



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

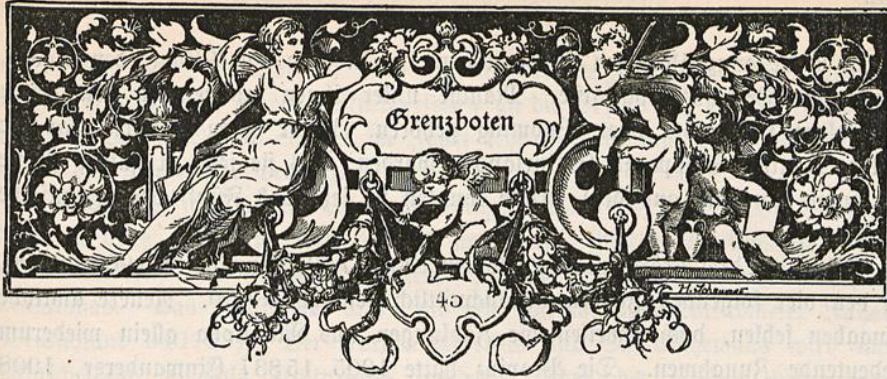
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Westkanadas Eintritt in die Weltwirtschaft

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



Westkanadas Eintritt in die Weltwirtschaft



s ist sieben Jahre her, da erlaubte die Redaktion der „Grenzboten“ dem Verfasser dieser Zeilen, die damals schon ganz verblüffenden Fortschritte in der Erschließung Westkanadas zu schildern (Heft 47 S. 459, Jahrg. 1903). Man stand noch im Anfang der neuen Periode,

die mit dem Vordringen von Eisenbahnen in die Prärien westlich von Manitoba bis hin zum fernen Felsengebirge begann. Seitdem ist die Entwicklung immer schneller gegangen. Ohne die Eisenbahnen wäre keine Nutzbarmachung landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus jenen Gegenden denkbar. Solange es sie nicht gab, beschäftigten sich selbst die wagemutigen Pioniere der Präriewirtschaft nicht mit der Frage, ob am Saskatschewan Weizen gebaut werden könne. Und selbst als die erste kanadische Pazifikbahn schon den Verkehr nach den fernen Westgestaden vermittelte, traute man der Kulturfähigkeit der Gegend nicht. Die Winter sind lang und hart, die Sommer kurz und trocken. Die Provinz Manitoba, die südöstlichste der drei neuen, führte schon lange wachsende Weizenmassen nach England aus, als weiter im Westen noch wenig Leute zugriffen, um das von den Eisenbahnen ihnen zu Spottpreisen angebotene Land zu kaufen. Die ersten Anbauversuche gaben manchen Mißerfolg. Da kamen deutsche Einwanderer aus den russischen Ostseeprovinzen, sie brachten geeignete Weizensorten für das Klima Westkanadas mit, Weizen, der spät genug gesät werden konnte, um von den späten Nachtfrosten nicht zu leiden, und der doch schnell genug reifte, um vor dem frühen Winter geerntet werden zu können. Das erkennen selbst die Engländer an. Als die Farmer nun Glück hatten mit ihrer Kultur, zogen rasch andere hinterher. England bemühte sich ernstlich und mit Erfolg, seine Auswanderer dorthin zu lenken. Deutsche, Skandinavier kamen und wurden freundlich aufgenommen. Besonders zahlreich waren die Einwanderer aus den benachbarten Nordweststaaten der Vereinigten Staaten. Diese Leute

lebten unter ganz ähnlichen Bedingungen, sie kannten das Klima, den Boden, verwandte Verkehrsverhältnisse. Manche unter ihnen mochten zu den ersten Ansiedlern in Dakota oder Wyoming gehören. Unter ihren Händen war die wilde, wertlose Steppe zu Kulturland geworden, das sie jetzt zu gutem Preise verkaufen konnten; aus dem Erlöse konnten sie jetzt das Fünf- oder Zehnfache kaufen.

Nach den drei Prärieprovinzen kamen 1901 17 000 Einwohner, 1902 33 000, in den vier folgenden Jahren durchschnittlich beinahe 48 000. Neuere amtliche Angaben fehlen, doch erweisen die Zählungen aus Manitoba allein wiederum bedeutende Zunahmen. Die Provinz hatte 1905 15 837 Einwanderer, 1908 aber 39 789. Mit verblüffender Geschwindigkeit wachsen kleine Städtchen aus dem Boden, sobald die Eisenbahn bekannt gibt, welche Stellen sie ausgewählt hat und das Land verkauft hat. Nicht selten sind Ausschüsse aus Gemeinden der benachbarten Staaten, die da kommen, um das käufliche Land zu besichtigen, manchmal mit Kaufaufträgen und manchmal schon mit dem baren Kaufschilling ausgerüstet. Sobald der erste Zug fährt, was längst vor Eröffnung des eigentlichen Betriebes zu geschehen pflegt, strömen die Einwanderer herbei. Holz, Gerätschaften und Lebensmittel sind in dem waldarmen Lande am notwendigsten. Bezeichnend sind ganze Holzhäuser, die in den waldreichen Provinzen des Ostens gefügt, gehobelt, zusammengesetzt sind, dann auseinander genommen und auf die Bahn gepackt, an ihrem Bestimmungsort schleunigst entladen und wieder zusammengesetzt werden. Wenige Tage sind dafür nur erforderlich und bald ziert die Inschrift „Monopol-Hotel“ den vorgestern noch nicht vorhandenen Ort. Händler mit Haus- und Arbeitsgerät, mit Lebensmitteln folgen auf dem Fuße nach; sodann eine Bank und ein Postamt. Der Keim der zukünftigen Großstadt ist gelegt. Als bald beginnt der Streit unter den benachbarten Stationen, welche bestimmt sei, das „Winnipeg des Westens“ zu werden.

Winnipeg! Der Stolz Westkanadas, die beneidete Großstadt, die Herberge aller guten käuflichen Dinge. Es zählte 1870 nicht mehr als 213 Einwohner, 1901 42 000, im Sommer 1909 118 000. Auch wenn man sich aller amerikanischen Neigung, mit hohen Ziffern zu prunken und uferlose Schätzungen zu machen, ganz enthält, muß man sagen: es hat eine glänzende Zukunft. Es liegt zwischen der Grenze der Vereinigten Staaten und der Südspitze des nord-südlich langgestreckten Winnipeg-Sees. Nordwestlich dehnt sich der fruchtbare aufgetrocknete Seeboden des ehemaligen Agassiz-Sees aus, von dem nur noch die Ränder vorhanden sind. An dieser Hauptstadt Manitobas, das 1906 schon 365 700 Einwohner zählte, muß der ganze Verkehr zwischen Ost- und Westkanada vorbei. Für die Verhältnisse hierzulande ist Winnipeg eine alte Stadt, denn es besitzt noch Häuser, die schon aus der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts stammen, als die unendlichen Gebiete noch nicht Kolonie des großbritannischen Staates waren, sondern einer souveränen Handelsgesellschaft gehörten, der Hudsonbai-Company. Damals war der ganze Westen Kanadas,

ähnlich wie heute der Norden, eine Wildnis für Pelzjäger, die ihren Gewinn an Zobel-, Marder-, Bären-, Stinktierfellen an die Gesellschaft abliefern, deren Handelsexpeditionen sich einmal im Jahre sehen ließen, um ihre Stationen mit dem Notwendigsten zu versorgen.

Manitoba, weitaus die kleinste Provinz Westkanadas, ist 163 000 Quadratkilometer groß, zwischen einem Drittel und einem Viertel Deutschlands. Die beiden andern, die neuen Provinzen, haben etwa den fünffachen Umfang Manitobas. Das Ganze hat also rund eine Million Quadratkilometer Inhalt (Deutschland 540 743). Der Norden Albertas und Saskatschewans wird nun wahrscheinlich niemals Kulturland werden. Aber der Süden bietet noch unabsehbare Flächen. 1900 waren erst 3 491 000 Acres (1 Acre = 0,4 Hektar) in Kultur, 1906 schon mehr als doppelt so viel: 7 916 000. Doch das ist erst der dreihundertste Teil der Gesamtfläche und vielleicht der hundertste Teil des anbaufähigen Bodens. Mehr und mehr bemächtigen sich seiner die hart arbeitenden Pioniere der menschlichen Kultur, alle getragen von der Eisenbahnverbindung und ohne sie wirtschaftlich bald verloren. Sie kommen mit etwas Arbeitsvieh, Saat Korn, arbeitensparenden Maschinen. Lohnarbeiter gibt es kaum, denn wer hierher kommt, erwirbt bald jungfräulichen Boden zu eigen. Das harte Schaffen wird durch Segen gelohnt. Nicht daß gleich im Anfang Scheffel Goldes auf die Menschen herabfielen. Ausdauer und Entbehrungen gehören dazu, aber dann kommt der Wohlstand.

Zum Weizenbau hat sich längst der Haferbau gesellt, neuerdings in bescheidenem Maßstab auch Gerste, während Roggen wenig kultiviert wird und Mais gar nicht vorkommt. Ein wichtiges Interesse haben die Ansiedler an Baumpflanzungen. Die Prärie ist schlecht hin waldblos. Alles Holz muß aus den Waldregionen des Ostens oder des Westens (Britisch-Kolumbiens) herbeigeschafft werden, auch der Brennstoff; das ist kostspielig. Die Regierung unterstützt den Trieb des Waldbaus; sie liefert unentgeltlich die jungen Bäumchen derjenigen Arten, die sich am besten akklimatisiert haben. Farmen, die schon einige Jahre alt sind, zeichnen sich dadurch aus, daß sie im Schutze junger Tannen stehen. Eine schwere Schickung ist die häufige Sommerdürre. Während im Winter die kalten Nordoststürme herrschen, wiegen im Sommer die Südwestwinde vor, und diese sind, wenn sie ankommen, bereits über den hohen Kamm des Felsengebirges gestrichen, wo sie infolge verringerten Luftdruckes den größten Teil ihrer Feuchtigkeit verloren haben. Daher zeichnet sich der Himmel bei Westwind durch Sonnigkeit aus. Die Saaten sind in vielen Gegenden immer von Dürre bedroht und zuweilen leidet die Ernte schwer darunter, wie in diesem Sommer 1910. Schon spielen die Anlagen künstlicher Bewässerung eine große Rolle. Bewässerbares Land ist bedeutend teurer als anderes.

Die staatlichen statistischen Angaben gehen dahin, daß in den drei Provinzen geerntet sind: Weizen 1900 23,4 Millionen Bushel, 1906 81,4 Millionen. Hafer 1900 16,6 Millionen, 1906 68,8 Millionen Bushel. Gerste 1900

3,1 Millionen, 1906 4 Millionen Bushel. Die Weizenernte schätzte ein Sachkennner aus dem benachbarten Nord-Dakota für 1909 auf 125 Mill. Bushel. Das sind rund 3 Millionen Tonnen, also nicht viel weniger als ganz Deutschland, das im selben Jahre $3\frac{3}{4}$ Millionen Tonnen Weizen erntete. Dieser Mann, Senator Cumber, meinte, in zehn Jahren würden dort 500 bis 700 Mill. Bushel geerntet werden. „Ich bin kürzlich in jenem Lande gewesen; ich glaube nicht, daß der Boden auf die Dauer so gut ist wie in den Vereinigten Staaten, aber ich weiß, daß in weniger als zwanzig Jahren dieses Land die Kornkammer der ganzen Welt sein wird. Nur ein sehr kleiner Teil dieses ganzen Weizenbodens ist bis jetzt unter Kultur. Ich glaube, was der Oberaufseher der kanadischen Eisenbahnlinsen, Mr. Thong, berichtet, daß damals (einige Jahre zuvor) erst 8 Millionen Acres (3,3 Millionen Hektar) unter Kultur waren, während 120 Millionen Acres (48 Millionen Hektar) schon ihre Eigentümer gefunden haben.“ Nicht erheblich abweichend lautet das Urteil eines der besten Kenner Kanadas, eines Mr. F. W. Thomson, der einem der größten Mühlenunternehmen Kanadas vorsteht. Er erklärt mindestens 250 Millionen Acres des kanadischen Nordwestens als für landwirtschaftliche Zwecke geeignet. Es sei eine sehr mäßige Annahme, wenn man davon 100 Millionen als hervorragend geeignet für den Weizenbau bezeichne. Jetzt trügen erst 7 Millionen Acres Weizen (das würde ungefähr 12 Millionen für den gesamten Getreidebau bedeuten, also seit 1906 eine Vermehrung um ein Drittel). Bei einer Anbaufläche von 100 Millionen Acres würde eine Gesamternte von 1600 Millionen Bushel zu erwarten sein, also 40 Millionen Tonnen. 16 Bushel auf den Acre ist ein Durchschnittsergebnis; es ist gleich 1000 Kilogramm pro Hektar, etwas weniger als halb so viel, wie man in Deutschland zu ernten pflegt. Wenn man nun auch bedenkt, daß wie in den Vereinigten Staaten so auch in Kanada die Ertragsfähigkeit bei längerer Kultur, die der Möglichkeit der Düngung und intensiven Bearbeitung entbehrt, der Ertrag nachzulassen pflegt, ferner daß Neigung zu allzu großen Zahlen bei Amerikanern sehr gewöhnlich ist, so wird man doch zugeben, daß die Aussicht auf zukünftige höchst bedeutende Ernten an Weizen, Hafer und Gerste sehr groß ist.

Berwerten kann Westkanada diesen Segen nur durch die Ausfuhr. Und zwar durch eine Ausfuhr in ferne Länder, nach Europa, hauptsächlich nach England. Die benachbarten Vereinigten Staaten haben selbst so viel Weizen und Futtergetreide, namentlich Mais, daß sie bedeutende Mengen ausführen müssen. Westkanada muß mit seinem Überschuß nach Osten. Ehe dieser dorthin gelangt, wird ein großer Teil seines Wertes durch Transportkosten verschlungen. Daran wird keine Macht der Welt etwas ändern. Aber die zu erwartenden Mengen sind so riesig, daß sie die vollkommensten Einrichtungen rechtfertigen, wodurch sich die Kosten bedeutend zu vermindern pflegen. Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt konkurrieren bereits um die Kundschaft. Alles sucht sich zu vervollkommen, um den lohnenden Verkehr zu gewinnen.

Als die natürlichste Straße muß die Schifffahrt auf den fünf großen zusammenhängenden Süßwasserseen gelten. Um dahin zu kommen, muß das Korn sich in der werdenden Weltstadt Winnipeg sammeln. Dort treffen bereits drei riesige ostwestliche Linien zusammen: die Canada Pacific, d. h. die älteste aller Kanada durchschneidenden pazifischen Linien, dann die Grand Trunc Pacific und die Northern Pacific. Von diesen geht die letztere nördlich, in erheblicher Entfernung von den großen Seen ostwärts gerade auf die Seehandelsstadt Quebec am unteren St. Lorenzstrom zu. Von Winnipeg ostwärts geht sie mit Ausnahme der letzten Strecke durch Wälder. Ihr fallen ungeheure Holztransporte zu, aber auf landwirtschaftliche Bebaubarkeit Nord-Ontarios und West-Quebecs rechnet sie nicht. Auch für die Kornausfuhr aus Westkanada kommt sie nicht in Betracht. Die beiden andern Bahnen sowie eine dritte Zweigbahn münden in Port Arthur an dem nördlichen, kanadischen Ufer des Oberen Sees. Hier geht das Getreide an Schiffsbord über. Die Frachtdampfer auf den großen Seen sind ozeanmäßig gebaut; es sind sehr große Fahrzeuge von bedeutender Ladefähigkeit. Die Hafeneinrichtungen sind hochentwickelt. Diese Schiffe fahren den Oberen See entlang, dann durch den Huron-See; sie vermeiden Chicago und den Michigan-See; ihr Weg führt sie ans Ostende des Erie-Sees, wo der Niagarafall ihrer Fahrt einen Riegel vorschiebt. In Buffalo können sie ihre Ladung an die Kanalschiffe des Erie-Kanals übergeben, die sie nach New York, dem großen Kornausfuhrhafen, bringen. Die Dampfer können die Ladung aber auch an Bord behalten und mit ihr neben dem Katarakt, auf kanadischer Seite, den Welland-Kanal hinabsteigen; von dort haben sie freie Fahrt durch den Ontario-See nach Montreal, wo schon die Ozeandampfer verkehren, oder weiter nach Quebec.

Zurzeit ist der Welland-Kanal nur erst für kleine Dampfer eingerichtet. Die großen müssen hüben oder drüben bleiben. Es steht indes in Aussicht, daß der Kanal umgebaut und derart vergrößert wird, daß selbst Ozeandampfer ihn passieren können. Damit eröffnet sich das Zukunftsbild, daß Ozeandampfer unmittelbar in Port Arthur (oder auch in Duluth im Staate Minnesota) anlegen, eine volle Ladung Getreide einnehmen und dann durch den Welland-Kanal und den unteren St. Lorenzstrom nach England fahren. Derartige Versuche sind sogar sehr erfolgreich ausgeführt, und zwar durch Schiffe ganz neuer Bauart, durch Walfischdeck-Dampfer. Es ist aber noch nicht viel daraus geworden. Zur Benutzung durch große Schiffe ist nämlich noch eine Korrektur des St. Lorenzstromes oberhalb Montreals bis zum Ontario-See erforderlich. Dieses Projekt ist längst aufgestellt und hat seine hitzigen Freunde, namentlich in den Uferlandchaften des Ontario-Sees, des Erie-Sees und des südlichen Huron-Sees. Zurzeit wird es durch andere Pläne in den Hintergrund gedrängt. Die Kosten sollen allzu hoch sein.

Der zweite Plan scheint dem Laienauge auf den ersten Blick noch kostspieliger, weil die zu verbessernde Binnenwasserstraße noch länger ist. Der

Huron-See bildet an seiner Nordostseite die Georgian-Bai, eine Bucht von einem Viertel seiner ganzen, 60000 Quadratkilometer betragenden Oberfläche. In diese Bucht strömt von Osten her durch den Frenchfluß das Wasser des Nipissing-Sees. Beide bilden zusammen einen einzigen Wasserspiegel, 177 Meter über dem Meere. Nur 50 Kilometer entfernt davon strömt von Nordwesten nach Osten der schiffbare Ottawastrom vorbei, der bei Montreal sich in den St. Lorenzstrom ergießt. Man möchte nun über jene 50 Kilometer Landstrecke einen Kanal bauen, der nur 22 Meter abzustiegen braucht, um bei Mattawa den Ottawafluß zu erreichen. Bis Montreal hat dieser dann noch ungefähr 100 Meter natürliches Gefälle. Und das auf ungefähr 450 Kilometer Stromlänge. Also auf $4\frac{1}{2}$ Kilometer Stromlänge durchschnittlich 1 Meter Gefälle. Ob es wirklich möglich sein wird, über eine solche Wasserstraße Ozeanschiffe zu befördern, das ist uns doch noch sehr zweifelhaft, zumal wenn man kostspielige Schleusenbauten möglichst vermeiden will. Erweist es sich aber als möglich, so hat es vor dem Welland-Kanal den Vorzug, daß die Verbindung des Oberen wie des Michigan-Sees mit Montreal und dem Ozean eine weit kürzere ist. Aber die wirtschaftliche Bedeutung des Ufergeländes des Ottawastromes und der Georgian-Bai ist ungleich geringer als die der umgangenen südlichen Seeufer.

Im Februar 1910 verhandelte das kanadische Parlament über die beiden soeben berührten Wasserbauprojekte. Ein Redner legte dar, die Vertiefung des St. Lorenzstromes mit Umbau des Welland-Kanals würde 200 Millionen Dollar kosten (850 Millionen Mark). Das Ottawa-Projekt stelle sich viel billiger und bringe weit größeren wirtschaftlichen Nutzen. Wenn der Staat ein so großes Unternehmen nicht bewältigen könne, solle er es dem Privatkapital überlassen. Die Vertreter der nördlichen Gegenden stimmten ihm lebhaft zu. Ein anderer klagte die Regierung wegen Untätigkeit an; Millionen auf eine Kriegsflotte zu verwenden anstatt auf ein solches Verkehrsunternehmen, sei „nutzlos, sinnlos, verrückt“. Der Finanzminister erkannte die hohe Bedeutung an, glaubte auch, daß die reizend schnelle Entwicklung des Verkehrs solche Aufwendungen rechtfertige, meinte aber, man solle Unternehmungen so weit ausschauender Art nicht übers Knie brechen. — Bald darauf, im März, war eine Deputation einflußreicher Leute bei dem Premierminister der kanadischen Dominion, Sir Wilfrid Laurier. Dieser erklärte sich rückhaltslos für den Kanal nach der Georgian-Bai, sobald die Finanzen es erlaubten. Die finanziellen Gesichtspunkte seien jedoch sehr bedeutsam. Die Grand-Trunc-Pazifik-Bahn sei zu beenden, die Hudsonbai-Eisenbahn sei zu beginnen. Trotzdem sehe er nicht ein, weshalb der Kanal nicht alsbald begonnen werden könne. Von der Übertragung an eine Privatgesellschaft könne er sich keinen Vorteil versprechen, denn der Staat müsse doch die Bonds verbürgen. Er sei ein alter Mann, aber er werde glücklich sterben, wenn der Kanalbau unter seinem Regime begonnen werde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten unterstützte dabei den Präsidenten. Man sieht also, daß man es hierbei nichts weniger als mit einer unbestimmten Zukunftsvision zu tun hat.

Gewichtig sind demgegenüber die Ansprüche der Eisenbahnen. Sie berufen sich mit Recht darauf, daß sie es gewesen sind, die Kanadas Wirtschaftsleben emporgebracht haben. Ganz besonders gilt das vom fernen Westen. Dieser würde noch heute als eine Einöde für Büffel und Bären angesehen werden, wenn sie nicht gekommen wären, um mit dem Transport zugleich die Kultur zu bringen. Kanada hat bereits mehr Eisenbahnen als Preußen. Dieses besaß Ende 1908 36111 Kilometer, Kanada hingegen 37507 Kilometer. Die weiten Entfernungen bringen die vielen Tausende von Kilometern. Einigermäßen dicht ist das kanadische Netz nur im Südosten. Jedes Jahr bringt neue Linien in den Weizenländereien des Westens. Aber eben im Westen liegen auch die wesentlichen Aufgaben der Eisenbahnen. An die Übernahme der Kornausfuhr von Port Arthur bis zum Seeschiff können sie nicht denken. Wohl aber kommt mit stets wachsendem Enthusiasmus der Plan in den Vordergrund, die Weizengegend mit einem Seehafen der Hudsonbai zu verbinden und damit dem Westen einen noch kürzeren Anschluß an die Salzsee zu verschaffen als an den Superior-See.

Das ist die Linie von The Pas nach Fort Churchill am Ostufer der Hudsonbai. Diese riesige Bucht, halb so groß wie das Mittelmeer, schneidet von Nordosten und Norden aus in das nordamerikanische Festland ein. Ihr südlichster Punkt liegt auf $51\frac{1}{2}$ Grad Nord, also noch etwas südlicher als London. Aber nicht das ist entscheidend, sondern der Zugang. Schiffe vom Atlantischen Ozean her müssen die Südspitze Grönlands (60 Grad) östlich liegen lassen und in die Hudsonstraße einsegeln. Sie müssen das Kap Wolstonholme umsegeln, das auf 63 Grad Nord liegt, und erst dann können sie sich südwärts wenden, um in gemäßigten Breiten zu kommen. Die Hudsonstraße hat ein grönländisches Klima. Das sommerliche Maximum steigt nicht über 15 Grad Celsius; das Jahresmittel ist $-12,7$ Grad. Spät weicht das Packeis und endlich das Treibeis dem Frühling und bald stellt der Herbst mit Treibeis sich wieder ein. Die Zeit, während welcher die Hudsonbai befahren werden kann, beschränkt sich auf drei bis vier Monate, von Mitte Juli bis Mitte November. Immerhin, die Dampfschiffahrt kann sie ausnutzen. Fort Churchill hat einen schönen, sicheren Hafen. Es liegt auf $58\frac{1}{2}$ Grad Nord, an der Mündung eines ansehnlichen Flusses, des Churchill River, der eine ganze Kette von Seen besucht, ehe er ins Meer geht. Dennoch kommt er für den Transport wenig in Betracht, da er mehrere Stromschnellen bildet, die keine Schifffahrt zulassen. Auch durchfließt er nur den nordöstlichsten, für den Weizenbau am wenigsten geeigneten Teil des neuen Landes. Port Nelson liegt 200 Kilometer südlicher, an der Mündung des weit bedeutenderen Nelsonflusses, der sich aus den beiden Saskatschewanströmen bildet und auch dem großen Winnipeg-See seinen Besuch abstattet. Hier könnte es in den Sommermonaten großartige Stromschiffahrt nach Port Nelson geben, wenn nicht der Boden die leidigen Stufen und damit Stromschnellen hätte. Statt der Flußschiffahrt wird man also auf eine Eisenbahnverbindung von den Weizenländereien nach Fort Churchill oder nach Port Nelson ausgehen

müssen. Das ist die Hudson-Eisenbahn, die augenblicklich Kanada in Aufregung versetzt, aber auch — England.

The Pas ist eine Station an der Canadian-Northern-Bahn, am Südufer des Saskatschewanflusses, nordwestlich vom Winnipegosis-See. Von dort würde die Linie nach Port Nelson 760 Kilometer, nach Fort Churchill 885 Kilometer lang sein. Für die kürzere Linie nach dem südlichen Hafen werden die Kosten auf $21\frac{1}{2}$ Millionen Dollar geschätzt, für die längere nach Fort Churchill auf $25\frac{3}{4}$ Millionen Dollar. Den Ausschlag zugunsten Fort Churchills scheinen die Hafenverhältnisse zu geben. Man spricht fast nur noch von diesem als Endpunkt. Natürlich ist die Seefahrt entsprechend weiter als von Ostkanada aus, aber wie wenig das ist, darüber täuscht man sich leicht, wenn man nicht bedenkt, wie rasch nach Norden zu die Grade kürzer werden. Von Liverpool nach Fort Churchill sind es 2946 Seemeilen, nach Montreal über Kap Race 2927, durch die sehr neblige, gefährliche Bellevillestraße zwischen Neufundland und Labrador 2761. Der Unterschied ist für ein einmal in der Fahrt befindliches Schiff sehr unerheblich: zwischen der kürzesten und der längsten der angegebenen Entfernungen nicht mehr als ein Tag. Weit mehr als das wird an Landtransport gespart, denn The Pas ist um 1000 Seemeilen (1855 Kilometer) näher bei Fort Churchill als bei Montreal. Die Anwälte der Hudsonbai-Bahn rechnen aus, daß der neue Weg den Weizen um 15 Cents den Bushel nach Liverpool befördere. Das wären ungefähr 22 Mark die Tonne, also eine höchst bedeutende Ersparnis, die auf Millionen Tonnen des zu erwartenden westkanadischen Weizens eine erkleckliche Summe ausmachen würde. Daraus würde sich ein bedeutendes Anlagekapital rechtfertigen.

Fragen wir nun, ob die Schiffahrt durch die Hudsonstraße und Hudsonbai nicht solche Gefahren und demgemäß Versicherungskosten mit sich bringt, daß die Ersparnis wieder eingebüßt wird. Dem wird aufs nachdrücklichste widersprochen. In dreihundert Jahren sollen achthundert Schiffe aller Art die große Bucht aufgesucht haben; nur zwei kleine Schiffe sind, soweit bekannt, verloren gegangen. Die Gewässer sind frei von Klippen und Sandbänken. Nebel und schwere Stürme sind in den Verkehrsmonaten selten; für den Nebel fehlen die für die Neufundlandsbänke so sehr eigenartigen Voraussetzungen. Die Hudsonbai selber ist keineswegs stark von Packeis oder Eisbergen heimgesucht. Die Schwierigkeit in der Hudsonstraße kann jedoch nicht verkannt werden. Ob diese im Winter zufriert, weiß man nicht. Die Erfahrung hat aber gelehrt, daß von Mitte November an keine Schiffe mehr passieren können. Bis Mitte Juli bleibt die Schiffahrt geschlossen; sicher ist von Ende Juli an alles frei bis auf vereinzelte Eisberge. Die Belle-Isle-Straße nach dem St. Lorenzstrom ist mindestens ebenso sehr heimgesucht. Marconi-Stationen könnten zur Warnung und Hilfebeschaffung viel tun. Man kann also annehmen, daß die Hudsonstraße vom 20. Juli bis 10. November ruhig befahren werden kann. Das sind sechzehn Wochen. In dieser Zeit könnten Dampfer aus England dreimal die Fahrt nach Fort Churchill

und zurück machen. Da das Korn im August reift, so würde es, wenn man sofort zum Dreschen schritte, um Mitte September im Hafen zur Ausfuhr bereit liegen. Das wären immer noch acht Wochen, also ausreichend für die Beladung und die sofortige Abreise des Schiffes nach Liverpool sowie Rückkehr und abermalige Abreise. Aber gegenüber den schon jetzt verfügbaren und vollends den in der Zukunft erwarteten vielen Millionen Tonnen an Weizen und obendrein an Hafer und Gerste würde die Eisenbahn von Mitte September bis zum ersten Drittel November unzulänglich sein. Sie soll das Korn aus allen Teilen des Getreidelandes zusammenholen; schon das erfordert bei den sehr bedeutenden Entfernungen ein sehr großes rollendes Material. Dann soll noch der Transport von The Pas nach Fort Churchill oder Port Nelson, also 760 oder 885 Kilometer, nachfolgen. Die Wagen und Lokomotiven müssen, wenn sie mehrmals benutzt werden sollen, den Rückweg machen. Wenn man nicht ein rollendes Material von einer unvernünftigen Größe, für das man zehn Monate im Jahr keine Verwendung hat, anschaffen will, so muß man den Gedanken aufgeben, die Ernte noch bis etwa zum 10. November an den Seehafen zu bringen. Das ist aber auch gar nicht nötig. Auch die konkurrierenden Routen werden um dieselbe Zeit von Frost versperrt. Port Arthur friert im November zu, der geplante Ottawa-Kanal wird noch weit früher geschlossen sein, da er so viel weiter nach dem kälteren Osten zu gelegen ist. Also muß doch Vorkehrung getroffen werden, um das Korn, das nicht mehr fortgeschafft werden kann, zu überwintern. Entweder haben die Farmer selbst Einrichtungen dafür oder sie haben solche in den kleinen Städten des Weizenbezirks, wo Banken ihnen sofort Vorschuß darauf geben, wenn die Farmer nicht den alsbaldigen Verkauf vorziehen. Diese Lager sind nach dem bekannten Silosystem gebaut. Solche Silos könnte man auch in Fort Churchill herstellen, was wenig Geld kostet, da diese Holzbauten aus importierten kanadischen Brettern leicht aufgeschlagen werden können. Es macht übrigens für die ganze Sache wenig Unterschied, ob das Korn an der Erzeugungstätte oder am Hafenplatz überwintert wird. Wenn im Juli die ersten Dampfer ankommen, werden sie im einen wie im andern Fall so viel Korn vorfinden, daß sie alsbald die Rückreise antreten können. Bei der heutigen Organisation des Weltverkehrs geht kein Schiff „auf Adventure“ nach einem so abgelegenen Platz, sondern nur in fester Verfrachtung. Und diese geht auf telegraphischem Wege auf Grund der vorhandenen Vorräte vor sich.

Der Bau der Bahn würde durch den kanadischen Staat vor sich gehen. In allen Regierungskreisen herrscht ein so großer Eifer, daß der Entscheidung schon in der nächsten Zukunft entgegen gesehen werden kann. Es handelt sich um ein Weltverkehrsunternehmen ersten Ranges.

Natürlich hat der Gedanke auch seine Gegner, vor allem in der Stadt Montreal, deren Stellung dadurch Schaden leiden würde. Sie macht geltend, daß die Hudson-Straße keine Leuchttürme besitze und ohne diese nur unter großer Gefahr passiert werden könne. Auch hätten die eintönigen Ufer keine

Seezeichen. Die Kompassse auf eisernen Schiffen hätten immer ihre Lücken, in so hohen Breiten aber vollends. Das Schlimmste sei, daß die Schiffe immer mit Treibeis rechnen müßten, so daß sie einer tiefgehenden, geschützten Schraube bedürften. Mit einem Tonnengehalt von etwa 2000 — das sind kleine Schiffe — sei die Größe begrenzt und daher die Krustersparnis eingebildet. Das Ausland hat zunächst als Unbeteiligter diesen Streit mit anzusehen. Sein Ausfall dürfte jedoch weithin seine Wirkungen erstrecken.



Wirkliche Schäden in der preußischen Verwaltung

I.



Bei meinen Untersuchungen über die Zustände in der preußischen Verwaltung*) bin ich davon ausgegangen, daß die Leistungen der Verwaltung immer abhingen von der Tüchtigkeit der Verwaltungsbeamten, und dieser genau entsprächen. Ich habe nun schon in meinen früheren Artikeln, namentlich im zweiten, ausgeführt, daß die Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit der höhern preußischen Verwaltungsbeamten durch zwei Gebrechen beeinträchtigt würden, die seit Jahrzehnten allmählich den Verwaltungsdienst ergriffen hätten. Es sind dies Dilettantismus und Nepotismus, oder auf gut deutsch Stümpertum und Günstlingswirtschaft. Ich meine damit, daß wir nicht mehr Fachmänner sind, da wir nicht die gründliche und allseitige fachmännische Ausbildung und Schulung haben, ohne die wir den gewaltig gesteigerten Aufgaben der Verwaltung nicht gewachsen sein können. Die Günstlingswirtschaft bedeutet, daß in den Personalfragen der Verwaltung nicht mehr sachliche Gründe allein den Ausschlag geben, wie es geboten wäre, sondern allerhand persönliche Erwägungen und Strebungen, so daß die Entscheidungen nur allzu häufig vom Zufall, namentlich von zufälligen persönlichen Beziehungen beeinflusst werden. Dadurch wird die für jeden Fortschritt so überaus wichtige sachgemäße Auslese der Besten und Tüchtigsten mehr oder weniger vereitelt. Ich muß der Vollständigkeit halber auch hier noch einmal auf diese Dinge eingehen, wobei ich für weitere Einzelheiten auf meine früheren Artikel verweise.

Das heutige Beamtentum der preußischen Verwaltung ist eine Schöpfung der Könige Friedrich Wilhelms des Ersten und Friedrichs des Großen, namentlich des ersteren. Diese beiden Herrscher waren, wie sie oft und scharf ausgesprochen

*) Vgl. Die Not der preußischen Verwaltung, „Grenzboten“ 1910 Heft 3 und die Fortsetzungen Heft 4, 5, 7, 15, 16 und 18.