



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Wendung in der Kanalfrage

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



Die Wendung in der Kanalfrage



es preußischen Kanal dramas dritter Akt ist in vollem Zuge. Nach dem unglücklichen Ausgange seiner beiden Vorgänger eröffnet er die Aussicht auf einen befriedigenden Abschluß. Noch ist bestimmtes darüber nicht zu sagen; die starke Mehrheit, mit der der Rhein = Leinekanal in der Kommission des Abgeordnetenhauses angenommen wurde, ist nicht maßgebend für das Plenum, ganz abgesehen davon, daß auch das Herrenhaus noch seinen eignen Kopf hat. Aber schon die bloße Tatsache, daß eine so arg verfahrne Angelegenheit in so aussichtsreicher Weise aus dem Sumpfe wieder emporgehoben ist, erfüllt mit Genugtuung. Es frommt heute nicht, über Schuld und Unschuld an den frühern Mißerfolgen zu streiten; man kann nur sagen, daß damals auf allen Seiten mehr oder weniger schwer gesündigt worden ist. Ein großer und gesunder volkswirtschaftlicher Plan drohte unmöglich zu werden, weil er zum Zankapfel der politischen Parteien, von denen jede bei ihrer Stellung zu ihm ihre eigentlichen Zwecke verfolgte, geworden war. Jahrelanger behutsamer Arbeit bedurfte es, all den Schlick und Schmutz, der sich so um das Kanalschiff zusammengezogen und es festgebannt hatte, zu beseitigen. Jetzt hat man die Empfindung, daß das Schiff wieder oder vielmehr zum erstenmal recht eigentlich flott ist und bei günstigem Winde dem Hafen zusteuert.

Aber freilich, das Aussehen des Schiffes hat sich in diesen drei Jahren sehr verändert. Der große Gedanke, der dem ursprünglichen Plane zugrunde lag, unfre parallellaufenden Strömen durch eine sie in der Mitte quer durchschneidende Wasserstraße vom Rhein bis zur Weichsel untereinander zu verbinden, ist verschwunden. Die neue Regierungsvorlage enthält ein westliches und ein östliches Wasserstraßennetz, von einer Verbindung zwischen beiden ist keine Rede, vielleicht liegt das Charakteristische gerade in dem Wegfall des im eigentlichen Sinne als Mittellandkanal bezeichneten Stückes zwischen Hannover und Magdeburg. Das ist in den Augen aller, die in einem mehr und mehr das ganze Staatsgebiet überziehenden Kanalnetze Bedingung und Bürgschaft eines ungeahnten volkswirtschaftlichen Aufschwungs sehen, eine überaus beklagenswerte Verstümmelung des anfänglichen Planes, und es ist begreiflich, daß sie sowohl die, die das Opfer gebracht haben, wie die, denen es gebracht

worden ist, mit ihrem Tadel überhäufen. In dieser Beziehung ist es jedoch ungerecht, immer nur über den „Triumph der Agrarier“ zu lamentieren. Gewiß, die Vertreter der östlichen landwirtschaftlichen Interessen haben die Opposition gegen den Rhein-Elbekanal am lautesten und unerbittlichsten geführt; aber viel weniger der Landwirtschaft als der oberschlesischen Kohlen- und Eisenindustrie kommt der Verzicht auf den eigentlichen Mittellandkanal zugute. Diese Industrie befürchtete von einer durchgehenden Wasserverbindung Westfalen-Berlin eine vernichtende Konkurrenz der westlichen Industrie in der Reichshauptstadt. Davor bleibt sie nunmehr bewahrt. Dagegen ist der Vorteil, der der östlichen Landwirtschaft aus dem Wegfall der Kanalstrecke Hannover-Magdeburg erwächst, zum mindesten geringfügig, wenn nicht geradezu fraglich. Man bekämpfte den Rhein-Elbekanal als neues Einfallstor für ausländisches Getreide. Für das Gebiet östlich von der Elbe konnte eine sich durch den Mittellandkanal ergebende verstärkte Konkurrenz des ausländischen Getreides nicht in Frage kommen, denn hier sind die Einfallstore Hamburg und Stettin; von dem Gebiete westlich von der Elbe aber spielt der zwischen Magdeburg und Hannover liegende Teil im Vergleich zu dem übrigen für die Aufnahme des östlichen Getreides eine untergeordnete Rolle, der Hauptmarkt liegt durchaus im Bereiche des Rhein-Weinekanals der neuen Vorlage, und die östliche Landwirtschaft verliert obendrein für ihre Produkte die Frachtverbilligung, die ihr der Kanal Elbe-Weine gewährt haben würde. Deshalb ist es begreiflich, daß die Konservativen, die sich ausschließlich auf den Standpunkt der östlichen Landwirtschaft stellen, nach wie vor dem Kanal Dortmund-Hannover, zum mindesten aber der Strecke Minden-Hannover abgeneigt sind. Jedenfalls kann also nicht behauptet werden, daß der Verzicht auf Hannover-Magdeburg nur ein Zugeständnis an den „agrarischen Terrorismus“ sei.

Der Regierung kann der Verzicht um so weniger leicht gewesen sein, als sie in der letzten Phase der Verteidigung ihrer zweiten, im Frühjahr 1901 dann preisgegebenen Vorlage ein besonderes Gewicht auf den strategischen Wert einer durchgehenden Wasserstraße vom Osten nach dem Westen gelegt hatte. Wenn man davon heute kein Wort mehr hört, so kann das unmöglich als ein Wechsel der Anschauungen gedeutet werden, denn dazu waren die damals vorgebrachten Gründe zu einleuchtend und selbstverständlich. Wesentlich erleichtert worden mag aber der Regierung der Entschluß zu dem Opfer durch die Erwägung sein, daß der Hauptteil des durch die Konkurrenz des Mittellandkanals zu gewärtigenden Ausfalls an Eisenbahneinnahmen auf die Gegend zwischen Weine und Elbe gefallen sein würde.

Wie dem aber auch sei, die Ausschaltung der Strecke Hannover-Magdeburg ist eine unabänderliche Tatsache, so sehr, daß in der Kommission des Abgeordnetenhauses nicht einmal der Versuch zu ihrer Wiederherstellung gemacht worden ist. Das ändert aber nichts an der großen prinzipiellen Tragweite der Entscheidung, die nunmehr durch den Kommissionsbeschluß angebahnt worden ist. Bisher stand die Streitfrage immer noch so: Sollen wir der allseitig anerkannten Notwendigkeit einer umfassenden Vervollständigung unserer Verkehrsmittel durch einen entsprechenden Ausbau unsers Eisenbahnnetzes oder durch die Anlage künstlicher

Wasserstraßen gerecht werden? Einer zahlreichen Gruppe von Theoretikern galten die Wasserstraßen bei der gewaltigen Entwicklung des Eisenbahnwesens als veraltet, zum mindesten als durchaus rückständig. Weder das Beispiel andrer hochkultivierter Länder, noch der erstaunliche Aufschwung der Schifffahrt auf unsern Strömen, insbesondre auf dem Rhein, bei dem nebenhergehenden Anwachsen des konkurrierenden Eisenbahnverkehrs vermochte sie zu überzeugen. Sie blieben dabei, daß die Anlage besondrer Schleppbahnen für die Güterbeförderung das gesteigerte Bedürfnis weit rationeller befriedigen werde, als dies der obendrein den intensivsten und unberechenbarsten Störungen durch die Witterungsverhältnisse ausgesetzte Wassertransport jemals imstande sein werde. Die Gegenseite bestritt nicht die Vorzüge der Eisenbahnen, nur behauptete sie, daß sich ihrer weitem Ausgestaltung in industriell hoch entwickelten Gegenden in absehbarer Zeit eine unübersteigliche Grenze entgegensetzen werde; deshalb sei es geboten, sich des Ausfuhrmittels der Anlegung künstlicher Wasserstraßen, wo die Verhältnisse dazu angetan seien, beizeiten zu bedienen. Jetzt steht dieser Streit auf dem Punkte, zugunsten des Kanalbaues entschieden zu werden. Selbstverständlich nicht in dem Sinne, daß man fortan den Ausbau des Eisenbahnnetzes vernachlässigen müßte; im Gegenteil, schon die ausgleichende Gerechtigkeit verlangt, daß Gegenden, denen durch ihre Lage die Benutzung natürlicher oder künstlicher Wasserstraßen versagt ist, in fortgesetzt wachsendem Maße dem Eisenbahnverkehr erschlossen werden. Aber der Bann ist gebrochen: in Zukunft wird auch in Deutschland der bisher so arg zurückgebliebne Kanalbau den Platz einnehmen, der ihm in dem Wirtschaftsgetriebe eines großen Kulturvolkes gebührt. Diese prinzipielle Errungenschaft mag die aufrichtigen Kanalfreunde über die Lücke trösten, die durch den Wegfall der Strecke Hannover-Magdeburg vorläufig in dem großen Plane entsteht. Erweisen sich die Wirkungen des Kanalwesens als so segensreich, wie die Kanalfreunde überzeugt sind, so werden sich die Konsequenzen mit Naturnotwendigkeit durchsetzen, und die Fortführung des Rhein-Deinekanals bis zur Elbe wird nur eine Frage der Zeit sein.

Die sogenannte Verstümmelung ist jedoch nicht die einzige große Veränderung in dem Kanalprojekt geblieben, eine zweite, in gewissem Sinne noch wesentlichere hat die Kommission des Abgeordnetenhauses durch die Vorschrift des staatlichen Schleppmonopols hinzugefügt. Eine rein sachliche Beurteilung dieser Einrichtung vermag sich erst allmählich zur Geltung zu bringen. Der betreffende Antrag des Referenten der Kommission kam so überraschend, daß bei der übergroßen Empfindlichkeit, die die Presse nun einmal für jede Wendung in der Kanalfrage hat, die leidenschaftlichsten Übertreibungen seiner Bedeutung nicht wundernehmen konnten.

Die „unentwegtesten“ Verfechter des Mittellandkanals jammerten, daß nunmehr das ohnehin verstümmelte Unternehmen vollends wertlos gemacht werde, und die erbittertsten Kanalgegner begrüßten in dem Antrage den Anfang der Verstaatlichung des gesamten Binnenschiffahrtbetriebes, um welchen Preis sie sich auch mit dem Mittellandkanale zu versöhnen nicht abgeneigt sein würden. Ganz unverständlich waren jedenfalls die Stimmen, die die Einführung des staatlichen Schleppmonopols als eine an Verrat grenzende Enttäuschung darstellen wollten.

Nirgends war bisher auch nur angedeutet worden, daß auf dem aus Staatsmitteln gebauten Kanale der Transportbetrieb voll auf dem freien Wettbewerb von Privatunternehmern anheingegeben sein würde. Wenn, wie sich das nun herausstellte, dies an vielen Stellen als selbstverständlich betrachtet worden ist, und man offenbar auch schon recht konkrete Spekulationen darauf aufgebaut hat, so hat man sich dabei eben in einem selbstverschuldeten Irrtum befunden. An und für sich wäre ja noch lange Zeit gewesen, sich über die beste Art des Kanalbetriebs schlüssig zu werden; aus sachlichen Gründen war eine Vorschrift darüber in dem jetzt zur Beratung stehenden Gesetze, das nur für den Bau des Kanals zu sorgen hat, nicht eilig, sie hätte, da die Bauzeit bis 1912 dauern soll, recht wohl bis zu einem erst nach Jahren zu erlassenden weitem Gesetze verschoben werden können. Der Regierung selbst ist es allem Anscheine nach wenig angenehm gewesen, schon jetzt zu dieser Frage Stellung nehmen zu müssen. Sich mit einem neuen Riesenbetriebe, für den die praktischen Formen erst noch gefunden werden sollen, belasten zu lassen, ist für sie immerhin eine Sache von außerordentlicher Verantwortlichkeit. Schon heute geht die Bürde des Bautenministeriums über die Kräfte eines einzelnen Ressorts hinaus. Wie soll es werden, wenn zu dem ungeheuern Apparat der Eisenbahnverwaltung noch eine Kanalverwaltung mit abermals einem Heere von Beamten und Arbeitern hinzutritt? Früher ist viel von Übertragung der Wasserbauverwaltung an das Landwirtschaftsministerium die Rede gewesen. Dieser Gedanke scheidet, sobald eine so enge Verbindung zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Kanalverwaltung, wie es jetzt geschieht, geplant wird, selbstverständlich aus der Erwägung aus. Aber es zeigt sich auch kein anderer Weg, das Bautenministerium zu entlasten, Eisenbahnverwaltung und Kanalverwaltung müssen in derselben Hand liegen. Unter diesen Umständen läßt sich denken, wie unwillkommen der Regierung die Zwangslage gewesen ist, schon jetzt in dieser schweren Frage eine Entscheidung treffen zu müssen. Sie hat sich darein gefügt, weil sie auf diese Weise den parlamentarischen Widerstand gegen ihre Vorlage wirksam zu entwarnen hoffen durfte.

Warum die Vorschrift des staatlichen Schleppmonopols diese Wirkung herbeizuführen vermag, erklärt sich leicht. Der einleuchtendste Einwand der Opposition gegen den Rhein-Elbekanal war immer der einer kolossalen Schädigung der Eisenbahneinnahmen und damit der Staatsfinanzen überhaupt. Von hier aus angesehen, hieß es, würde sogar der ausschließlich aus Privatmitteln auszuführende Bau einer solchen Wasserstraße nicht erlaubt werden dürfen. Daß aber gar der Staat mit seinem Gelde diesen Kanal bauen sollte, um sich mit eigener Hand die schlimmste Konkurrenz zu schaffen, sei eine unerhörte Zumutung. Durch die Einführung des Schleppmonopols wird dieser Argumentation die Spitze abgebrochen. Der Staat wird es in der Hand haben, die Frachtsätze dermaßen zu beeinflussen, daß ein übergroßes Mißverhältnis zwischen ihnen und den Eisenbahntarifen verhütet, und daß der Ausfall in den Eisenbahneinnahmen durch den Ertrag der Schleppgebühren nach Möglichkeit ausgeglichen wird.

Statt eines schädlichen Konkurrenten wird der Kanal der rettende Assistent

der Eisenbahnen sein, der sie von ihrer Überbürdung befreit und ihnen die Anlage neuer Schienenwege erspart. Der Staat wird in der Lage sein, Eisenbahnen und Kanal wie einen einzigen, in seinen verschiedenen Teilen ineinandergreifenden Organismus zu verwalten und so auch das finanziell günstigste Resultat zu erreichen. Durch die Verfügung über die Gestaltung der Schleppgebühren ist der Staat ferner in der Lage, die von agrarischen Kreisen befürchtete Paralytierung des landwirtschaftlichen Zollschutzes durch allzu niedrige Kanalfrachttäge zu verhindern. Auch nach dieser Seite hin entkräftet also die Aufnahme des Schleppmonopols einen der gewichtigsten Gründe der Kanalgegner.

Muß nach alledem die Vorschrift des Schleppmonopols als ein vortreffliches taktisches Mittel anerkannt werden, für die Annahme der Kanalvorlage die Wege zu ebnen, so würde sie trotzdem selbstverständlich nicht zu billigen sein, wenn sie sich nicht durch sich selbst rechtfertigte. Eine vorurteilslose Würdigung des Für und des Wider führt jedoch zu dem Ergebnis, daß daran nicht zu zweifeln ist. Dabei braucht nicht verkannt zu werden, daß man an irgendwelches neue Staatsmonopol nur mit der äußersten Vorsicht herangehen soll. Sind wir auch von der abergläubischen Furcht vor Staatsmonopolen überhaupt längst befreit, so kann doch nicht bestritten werden, daß in dieser Beziehung über das Maß, wir wollen nicht sagen des absolut Notwendigen, aber doch des unzweifelhaft Zweckmäßigen nicht hinausgegangen werden darf, wenn nicht die Gesundheit unsrer Volkswirtschaft Schaden nehmen soll. Handelte es sich hier um die Verstaatlichung des gesamten Kanalbetriebs, also um die Monopolisierung nicht nur der mechanischen Zugkraft, sondern auch der Verfrachtung auf eignen Fahrzeugen des Staates, oder handelte es sich gar um eine Fassung des Gesetzes, aus dem sich direkt oder indirekt die Verstaatlichung der gesamten Binnenschifffahrt ergäbe, so wäre damit die Grenze des Zulässigen zweifellos weit überschritten. Den letzten Gedanken braucht man aber nur auszusprechen, und man hat zugleich seine Unausführbarkeit dargetan. Weder ist es möglich, unsre blühende und vielgestaltige Binnenschifffahrt durch einen Gewaltstreich zu vernichten, noch sie im Wege der Entschädigung zu expropriieren, um dann die mancherlei Bedürfnisse, denen sie dient, in der Form des Staatsbetriebs vermeintlich besser befriedigen zu können. Ebenso wenig kann daran gedacht werden, auf dem Rhein-Deinekanal den gesamten Schiffsbetrieb zu verstaatlichen; denn das hieße den Übergang der Fahrzeuge vom Rhein und von der Weser auf den Kanal ausschließen und dadurch nicht allein berechnete Interessen willkürlich schädigen, sondern auch den Verkehr, wegen des notwendigen Umladens der Güter, unnötigerweise verlangsamten und verteuern. Erfreulicherweise ist denn auch von den Vertretern der Regierung wiederholt erklärt worden, daß sie sich auf mehr als auf das Schleppmonopol nicht einlassen werde.

Von diesem aber muß gesagt werden, daß es sich durch sich selbst empfiehlt, wenn man nicht ohne weiteres zugeben will, daß es geradezu geboten erscheint. Der vielfach gehörte Hinweis auf das im Reiche schon bestehende Schleppmonopol auf dem Nordostseekanal will wenig sagen; denn dort rechtfertigt es

sich schon aus militärischen Gründen, und im übrigen ist dieser Kanal, was den Warenverkehr anlangt, mit dem Rhein-Weinekanal gar nicht zu vergleichen. Gerade wegen des auf diesem zu erwartenden starken Verkehrs aber ist eine einheitliche Organisation der Fortbewegung der Fahrzeuge im Interesse der Schnelligkeit und der Zuverlässigkeit dringend geboten, wenn der Schleppzug durch elektrische Kraft bewirkt wird, sogar absolut unerlässlich. Die Anwendung der elektrischen Kraft soll in dem gegenwärtigen Gesetze noch nicht ausdrücklich vorgeschrieben werden, weil man die Erfahrungen abwarten will, die der Kreis Teltow in dieser Beziehung auf dem von ihm erbauten Kanal in den nächsten Jahren machen wird. Schon jetzt kann man freilich unbedenklich sagen, daß dieser Traktionsart die Zukunft gehört. Aber auch wenn man auf dem Rhein-Weinekanal zunächst die Dampfschleppschiffahrt einführt, würde man die Zentralisation des Schleppbetriebs in einer Hand doch nicht entbehren können. Nun könnte zu diesem Zweck allerdings auch ein Privatunternehmer, eine Gesellschaft, etwa ein Syndikat für elektrische Kraft zugelassen werden; aber warum soll der von dem Schleppbetriebe zu erwartende Gewinn nicht vom Staate eingestrichen werden und so der Gesamtheit zugute kommen? Wohl gemerkt, der Staat verdrängt hier doch nicht den Privatunternehmer von einem Gebiete, das bisher schon vorhanden gewesen wäre, sondern er behält nur eine Erwerbsmöglichkeit für sich, die er eben selbst neu geschaffen hat. Dies zu tun, muß er sich sogar für verpflichtet halten, wenn, wie die Dinge liegen, nur so der Verlust in den Eisenbahneinnahmen einigermaßen ausgeglichen werden kann.

Die abfällige Kritik des Staatsmonopols führt das Schreckgespenst des Fiskalismus ins Feld. Aber wer kann behaupten, daß ein Privatsyndikat die Schleppgebühren niedriger halten würde als der Staat? Gewiß, das Privatunternehmen würde das stärkste Interesse an einer möglichst großen Frequenz haben und seine Gebührensätze danach einrichten müssen. Aber wenn bei dem angeblichen Fiskalismus etwas Erkleckliches herauspringen soll, so würde der Staat doch wohl genau ebenso verfahren müssen, es sei denn, daß man ihn nach der in gewissen Kreisen verbreiteten Theorie vom beschränkten Regierungsverstande zur Anstellung dieser einfachen Rechnung nicht fähig hielte. So hohe Gebührensätze, daß der Kanal veröden müßte, könnten äußerstenfalls in den Wünschen der rabiatesten Kanalgegner liegen. Will aber jemand glauben machen, daß die preussische Regierung so vollständig in den Händen der „††† Agrarier“ sei, daß sie sich ihnen zuliebe der flagrantesten Pflichtverletzung schuldig machen könnte?

Im übrigen hat die Kommission die Einrichtung eines Wasserstraßenbeirats beschlossen. Die Schleppgebührensätze im Gesetz festzulegen, oder sie von der Mitwirkung der Volksvertretung abhängig zu machen, geht aus verschiedenen Gründen nicht an. Der Beirat wird sich jedoch den genügenden Einfluß verschaffen können, um die Regierung in der konsequenten Befolgung einer wirklich ersprießlichen Kanalpolitik zu bestärken. Und so wird der Unterschied zwischen dem staatlichen Schleppmonopol und dem Privatunternehmen darin bestehen, daß nicht nur vor allem, sondern ausschließlich die Interessen der Allgemeinheit maßgebend und daneben die Benutzer des Kanals durch die staatliche Ver-

waltung vermöge deren enger Verknüpfung mit der Eisenbahnverwaltung in einer Vollkommenheit bedient sein werden, wie sie ihnen von einem Privatunternehmen niemals geboten werden kann.

Noch einige mehr untergeordnete Zutaten der Kommission verdienen Erwähnung, so eine Maßregel zur Verhütung ungesunder Bodenspekulation an den Ufern des Kanals, so ferner die Einsetzung von sechs Millionen zu Zwecken der Landeskultur im Zusammenhang mit dem Kanalbau. Daß das Zentrum diesmal die ehemals so heiß bestrittene Kanalisierung der ganzen Lippe durchzusetzen vermocht hat, mag, wie wir gern annehmen wollen, der überzeugenden Kraft seiner Zweckmäßigkeitsgründe zu verdanken sein. Was endlich der in geheimer Sitzung gefaßte Beschluß über Einführung von Abgaben auf den kanalisierten Flüssen zu bedeuten hat, bedarf noch der Aufklärung. Alles in allem aber kann der Kanalfreund zufrieden sein. Es ist hier nicht der Ort, eine politische Wahrscheinlichkeitsrechnung über das Ende anzustellen. Nur die Zuversicht soll ausgesprochen werden, daß sich die Sache durch ihre eigne Güte durchsetzen wird.



Werden die Sozialdemokraten marschieren?

Eine zeitgemäße Untersuchung von Karl v. Bruchhausen

(Schluß)

5. Deutsche und französische Sozialisten über Elsaß-Lothringen



ie Stellung unserer Sozialdemokraten zu Frankreich oder — genauer gesagt — zur elsäß-lothringischen Frage (darf ein guter Deutscher das Vorhandensein einer solchen „Frage“ überhaupt zugeben?) bezeichnet besonders ihr undeutsches Fühlen und Denken. Ja man kann behaupten, daß das hartnäckige Fortleben dieser „Frage“ gerade mit auf Rechnung unserer Sozialdemokratie zu setzen ist: die revanchesüchtigen Franzosen glauben im Falle eines neuen Entscheidungskrieges zwischen Deutschland und Frankreich neben Rußland noch einen andern sichern Verbündeten zu haben, die deutsche Sozialdemokratie. Diese hat denn auch trotz gelegentlicher gegenteiliger Äußerungen redlich zur Erzeugung dieses Glaubens beitragen. Ja französische Politiker können gar nicht anders, als auf die wenigstens passive Hilfe unserer Sozialdemokratie bauen.

Was ist der Streitapfel? Elsaß-Lothringen. Nun, Bebel und Liebknecht haben seinerzeit im Parlament gegen die Angliederung dieser Landesteile an das Deutsche Reich gestimmt, und sie haben sich später wiederholt mit dieser unglaublich unpatriotischen und kurzsichtigen Abstimmung geradezu gebrüht. Am 26. und am 28. September 1892 hielt Liebknecht auf dem sozialistischen Gewerkschaftskongreß zu Marseille, also auf französischem Boden vor einem hauptsächlich französischen Publikum, ein paar hochtrabende Reden, die den Vaterlandsfreund noch heute schamrot machen. Eine Nationalitätenfrage, erklärte er, existiere für die Sozialdemokraten nicht. Die deutschen und die französischen Sozialdemokraten