



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

β: Zur neuen Kanalvorlage : (Schluß)

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

rungen eines starken Patriotismus; aber es ist sehr unklug, sie laut werden zu lassen, ja auch nur ernstlich solche Wünsche zu hegen. Posen wird nie zu einem freien polnischen Staat gehören, und die Landessprache wird dort die deutsche bleiben, wenigstens in den Gebieten des staatlichen Verkehrs. Dieser polnische Sieg mag vielen polnischen Damen einen patriotischen Genuß bereitet haben; ernsthafte Leute aber könnten sich sagen, daß es thöricht sei, seine Kräfte für Briefadressen zu vergeuden, während es doch Dinge von weit größerer Bedeutung und weit größerer Berechtigung giebt, um deren Verteidigung es sich heute für sie handelt. Aber der Pole scheint nun einmal politische Erfolge weniger ertragen zu können als Niederlagen und wird nicht bei den Briefadressen stehn bleiben.

E. v. d. Brüggen



## Zur neuen Kanalvorlage

(Schluß)



U n scharfem Kontrast zu dem sich aus der ganzen Vorlage aufdrängenden Eindruck beisselloser Schwäche, in die die Regierung den agrarischen Mehrheitsparteien gegenüber geraten ist, steht die Stärke der sachlichen Gründe, die sowohl in der schriftlichen Begründung wie von den beteiligten Fachministern in der ersten Lesung vom 4. bis 7. Februar für die Anlage der Wasserstraße zwischen Rhein und Weichsel ins Treffen geführt worden sind. Wenn wir darauf jetzt noch etwas näher eingehn, so scheiden wir die mit der genannten Wasserstraße nicht zusammenhängenden drei dem Interesse der Landeskultur dienenden Projekte ganz aus. Es soll damit ihrer Berechtigung und Dringlichkeit nicht im geringsten zu nahe getreten werden. Sie sind besonders zu prüfen, besonders zu beschließen. Je eher ihr nur papierner Zusammenhang mit dem Rhein-Weichselkanal zerrissen wird, um so besser. Auch ihre Finanzierung ist ja nach der eignen Ansicht der Regierung besonders zu gestalten; nicht nur, daß der Staat hier die Kosten à fonds perdu zahlen soll, er soll sie auch aus den laufenden Einnahmen, nicht aus Anleihen decken. Ob es gerechtfertigt ist, die Interessenten in allen drei Fällen — untere Oder, untere Havel und Spree — nur mit einem Fünftel der Kosten, statt, wie es die Regel ist und nach den Erklärungen der Regierung auch die Regel bleiben soll, mit einem Drittel zu belasten, muß unter besondrer Prüfung der Einzelfälle entschieden werden. Es wäre vielleicht richtiger gewesen und wird für die Zukunft jedenfalls wieder als das praktischere betrachtet werden müssen, daß so große Vorflutregulierungen für einzelne, voneinander so ganz unabhängige Flußgebiete auch durch besondre einzelne Gesetze beschloffen werden.

Zu bemerken ist, daß in der viertägigen Plenarverhandlung die drei Vorflutregulierungen nur ganz nebenher berührt worden sind, freilich als „Kosinen im Kuchen,“ die man genießen will, auch wenn man die Hauptsache wegwirft. Daß sich die Staatsregierung in diesem Falle für die Ablehnung der Kanäle durch Zurückstellung der von ihr jetzt als nötig nachgewiesenen und hinreichend vorbereiteten Vorflutregulierungen rächen sollte, scheint uns ganz ausgeschlossen zu sein. Es wäre das ein non plus ultra von kleinlicher, chikanöser politischer Taktik. Auch daß dann etwa die bei diesen drei Projekten nebenher abfallenden Arbeiten im Interesse der Schifffahrt, wie der Landwirtschaftsminister meint, weil sie „Kompensationen“ für den Rhein-Elbekanal wären, gestrichen werden sollten, ist nicht anzunehmen, das wäre erst recht kleinlich. Diese Vorteile für die lokale Schifffahrt sind in der That untrennbar mit den Vorflutregulierungen verbunden, und ihre abgesonderte Finanzierung ist, wie uns scheinen will, wohl mit deshalb versucht worden, weil man den Aufwand für die Landeskulturinteressen und damit auch den Zuschuß der beteiligten landwirtschaftlichen Interessenten möglichst niedrig berechnen will. Diese besondere Freigebigkeit entspricht nun einmal dem Zeichen, unter dem die ganze Vorlage zusammengeleimt ist, und es verlohnt sich nicht, sie besonders zu kritisieren. Die Mehrheit der Kommission und des Landtags wird auch sicher ohne weiteres Ja und Amen dazu sagen, vielleicht sogar noch etwas freigebiger sein wollen. Jedenfalls brauchen die Agrarier nicht zu fürchten, daß sie durch die Ablehnung des Rhein-Elbekanals die drei Vorflutprojekte zu Fall bringen.

Von den beiden neu vorgeschlagenen Ergänzungen der Kanalvorlage von 1898/99 ist die kostspieligste der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin, oder genauer: der Ersatz der bisherigen, nur für Fahrzeuge bis 170 Tonnen Ladefähigkeit eingerichteten Wasserbindung von Berlin über Spandau nach Hohensaathen — wo der neue Kanal, an Stelle des Finowkanals tretend, in die offene Oder mündet, in der bis Stettin keine Neuanlagen nötig sind — durch einen Großschiffahrtsweg. Die ganze Strecke Berlin-Stettin soll für Schiffe bis 600 Tonnen Tragfähigkeit fahrbar werden. Die Gesamtkosten sind auf 42 000 000 Mark veranschlagt, wovon 500 000 Mark auf Gelände kommen, das vom Forstfiskus herzugeben ist, sodaß sich der aus Anleihemitteln zu deckende Betrag um so viel verringert. Von den Kosten werden 14 000 000 Mark, also ein Drittel, durch die Interessenten von der Betriebsöffnung an mit 3 Prozent verzinst und vom sechzehnten Jahre nach der Betriebsöffnung an mit  $\frac{1}{2}$  Prozent amortisiert, soweit die Einnahmen nach Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten dazu nicht ausreichen. Ferner sind von ihnen die gesamten neuen Betriebs- und Unterhaltungskosten in Höhe von 645 000 Mark jährlich zu garantieren. Die vom Staat zu zahlenden Zinsen würden zu 3 Prozent also 840 000 Mark ausmachen, die ebenso wie die Tilgungsquote durch die Betriebseinnahmen wahrscheinlich werden gedeckt werden. In der Begründung wird besonderes Gewicht darauf gelegt, Stettin vor dem Verfall zu schützen, der ihm als dem bisher bedeutendsten Seehafen des Staats aus der Kon-

kurrenz Lübecks und Hamburgs seit der Verbesserung ihrer Binnenschiffahrtswege droht. Nächstdem kommt die Bedeutung des billigen Verkehrswegs für Berlin in Betracht, aber, wie schon ein flüchtiger Blick auf die Karte lehrt, handelt es sich zugleich um eine sehr viel bessere Verbindung der östlich von der Oder liegenden Landesteile mit dem Westen, mit Berlin, dem Elbgebiet usw. Auch die Interessen der Landeskultur werden durch die Neuanlagen nicht unbedeutend gefördert werden.

Für die Einnahmen der Eisenbahn Berlin-Stettin ist nach dem Urteil der zuständigen Behörden überhaupt kein Ausfall zu erwarten, da der seit fünfzig Jahren bestehende Bahnverkehr jetzt schon nicht sehr bedeutend und auf bestimmte, schnell zu befördernde Güter beschränkt ist, woran die Verbesserung des Wasserwegs nichts ändern würde. Ein Bedürfnis für die Eisenbahn ist dieses Projekt mithin nicht; sie wäre instande, selbst einen weit größern Verkehr zu bewältigen, wenn sie ihn nur bekommen könnte. Dazu ist keine Aussicht; nur der wesentlich billigere Wassertransport kann nach Ansicht der Sachverständigen die im Interesse Stettins notwendige Steigerung des Verkehrs bewirken. Die Eisenbahnfrachten entsprechend zu verbilligen scheint nicht möglich zu sein. Die Bauzeit ist auf fünf Jahre veranschlagt. Dem Projekt Berlin-Spandau-Hohenstaathen, oder der „Westlinie,“ die von der Regierung vorgeschlagen ist, war eine „Ostlinie“ gegenüber gestellt worden, für die namentlich in agrarischen Kreisen Stimmung gemacht worden ist. Die Begründung weist unsern Erachtens mit Recht die Ostlinie schon wegen der weit schwierigeren Terrainverhältnisse und der größern Kosten zurück.

Der vorgeschlagne Ausbau der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel wird 20 400 000 Mark kosten, wovon 1 500 000 Mark auf die Regulierung der freien Warthe kommen, zu deren Kosten die Interessenten nicht herangezogen werden sollen. Von dem Rest mit 18 900 000 Mark werden sie ein Drittel = 6 300 000 Mark mit 3 Prozent zu verzinsen und mit  $\frac{1}{2}$  Prozent zu amortisieren haben, auch müssen sie die Betriebs- und Unterhaltungskosten mit 5 560 000 Mark aus eignen Mitteln decken. Die Verzinsung mit 3 Prozent soll jedoch erst zehn Jahre nach der Betriebseröffnung eintreten, vorher in mäßigen Grenzen bleiben. Durch diese Bauten wird das Landeskulturinteresse im besondern sehr gefördert werden, aber auch an der Hebung der Schifffahrt hat die Landwirtschaft im allgemeinen das überwiegende Interesse. Die Landwirtschaftskammer Posen erkennt auch den Nutzen, den die Landwirtschaft von der bessern Wasser Verbindung mit dem Westen haben wird, vollkommen an. Die Staatseisenbahn wird in der ersten Zeit des Betriebs hier mit einem Einnahmeausfall rechnen müssen, doch ist anzunehmen, daß der Nutzen des Projekts reichliche Schadloshaltung gewähren wird. Die Strecke wird für Schiffe mit 400 Tonnen Tragfähigkeit eingerichtet. Für die Seitenlinie nach Posen werden noch besonders 2 231 000 Mark gefordert, die der Staat allein tragen will. Die Bauzeit für das ganze Projekt Oder-Weichsel ist auf zehn Jahre angenommen. Von einer Notwendigkeit, die konkurrierenden Eisenbahnen durch den Wasserverkehr mehr zu entlasten, ist auch hier wohl nicht die Rede.

Weit treten diese beiden neu vorgeschlagenen Linien an Bedeutung, aber auch an Kostspieligkeit hinter dem alten Plan des Rhein-Elbekanals zurück, um den sich jetzt eigentlich ganz ebenso wie vor zwei Jahren der Streit dreht, wobei die Opposition hauptsächlich mit Einwänden im angeblichen Interesse der Staatsfinanzen Eindruck zu machen versucht. Wir werden deshalb hauptsächlich der fiskalischen Seite der Frage unsere Aufmerksamkeit schenken müssen. Gleichfalls wie vor zwei Jahren zerfällt das Projekt in drei Teile: 1. den „Dortmund-Rhein Kanal“ mit einer Kostenforderung von 45298000 Mark; 2. verschiedene Ergänzungsbauten am „Dortmund-Emskanal“ mit 4067000 Mark; 3. den „Mittellandkanal“ — einschließlich einiger Zweiglinien und des preussischen Anteils an der Weserkanalisierung von Hameln bis Bremen — mit 211419700 Mark; zusammen also für den Rhein-Elbekanal mit einer Kostenforderung von 260784700 Mark. Zu den Ergänzungsbauten am Dortmund-Emskanal werden keine Beiträge von den Interessenten gefordert, weder für die Baukosten noch für das Plus der Unterhaltungs- und Betriebskosten. Von den Baukosten des Dortmund-Rhein Kanals haben die Interessenten 15000000, zu denen des Mittellandkanals und den Zweiglinien einschließlich der Weserkanalisierung 78000000 von der Betriebsöffnung an mit 3 Prozent zu verzinsen und vom sechzehnten Jahre nach der Betriebsöffnung mit  $\frac{1}{2}$  Prozent zu amortisieren. Im ganzen stellt sich der Anteil des Staats an den Baukosten des Rhein-Elbekanals auf 167635000 Mark und der Anteil der Interessenten auf 93149010. Von den im ganzen auf 2169100 Mark veranschlagten jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten soll der Staat nur 36000 Mark (Dortmund-Emskanal) auf seine Rechnung nehmen. Von den jährlich aufzubringenden Beträgen zur Verzinsung und Abschreibung der Baukosten — im ganzen 9127420 — tragen die Interessenten 3260250 und der Staat 5867170 Mark, sodaß sich die nach der Beendigung der Arbeiten aufzubringenden Gesamtkosten stellen: im ganzen auf 11296520, und zwar für den Staat auf 5903770, für die Interessenten auf 5392750 Mark.

Die Bauzeit für den Rhein-Elbekanal allein, die Zeit für die Bearbeitung der genauen Entwürfe mitgerechnet, wird in der Begründung auf acht Jahre geschätzt. Auf ein Baujahr würden danach  $32\frac{1}{2}$  Millionen, einschließlich des später von den Interessenten zu verzinsenden und zu amortisierenden Betrags an Baukosten kommen, die der Staat vorzustrecken und dazu aus Anleihemitteln bereit zu stellen hätte. Für alle in die neue Vorlage hineingepackten Projekte zusammen wird eine Bauzeit von fünfzehn Jahren angenommen, und der Finanzminister berechnete danach am 4. Februar die jährlich bereit zu stellenden Kosten für alle Projekte auf 26 Millionen. Auf den Rhein-Elbekanal allein würden davon jährlich  $17\frac{1}{2}$  Millionen kommen. Die Frage, ob Preußen fünfzehn Jahre lang seine Finanzen mit einer solchen Ausgabe belasten darf, hat der Finanzminister unsers Erachtens endgiltig folgendermaßen abgethan: „Wenn Sie erwägen, daß wir seit dem Jahre 1880, also seit einundzwanzig Jahren, jährlich allein für Sekundärbahnen 43,8 Millionen Mark aufgebracht

haben, ohne daß das unsern Kredit und unsre Finanzverhältnisse irgendwie schädlich berührt hätte, so können Sie unmöglich in einer allmählichen Aufbringung eines Kapitals in der bezeichneten Höhe eine Gefahr für unsern Staat erblicken; das kann, wie Sie mir zugeben werden, kein verständiger Mensch thun, der von unsern Verhältnissen einigermaßen Kenntnis hat.“ Dabei muß wohl beachtet werden, daß von einer Verzinsung bei einem Teile der zu Gunsten und auf Drängen gerade der ostelbischen Landwirtschaft gebauten Sekundärbahnen nicht die Rede ist, ja kaum die Betriebs- und Unterhaltungskosten herauskommen. Die Frage kann im Ernst gar nicht mehr aufgeworfen werden.

Um so ernster ist die Frage der Rentabilität des Rhein-Elbekanals zu nehmen und auch von der Staatsregierung und ihren Sachverständigen genommen worden. Grundsätzlich muß bei der Anlage von künstlichen Wasserstraßen auf Staatskosten außer der Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten auf angemessene Verzinsung und Abschreibung der Anlagelkosten durch Gebühren und durch Garantieleistung der Interessenten Bedacht genommen werden. Diese Fiskalität ist einfach ein Gebot der Gerechtigkeit, denn mag auch das, was man Gesamtinteresse nennt, nach menschlicher Voraussicht dabei noch so groß sein, so sind doch an diesem sogenannten Gesamtinteresse die einzelnen Staatssteuerträger in der Regel sehr ungleichmäßig beteiligt. Die bekanteten „Verschiebungen“ infolge der Umgestaltung wichtiger Verkehrswege, natürlich auch der Wasserwege, werden immer einzelne Kreise benachteiligen, wenn sie auch viel weitem Kreisen und damit dem Ganzen Vorteil bringen. Glaubt der Staat solche Verkehrswege nicht dem privaten Unternehmungsgeist und dem privaten Risiko überlassen zu dürfen, worin er ja zunächst Recht hat, so muß er sich um so ängstlicher davor hüten, in Liebhabereien zu verfallen und den liberalen Geschenkgeber zu spielen. Er soll deshalb womöglich überall auf seine Kosten zu kommen suchen. Aber nur nicht kleinlich, nur nicht von heut zu morgen und erst recht nicht ohne all und jedes Risiko. Er kann und soll unter Umständen Risiken eingehen, vor denen sich Privatunternehmungen scheuen. Wer das nicht will, der raubt der Verstaatlichung der Verkehrsmittel den besten Teil ihrer Berechtigung. Danach muß auch bei dem Rhein-Elbekanal verfahren werden und ist von der Staatsregierung in der Vorlage im vollsten Maße verfahren worden. Soweit wir zu erkennen vermögen, sogar noch weit vollkommener als bei dem Großschiffahrtswege Berlin-Stettin und der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel; von den drei Vorflutregulierungen gar nicht zu reden.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind, wie schon angegeben worden ist, bis zur veranschlagten Gesamthöhe von jährlich 2169100 Mark — abgesehen von 36000 Mark, die infolge der Ergänzungsbauten im Dortmund-Emskanal mehr als bisher erwartet werden — ganz von den Interessenten aus eignen Mitteln zu decken, soweit die Kanaleinnahmen dazu nicht ausreichen sollten. Der Anschlag ist von den kundigsten Sachverständigen des Staats und

zwar auf ziemlich fester Unterlage gemacht und wiederholt geprüft worden. Weder in der Kommission noch im Plenum des Abgeordnetenhauses wird daran gerüttelt werden können. Auch diese Frage also ist für jeden, der nicht prinzipiell und ganz unverständlich Opposition machen will, abgethan.

Die Verzinsung und Abschreibung der Baukosten würde, wenn überhaupt keine Kanaleinnahmen und keine Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten dazu verfügbar bleiben, den Staat jährlich höchstens mit 5867170 Mark belasten, während die Interessenten 3260250 Mark dafür aufbringen müssen. Das wäre das Risiko, das der Staat ließe, wenn sich der Kanal gar nicht rentierte; aber das ist, wie der Finanzminister mit Recht sagte, ein Risiko, das ein Staat wie Preußen eingehen kann. In der Begründung heißt es darüber ausdrücklich, daß sich voraussichtlich die Verhältnisse bei den als Neu- oder Umbauten geplanten Kanälen und kanalisierten Flüssen viel günstiger als bei den Vorflutregulierungen stellen würden. Bei den Kanälen sollten die Ausgaben möglichst vollständig durch Schiffsabgaben gedeckt werden. Wie hoch die Einnahmen sein würden, lasse sich zwar nicht mit Bestimmtheit im voraus übersehen. Wenn die in den Ertragsberechnungen angenommenen Abgabensätze tatsächlich eingeführt werden sollten — worüber zur Zeit der Natur der Sache nach noch keine Entscheidung getroffen werden könne —, würde bei mäßiger Verkehrsschätzung später keine Zubuße mehr vom Staate nötig sein. Nach den aufgestellten sorgfältigen Ertragsberechnungen, für deren tatsächliches Eintreffen aber selbstverständlich die Staatsregierung keine Gewähr übernehmen könne, würde nämlich nach einer Reihe von Übergangsjahren, beim Rhein-Elbekanal etwa sechs, bei den östlichen Schiffsstraßen etwa zwanzig Jahre, eine finanzielle Leistung des Staats für den Rhein-Elbekanal, für die Berlin-Hohenstaathener Wasserstraße, sowie für die kanalisierte Neze, den Bromberger Kanal und die Unterbrabe nicht mehr erforderlich sein. — Der Rhein-Elbekanal wird also in dieser Beziehung weit günstiger beurteilt als die neu vorgeschlagenen Wasserstraßenprojekte.

Aber ist diese günstige Beurteilung der Rentabilität des Rhein-Elbekanals auch berechtigt? Um darauf zu antworten, können hier unmöglich die detaillierten Berechnungen der Regierung geprüft und mit ihren Unterlagen dem Leser vorgeführt werden. Wir wiederholen: sie sind von den besten Sachverständigen in Preußen aufgestellt und von den beiden unmittelbar verantwortlichen Ministern, dem Finanzminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten, denen niemand Leichtfertigkeit in fiskalischen Fragen zutraut, vertreten worden. Diesen, alle Gewähr fachmännischer Zuverlässigkeit bietenden Schätzungen der Regierung stehn bisher fast nur ganz vage, doktrinäre Behauptungen und willkürliche Annahmen der Opposition gegenüber, die zum Teil den Stempel ärgster Unfachlichkeit und Übertreibung an sich tragen, und die sich, was besonders mißtrauisch machen muß, untereinander schnurstracks widersprechen und einander aufheben. Während nämlich fortgesetzt ohne Beweis behauptet wird, daß die Kanäle mit den Eisenbahnen nicht mehr konkurrieren und deshalb nicht

rentieren könnten, wird ebenso, zum Teil von denselben Leuten, geltend gemacht, daß die vorgeschlagenen Kanäle den Eisenbahnen eine die Staatsfinanzen durch den Verfall der Eisenbahnüberschüsse ruinierende Konkurrenz machen werden. Es ist klar: rentieren die Kanäle durch die Gebühren für ihre Benutzung nicht, dann kann von einer Beeinträchtigung der Eisenbahneinnahmen nicht die Rede sein, dann würde aber auch der Rhein-Elbekanal so gut wie zwecklos gebaut. Geht aber der Güterverkehr in einem die Eisenbahnerträge nennenswert beeinträchtigenden Maße auf die Kanäle über, dann werden diese entsprechend rentieren. Würde der Wasserverkehr einen großen Teil der bisher auf den Staatseisenbahnen transportierten Güter an sich reißen, so könnten Kanäle vielleicht einmal Überschüsse für die Staatsfinanzen liefern, doch würden diese niemals als Äquivalent für die an den Eisenbahnen erlittenen Verluste betrachtet werden können, weil der Staat nicht daran denkt, auf den Kanälen das Geschäft des Frachtführers zu übernehmen wie auf den Eisenbahnen, die Schifffahrt, also auch der Gewinn aus ihr, vielmehr der Privatunternehmung überlassen bleibt. Thatsächlich stellt sich nach allen Berechnungen, Anschlägen und Vorgängen als sicher heraus, daß der Rhein-Elbekanal bei den zu Grunde gelegten Abgabesätzen einen ganz bedeutenden Teil des bisherigen Eisenbahngüterverkehrs an sich ziehen wird, und daß nach Ablauf einer gewissen Entwicklungszeit ein Rückgang des bis dahin erreichten Stands der Eisenbahnüberschüsse zu erwarten ist, der aber aller Voraussicht nach bei normalem Fortgang des Wirtschaftslebens bald wieder durch eine neue Steigerung des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahnüberschüsse neben steigendem Kanalverkehr und steigenden Kanaleinnahmen wett gemacht werden wird. Streng genommen steht auch die zur Verzinsung und Amortisation der Baukosten nötige Rentabilität des Rhein-Elbekanals gar nicht mehr in Frage, vielmehr fragt es sich eigentlich nur noch, wie hoch der infolge der Eröffnung des Kanals zeitweise zu erwartende Einnahmeausfall oder Minderüberschuß der Staatseisenbahnen veranschlagt werden muß; ob durch ihn die Staatsfinanzen ernstlich gefährdet werden können, und der Kanalbau zu einem zu kostspieligen und deshalb unwirtschaftlichen Experiment gestempelt wird. Es fragt sich dabei namentlich auch, ob die Eisenbahn, wie sie jetzt ist, der voraussichtlichen Steigerung des Verkehrsbedürfnisses entsprechen oder durch Neuanlagen und Betriebsveränderungen dazu in den Stand gesetzt werden kann, ohne daß die dafür aufzuwendenden Kosten bei gleichem Nutzeffekt die Kosten der Kanalanlage — einschließlich des durch den Kanalverkehr veranlaßten Minderüberschusses der Eisenbahnen — erreichen. Wäre das der Fall, so würde man zweckmäßiger den Kanalbau bleiben lassen.

Die Begründung der Gesamtvorlage sagt darüber, die Finanzen des Staats würden dadurch berührt, daß der Güterverkehr, soweit ihn die Eisenbahnen zur Zeit allein bewältigten, zum Teil auf die neuen oder umgebauten Schifffahrtswege übergehen würde. In welchem Maße dies der Fall sein würde, lasse sich nicht mit Sicherheit übersehen. Schätzungen darüber seien für die

einzelnen Teile der Gesetzesvorlage angestellt worden. Ganz allgemein könne aber schon jetzt bemerkt werden, daß der für den voll entwickelten Wasserverkehr berechnete Ausfall nicht schon in den ersten Jahren, sondern erst nach einer mehr oder weniger langen Entwicklungszeit eintreten werde, und daß der Ausfall an Roheinnahmen nur einen viel geringern Ausfall an Reineinnahmen zur Folge haben werde. Für den Rhein-Elbekanal rechnet die ihm besonders gewidmete Denkschrift damit, daß sich die Verschiebungen zu Ungunsten der Eisenbahnen verhältnismäßig bald geltend machen würden. Es handle sich hier vorwiegend um Güter, die in großen Massen von verhältnismäßig wenig Beförderern aufgegeben würden, für die natürlich der Anreiz einer Frachtersparnis um so stärker wirke. Es liege deshalb auch die Annahme nahe, daß die westliche Kohlen- und Eisenindustrie die zehnjährige Zwischenzeit bis zur Kanaleröffnung nicht ungenützt vorübergehen lassen würde, sich für eine frühzeitige Ausnützung des neuen Wasserwegs vorzubereiten. Immerhin sei es schwierig, mit einiger Sicherheit den Zeitpunkt vorauszubestimmen, bis zu dem sich die völlige Abgabe des etwa im Jahre 1910 vorhandenen Eisenbahnverkehrs an den Kanal vollzogen haben werde. Nach einer schematisch und sozusagen rein theoretisch vorgenommenen Berechnung wird die vorübergehende Verminderung der Bruttoeinnahmen der preussischen Staatsbahn infolge der Kanaleröffnung als höchster Betrag für ein Jahr auf nicht weniger als 71 Millionen Mark, und die Verminderung der Überschüsse der Staatsbahnen, also sozusagen der Nettoausfall, auf 57 Millionen angenommen. Das ist eine sehr große Zahl, die einen in der That im ersten Augenblick vor den Kopf stoßen muß, aber doch auch beweist, daß sich die Staatsregierung über die Größe des Risikos nicht hat hinwegtäuschen wollen. Hat man wirklich auch nur für eine nicht allzulange Reihe von Jahren mit solchen riesigen Ausfällen der Eisenbahnüberschüsse zu rechnen, die natürlich durch Kanalüberschüsse nur zu einem kleinen Teil gedeckt werden würden, so bekommt die Sache denn doch ein viel ernsteres Gesicht, und man könnte dann wohl nicht mit Unrecht von Hunderten von Millionen reden, die außer den beträchtlichen Baugeldern noch in den Rhein-Elbekanal geworfen werden sollen.

Wie hat sich die Staatsregierung mit diesen theoretischen Berechnungen abgefunden? Wie liegt die Frage nach ihrer Erkenntnis in praxi? In der Kommission wird gerade darüber am eingehendsten verhandelt werden müssen, aber man kann nach allem, was schon vor der Öffentlichkeit darüber verhandelt ist, schon jetzt die Antwort dahin geben: Jedenfalls so, daß sich die Regierung nach pflichtmäßigem Ermessen für den Bau des Rhein-Elbekanals entscheiden mußte. Der Eisenbahnminister hat schon am ersten Verhandlungstage diese theoretische Rechnerei so gründlich desavouiert, daß man eigentlich nicht recht begreift, warum sie überhaupt aufgestellt und vollends mit dem eindrucksvollen Nimbus, der nun einmal solchen Zahlentabellen anhaftet, in der Begründung veröffentlicht worden ist. Er sagte wörtlich: „Wenn aber wirklich der schematisch ausgerechnete Minderüberschuß von 53 Millionen — so hoch hatte man

1898 den Ausfall für 1908 berechnet, jetzt ist man, wie gesagt, für 1910 gar auf 57 Millionen gekommen — aus seiner rechnerischen Papierexistenz sich in die Wirklichkeit übersetzen sollte, dann ist seine Existenzmöglichkeit überhaupt längst beseitigt; er ist dann längst überholt von den mit aller Sicherheit anzunehmenden gewaltigen Mehreinnahmen, die inzwischen die Eisenbahnverwaltung in der natürlichen Entwicklung der Dinge wird aufweisen können.“ Za was soll denn die ganze Berechnung für 1910 bedeuten, wenn in ihr nicht die gewaltige Steigerung des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahneinnahmen so vollkommen als möglich berücksichtigt ist? Dann hätte man doch einfach falsch gerechnet, was der Minister wohl nicht hat sagen wollen. Richtig und allein wichtig für die Praxis ist, daß der Eisenbahnverkehr, mit dem der Rhein-Elbekanal in Konkurrenz treten soll, schon jetzt ganz riesig ist und bis zur Eröffnung des Kanals und vollends bis zum Eintritt seiner vollen Betriebsleistung so ungeheuer angewachsen sein wird, daß der Übergang eines Teils der bis dahin von der Eisenbahn beförderten Güter und damit natürlich auch eines Teils der Eisenbahneinnahmen auf den Kanal und die Kanalschiffahrt vom Eisenbahnfiskus als Notwendigkeit, als Wohlthat, ja alsbarer Gewinn empfunden werden wird. Das ist der springende Punkt. Der Eisenbahnminister, der Finanzminister, die ganze Staatsregierung hat sich überzeugen müssen, daß die Abgabe der für den Wassertransport geeigneten Gütermassen an den Rhein-Elbekanal nach zehn bis fünfzehn Jahren ein gar nicht mehr abzuweisendes Bedürfnis sein wird, wenn man nicht zum dauernden und dauernd zunehmenden Schaden der Staatsfinanzen die Eisenbahnen unter Aufwendung weit größerer Mittel, als der Kanalbau alles in allem erfordern kann, dermaßen erweitern und vervollkommen will, daß sie ohne Hilfe des Kanals dem wachsenden Verkehrsbedürfnis entsprechen können. Schon bei der Begründung der Kanalvorlage von 1898/99 ist dem Nachweis des Bedürfnisses nach Entlastung der konkurrierenden Eisenbahnen durch den Rhein-Elbekanal das Hauptgewicht beigelegt worden. Die Begründung der neuen Kanalvorlage und die den Rhein-Elbekanal betreffende Denkschrift thun dies gleichfalls, und die mündlichen Erklärungen der beiden beteiligten Minister lassen an der Notwendigkeit gerade dieses Kanals aus den angegebenen fiskalischen Gründen — denn nur mit solchen haben wir es immer noch zu thun — für uns nicht den geringsten Zweifel übrig. Die ohne den Kanalbau unabweisbar notwendigen Neuanlagen an Eisenbahnen, Bahnhöfen und Betriebsmaterial würden Summen erfordern, gegen die die Kanalkosten weit zurückstehn. Das werden die Sachverständigen auch zahlenmäßig in der Kommission so weit nachweisen können, wie es ein vorsichtiger Wirtschaftler verlangen muß. Schon der Ersatz der jetzt verwandten Güterwagen in Zwanzig- bis Dreißigtonnenwagen würde nach sachkundiger Schätzung einen Aufwand von 500 Millionen erfordern, also weit mehr, als das ganze vorgeschlagene Kanalnetz mit den mit ihm verkoppelten Vorflutregulierungen an Baukosten beansprucht.

Der Einwand, die gemeinsame staatliche Verwaltung der Eisenbahn und

des Kanals würde sich, um an die Kanalschiffahrt nicht allzuviel Frachten abgeben zu müssen, veranlaßt sehen, die Eisenbahntarife immer weiter herunterzusetzen und so vollends die Überschüsse preiszugeben, muß als haltlose Übertreibung bezeichnet werden. Dadurch, daß der Staat die Festsetzung der Kanalgebühren in der Hand hat, ist ihm denn doch eine hinreichend kräftige Waffe gegen eine übermäßige Konkurrenz der Schiffe gegeben. Angesichts des nie verstummenden Rufs nach Ermäßigung der Eisenbahnfrachten gerade von agrarischer Seite nimmt sich dieser Einwand wunderbarlich aus. Viel eher als das Gegenteil ist nach Eröffnung des Kanals die Klage über zu große Fiskalität der Verwaltung zu erwarten. Man sollte froh sein, durch die Kanalschiffer das bisherige Monopol der Eisenbahn wenigstens etwas zu mildern. Jedenfalls wird jeder unbefangene Politiker mit einigem volkswirtschaftlichem Verständnis nur wünschen können, daß die deutsche Binnenschiffahrt viel mehr als bisher durch die fortschreitende Technik zu größeren Leistungen befähigt wird. Wenn man solche an den Haaren herbeigezogenen fiskalischen Einwendungen immer wieder breittreten hört, dann muß man wirklich mit dem Finanzminister sagen: „Ihr habt vorher Partei genommen, und nachträglich sucht ihr nach Gründen!“ oder mit dem Handelsminister die Mörgler fragen: „Wollen Sie denn noch fiskalischer sein als der Fiskus?“ Es steht schon fest: von der fiskalischen Seite ist dem Rhein-Elbekanal nicht beizukommen; gerade fiskalisch ist er eine Notwendigkeit.

Aber die ganze fiskalische Frage ist doch im Ernst eine Nebensache im Vergleich mit der Bedeutung, die der vorgeschlagne Wasserstraßenbau für unser nationales Erwerbs- und Wirtschaftsleben überhaupt hat. Wir können hier nicht näher darauf eingehn. Die Sache ist in den letzten Jahren auch oft und gründlich genug in der Öffentlichkeit erörtert worden; auch die Grenzboten haben sich daran beteiligt. Ganz vorzüglich ist die kurze Zusammenfassung der vom Rhein-Elbekanal zu erwartenden Einflüsse auf das Erwerbsleben in der ihm gewidmeten amtlichen Denkschrift. Wir begnügen uns damit, hier folgende besonders lehrreiche Stelle daraus mitzuteilen. Um den Einfluß der geplanten Wasserbauten auf die zukünftigen Verkehrsverhältnisse zwischen dem Osten und dem Westen der Monarchie in einfacher aber überzeugender Weise klar zu machen, wird angeführt, daß die Verminderung der Frachtkosten für Versendungen aus dem westlichen Pommern nach dem Ruhrgebiet wahrscheinlich etwa denselben Erfolg haben wird, wie wenn Oberberg nicht weiter von Herne als jetzt von Hannover entfernt sei. Ebenso dürften die Versandkosten für Getreide und Holz von Bromberg nach Herne nicht höher sein als zur Zeit etwa mit der Eisenbahn nach Berlin, das Ruhrgebiet würde also dem Osten wirtschaftlich so nahe rücken wie jetzt Berlin. Die ostelbischen Landwirte müßten wahrhaftig — nur um mit ihrem Lieblingsminister Herrn von Miquel zu reden, brauchen wir den Ausdruck — „rechte Esel“ sein, wenn sie den ungeheuern Vorteil, der ihnen daraus zuwächst, nicht endlich einsehen würden. Es ist sehr erfreulich, daß es sich gerade Herr von Miquel jetzt

ernstlich angelegen sein zu lassen scheint, seinen agrarischen Freunden darüber den Kopf zurechtzusetzen. Dieser ungeheure Vorteil für den landwirtschaftlichen Osten — an dem eher noch größern für den industriellen Westen zweifelt ohnedies niemand — steht so fest, daß die ganze Zollpolitik nicht daran rühren kann, und der Finanzminister gar nicht nötig gehabt hätte, die Opponenten durch die nochmalige Zusage höherer Getreidezölle für die Sache zu erwärmen. Dieser ungeheure Vorteil für die ostelbische Landwirtschaft wird zum Segen des ganzen Vaterlands fort dauern, vielleicht erst recht wirksam werden, wenn die Hochschutzzollära und die ganze heutige wirtschaftspolitische Reaktion längst vorbei sind.

Daß die Staatsregierung mit Recht die von der Opposition ausgespielte „Kompensationstheorie“ grundsätzlich abgelehnt hat, haben wir so sehr anerkannt, daß wir die in der Gesamtvorlage bethätigte Verletzung dieses Grundsatzes als bedauerliche Schwäche ansehen mußten. Es ist wirklich heller Unsinn zu verlangen, daß in einem Gesetz über die Anlegung eines neuen Verkehrswegs zugleich „Kompensationen“ für alle Verschiebungen festgesetzt werden, die infolge der Anlegung vielleicht da oder dort einzelne Kreise nachteilig berühren können, und geradezu absurd ist es, deshalb, weil durch die Sache einzelnen Kreisen Vorteile zuwachsen, für andre, die davon gar nicht berührt, also auch nicht benachteiligt werden, in demselben Gesetz Geschenke unter dem Namen von Kompensationen zu fordern. Da muß es heißen: Principiis obsta! Es ist klar, daß in Zeiten, wo die ganze Wirtschaftspolitik in ein extrem protektionistisches Fahrwasser geraten ist, der Staatssozialismus einseitig zur Geltung kommt, sich die Staatsgewalt der Kompensationstheorie und ihren Konsequenzen, auch den absurden, schwer wird entziehen können. Der moderne Protektionismus, der mit den Schlagworten „Schutz der Schwachen“ und „ausgleichende Gerechtigkeit“ arbeitet, hat es nicht so leicht, wie der alte Merkantilismus, der sich den Teufel um die Schwachen und um die Gerechtigkeit kümmerte, wenn nur Geld ins Land kam und keins hinaus ging. Das „System Miquel“ hat eigentlich keine Berechtigung, so radikal, wie es der Finanzminister am 4. Februar that, gegen die Berücksichtigung der Verschiebungen infolge neuer Verkehrswege, die der Staat anlegt und unterhält, zu protestieren. Nur in das Gesetz über den Rhein-Elbe- oder Rhein-Weichselkanal gehören diese sogenannten Kompensationen unter keinen Umständen hinein. Über die Maßnahmen zur Erhaltung der schlesischen Kohlen- und Eisenindustrie auf dem Berliner Markt ist schon das nötige gesagt. Vielleicht werden sich später auch solche im Interesse der Braunkohlenindustrie der Provinz Sachsen als wünschenswert erweisen. Vielleicht auch in Bezug auf die Emshäfen, namentlich Emden, worüber in den Grenzboten vor zwei Jahren mit eingehender Begründung ein sehr beruhigender Aufsatz veröffentlicht worden ist. Den Vorwurf, daß der Kanal die „Reichen reicher machen“ werde, hätte der Finanzminister nicht so tragisch zu nehmen brauchen, da er doch auch die Armen weniger arm machen wird, d. h. alle beide, die rheinische Industrie und die ostelbische Landwirt-

schaft davon Gewinn haben werden. Man sollte mit dem Abscheu vor dem Reicherwerden der Reichen nicht immerfort soviel Staat zu machen suchen, am wenigsten der Finanzminister. Er weiß doch recht gut, daß das unter Umständen auch seine sehr guten Seiten hat und der deutschen Weltpolitik zu gute kommt, zumal da, Gott sei Dank, die Armen nicht dadurch ärmer werden.

Von der militärischen Begründung der Vorlage wollen wir hier weiter nicht reden. Sie mag wohl berechtigt sein, steht aber an Gewicht sehr weit hinter der wirtschaftlichen zurück. Sie ist auch schließlich Sache des Reichs, auf dessen Interessen sonst in der Vorlage und den Debatten darüber gar kein Bezug genommen worden ist. Formell mit Recht; aber der dringende Wunsch muß doch ausgesprochen werden, daß der Rhein-Elbekanal von der preußischen Staatsregierung auch vom deutschen nationalen Standpunkte gewürdigt, nicht nur als ein partikularistisches preußisches Interesse behandelt werde. Wenn sich die Fiskalität der preußischen Verkehrsverwaltung in der Kanalpolitik dem deutschen „Ausland“ gegenüber ebenso scharf und einseitig geltend machte wie in der Eisenbahnpolitik, so müßte das sehr beklagt werden. Von dem deutschen Wasserstraßennetz ist das preußische nur ein Teil, und als das soll es auch von Preußen aufgefaßt werden.

Wie es scheint, wird wieder einmal das Zentrum den Ausschlag geben, und es wird nicht gewillt sein, die angenehme Situation, die bestimmungsbene Partei zu sein, unnötig zu verkürzen. So eilig ist die Sache auch nicht, und wir sind ja an diesen Zustand schon so sehr gewöhnt, daß wir seine Zämmlichkeit kaum noch empfinden. Da wird man sich auch noch darüber freuen können, wenn der preußische Staat und der preußische König den Rhein-Elbekanal der ultramontanen Gnade verdanken werden. Wir werden es schließlich selbst thun müssen, aber verdacht soll es einem nicht werden, wenn man über diese ganze Wirtschaft einmal fuchsteufelswild wird.

β



## Die Seeschlange des deutschen Ruderkommandos

Von Georg Wislicenus



n zopfiger Schildbürgerei fehlt es im deutschen Seefahrtsbetriebe wahrlich nicht, das hat Herr Ihnken in Nr. 6 sehr hübsch und anschaulich geschildert. Aber hat er Recht gethan, den Binnenländer mit dieser seemännischen Frage zu behelligen? Zwar ist Leipzig als Seestadt bekannter als Papenburg und hat wohl sicherlich auch mehr überseeische Interessen, als dieser Hafenplatz der kleinen Küstenfahrt; aber Leipzig ist auch der juristische Mittelpunkt Deutschlands, und da ist denn doch zu befürchten, das die Frage des Ruderkommandos auf

Grenzböten I 1901

46