. O.). Auch daraus ist also nicht

der Schein eines Grundes herzuleiten, der die Verquickung der drei Vorflutregulierungen mit der Kanalvorlage sachlich rechtfertigen könnte. Der Landwirtschaftsminister selbst hat in seiner Rede vom 5. Februar die gleichsam nur nebenher bei den Vorflutregulierungsprojekten abfallenden Arbeiten im Schiffsfahrtsinteresse als „Kompensation“ bezeichnet, den Vorflutregulierungsarbeiten an sich aber diesen Charakter abgesprochen. Trotzdem warnt er die Agrarier vor der Ablehnung der ganzen Vorlage, weil damit auch die Vorflutregulierungen in Frage gestellt würden. Tatsächlich hat aber die Regierung durch die Zusammenfassung der zweiten Gruppe mit den Wasserstraßen in einen Gesetzentwurf Dingen, die der agrarischen Mehrheit als begehrenswert erscheinen müssen, aber nichts mit den Wasserstraßen zu thun haben, wider die Natur der Sache künstlich den Charakter als Kompensationen beigelegt und sie, obgleich sie gegen die Berechtigung des Verlangens, wirkliche Kompensationen in den Gesetzentwurf aufzunehmen, scheinbar protestiert, dennoch zum integrierenden Bestandteil der Vorlage zu machen versucht. Damit giebt sie sich eine Blöße, von der sie wissen muß, daß die Opposition sie ausnützen wird. Sie giebt nicht nur einfach dem Unverstand und dem Irrtum nach, sondern sie sucht ihn für sich taktisch auszubeuten, obwohl sie weiß, daß der Gegner das Spiel durchschaut. Sie setzt sich damit ihm gegenüber ins Unrecht. Sie versucht mit den Mehrheitsparteien zu spielen, aber nicht wie der Starke mit dem Schwachen, sondern bewußt und eingeständnermaßen aus Schwäche. Das ist das grundfalsche System, in das unsre innere Politik hineingeraten ist, das System des Fortwurstelns mit allerhand taktischen Manövern und Listen, die immer gewagter und zugleich durchsichtiger und erfolgloser werden, das System, das das Vertrauen zur Krone im Volk zu schädigen droht, und mit dem deshalb gebrochen werden muß so bald und so gründlich als möglich. Es will einem nicht in den Kopf, daß man in den Regierungskreisen das Unschöne dieser Lage nicht empfinden sollte. Aber die Macht der Gewohnheit ist groß; man scheint sich auch in ein solches System einleben zu können, zumal da es schwer wird, Einzelnen die Schuld daran nachzuweisen, überhaupt nur zuzusprechen. Aber nur um so schlimmer ist es. Es hieße bei einer Besprechung der neuen Kanalvorlage eine ihrer bedeutsamsten Seiten unterschlagen, wollte man nicht nachdrücklich auf diesen ungeheuern Fehler hinweisen, auf dieses sprechendste Symptom des Grundübel, an dem unser ganzes innerpolitisches Leben krankt. Es hat gewiß einen guten Sinn, wenn gesagt wird, man solle die Vorlage nicht vom politischen Standpunkt aus beurteilen, sondern ihren sachlichen Inhalt rein sachlich prüfen. Es ist aber eine Lüge, sich so zu stellen, als ob die Politik in der Kanalfrage keine Rolle mehr spiele. Die Vorlage ist ganz und gar unter dem Bann einer in Grund und Boden verfahrenen, unwahrhaften, unhaltbaren Politik zusammengeflocht worden. Die dreitägigen Verhandlungen der ersten Lesung legen wieder einmal Zeugnis ab für die Wahrheit: Schwäche, die Geschenke macht und auf Dank spekuliert, ist der schlimmste politische Fehler!

Unter diesen Umständen, sollten wir meinen, müßte jeder patriotische, monarchisch gesinnte Mann im preußischen Landtage — und die bisher in Opposition stehenden Mehrheitsparteien gerade rühmen sich, nur aus solchen zu bestehen — es sich tausendmal überlegen, ob die Mehrheit auch jetzt wieder von ihrer parlamentarischen Stärke rücksichtslos Gebrauch machen, die Schwäche der Regierungsposition rücksichtslos ausnützen dürfe. Wer wirklich konservativ und monarchisch empfindet, darf sich der ernsthaften Selbstprüfung nicht mehr entziehen, inwieweit das Verhalten der konservativen Partei die Mitschuld trifft an dem Krankhaften unsrer Zustände, vor allem das Verhalten der Konservativen in der Kanalkampagne 1898/99. Es liegt uns nichts ferner, als behaupten zu wollen, daß nicht streng sachliche Erwägungen gut patriotische, treu monarchisch gesinnte Konservative zur Ablehnung des Mittellandkanals führen können und geführt haben. Sie waren dabei unsers Erachtens in Irrtümern befangen, aber sie hatten das Recht, ja die Pflicht zur Opposition. Aber wer nur mit einiger Unbefangenheit den Verlauf der Mittellandkanalfrage 1898/99 verfolgt hat, muß zugeben, daß im großen und ganzen die konservative Opposition damals wesentlich beherrscht wurde von politischen Parteirücksichten, die nicht in der Sache begründet waren. Das lehren die Einwände, mit denen man den sachmännischen Darlegungen der Regierungsvertreter entgegentrat, und ihre Begründung unwiderleglich. Man wollte nicht unbefangen, billig, wohlwollend auf die Anschauungen der Krone eingehen, sie nicht so prüfen. Manche halten diese Parteibefangenheit nun einmal für unzertrennlich vom politischen Leben, und die Parteidisziplin, die sogar das bessere Wissen unter dem Bann des Irrtums beugt, für eine politische Tugend. Aber niemals, meinen wir, darf sich der wirklich konservative Politiker weniger zu dieser Lehre bekennen als jetzt. Nur von der Emanzipation des politischen Gewissens der Einzelnen von der Parteidoktrin kann die Läuterung innerhalb der konservativen Kreise erreicht werden, die unerläßlich ist, wenn nicht über kurz oder lang die Fundamente unsers staatlichen Lebens, allen voran das monarchische, in ernste Gefahr kommen sollen.

Es ist in dieser Beziehung den konservativen Parteien der allerschwerste Vorwurf zu machen, gerade wegen ihrer grundsätzlichen, tendenziösen, unsachlichen Stellung zu der Kanalfrage. Sie haben es provoziert, daß man ihr Verhalten 1898/99 als beabsichtigte Kraftprobe des preußischen Sinkertums gegen die preußische Krone bezeichnen konnte. Sollen sich diese Vorgänge etwa wiederholen? Kann ein wahrhaft konservativer Preuße ruhig zusehen, daß es so kommt? Könnte er einen Grund dafür oder auch nur eine Entschuldigung dafür finden in den taktischen Fehlern der Regierungsvertreter, die auch wir beklagen? Ganz gewiß nicht. Gerade weil die falsche, in ihrer Schwäche beruhende Taktik der Regierung in der breiten Masse der Bevölkerung nur zu leicht den Irrtum aufkommen läßt, daß die konservative Opposition sich in Wirklichkeit gegen den Willen des Königs richte, dem sich seine verantwortlichen Berater ohne volle eigne Überzeugung von der Notwendigkeit der Sache,

die sie vertreten, wohl oder übel fügen und gerecht zu werden versuchen müßten, so gut und so schlecht wie es gehe, gerade deshalb haben die Konservativen Veranlassung, die wiederholte Mittellandkanalvorlage jetzt einer sachlichen Prüfung zu unterziehen, sie auf keinen Fall von vornherein abzulehnen. Und wenn sie selbst etwa die Vorlage auf den persönlichen Wunsch, d. h. auf das persönliche pflichtmäßige Ermessen des Monarchen zurückführen zu sollen glauben, so haben sie als Konservative einfach die verfluchte Pflicht und Schuldigkeit, sich doppelt und dreifach zu bemühen, den sachlichen Gründen, die den Monarchen zur nochmaligen Vorlegung bestimmen, und die jetzt zum zweitenmal von dem sachverständigen Fachminister dargelegt worden sind, gerecht zu werden. Es ist schlechterdings unverträglich mit der Pflicht eines preussischen Konservativen, sich so zu verhalten, als wenn er solche Vorlagen als Ausflüsse persönlicher, momentaner Launen des Monarchen zu betrachten berechtigt sei. Wenn das konservative Männer thun, was soll man dann von den Sozialdemokraten erwarten? Wenn sich die Mitglieder der konservativen Parteien und die konservativ und monarchisch gesinnten Angehörigen der Zentrumsfraktion nur endlich einmal auf Herz und Nieren prüfen wollten, so würde diese grundsätzliche Opposition bald ein Ende haben. Sie würden mit Schrecken wahrnehmen, in welchem verhängnisvollen Fahrwasser sie treiben. Daß von den Rednern der Opposition sechs- oder siebenmal in der viertägigen ersten Lesung versichert worden ist, ihnen und ihren Freunden läge jeder grundsätzliche Widerspruch fern, will gar nichts bedeuten. Das ist immer gesagt worden, aber das Handeln hat die Reden immer Lügen gestraft. Der Minister von Miquel hatte nur zu sehr Recht, wenn er am 4. Februar den Herren sagte, man könnte glauben, daß sie in der Sache parti pris hätten und hinterher die Gründe dafür zusammensuchten, und er hat nur seine Pflicht gethan, wenn er sie bat, sich die politischen Konsequenzen eines solchen Verhaltens zu vergegenwärtigen. Das war keine Drohung; die hätte gar keinen Sinn mehr. Aber es ist eine ernste Mahnung zur Besinnung in dem Augenblick, wo die Herren geneigt scheinen, ihre parlamentarische Macht wieder in unverantwortlicher Weise zu mißbrauchen. Hoffentlich wird sie die gebührende Beachtung finden. Dann, aber auch nur dann werden die sachlichen Gründe, die für den Mittellandkanal sprechen, zur Geltung und wird die neue Kanalvorlage unter Dach kommen.

(Schluß folgt)

