



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

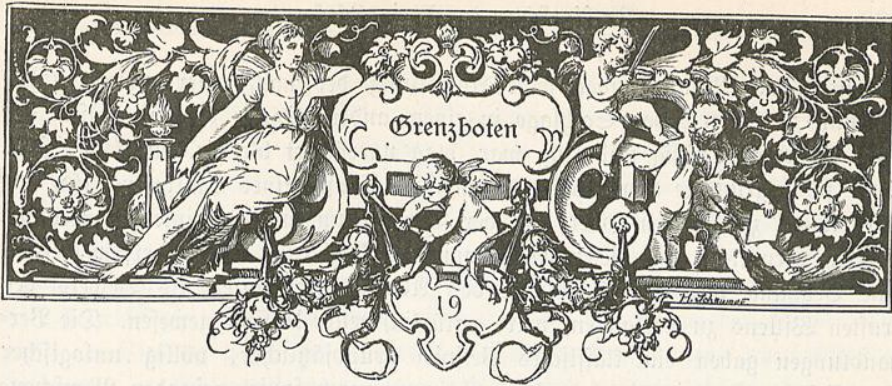
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

β: Die Aussichten des Rhein-Elbkanals

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



Die Aussichten des Rhein-Elbefanals



Die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses über den Gesetzentwurf für den Bau eines Schiffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe haben nach fünftägigen Debatten zur Überweisung der Vorlage an eine besondere Kommission von achtundzwanzig Mitgliedern geführt. Entsprechend der Mehrheit der Redner, die bei der ersten Lesung zum Worte gekommen waren, und der hinter ihnen stehenden Mehrheit der Abgeordneten soll auch der größte Teil der Kommissionsmitglieder aus Gegnern der Vorlage bestehen, und es fehlt deshalb nicht an Stimmen, die der Regierung eine sichere Niederlage voraussagen. Hoffentlich täuschen sich diese Propheten. Wenn sie Recht behielten, so wäre das gerade nach den Ergebnissen der fünftägigen Verhandlungen vom 13. bis 18. April ein trauriges Armutszeugnis für die politische Reife der preußischen Volksvertreter.

In den Motiven zu der Vorlage war ausdrücklich erklärt: „Die Staatsregierung bringt in dem vorstehenden Gesetzentwurf den Bau eines Kanals vom Rhein bis zur Elbe in der Überzeugung in Vorschlag, daß dieser Kanal im Interesse des Verkehrs und der heimischen Gütererzeugung notwendig ist, und daß das allgemeine Wohl erheblichen Schaden leiden würde, wenn dessen Erbauung nicht ohne allen Verzug in Angriff genommen wird.“ Das ist nach Form und Inhalt ein ungewöhnlich scharfes Eintreten für die Sache, und die inhaltsreichen Reden der vier dabei interessierten Minister — der öffentlichen Arbeiten, des Handels, der Landwirtschaft und der Finanzen — haben die Einmütigkeit der Überzeugung und den festen Willen der Staatsregierung, das große seit anderthalb Jahrhunderten geplante und seit fast fünfzig Jahren auf der Tagesordnung stehende Werk endlich durchzuführen, ganz außer Zweifel gestellt. Wir glauben auch nicht, daß die viel besprochne Bemerkung des

Ministers von Miquel über seine Auffassung der nach einer etwaigen Ablehnung zu erwartenden Sachlage in einem andern Sinne zu deuten ist. Ob diese Bemerkung nötig und klug war, mag unerörtert bleiben, auf keinen Fall giebt sie begründete Veranlassung, an dem Ernst seines Eintretens für den Mittelkanal zu zweifeln oder gar der Vorlage ungünstige Hintergedanken bei ihm zu vermuten. In dieser Frage von der Regierung bei der ersten Lesung eine Drohung mit der Auflösung des Abgeordnetenhauses als Beweis des ernstesten Willens zu verlangen, wäre natürlich heller Unsinn gewesen. Die Verhandlungen gaben ein klassisches Beispiel grundsätzlicher, völlig unlogischer Opposition, aber man darf doch wohl immer noch soviel gesunden Menschenverstand bei den preußischen Parlamentariern voraussetzen, daß durch die Kommissionsberatungen und die endliche Beschlußfassung im Plenum die in der ersten Lesung dem Landtag in Aussicht gestellte Blamage glücklich abgewandt werden wird.

Mit Recht hat Herr von Miquel darauf hingewiesen, daß im Jahre 1886 der Bau des Kanals von Dortmund nach Emden unter der ausdrücklichen, vom Landtage selbst gestellten Bedingung gesetzlich sanktioniert worden ist, daß dieser Kanal nicht für sich als ein abgeschlossenes Ganze, sondern nur als ein Teil des jetzt vorgeschlagenen Mittellandkanals betrachtet werden solle. Das Gesetz vom 9. Juli 1886 (Gesetzsammlung S. 207) ermächtigt die Regierung in § 1, Absatz 1 wörtlich: „zur Ausführung eines Schifffahrtskanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittlern und untern Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden, und zwar zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund nach der untern Ems, einschließlich der Anlage eines Seitenkanals aus der Ems von Oldersum nach dem Emdner Binnenhafen“ — so und so viel Geld auszugeben. Es sei, sagte Herr von Miquel treffend, heute deshalb die Frage dahin zu stellen: „sind entscheidende Gründe vorhanden, welche den Landtag zwingen, von seiner eignen gesetzlichen Initiative seinerseits zurückzutreten und der Staatsregierung zu sagen: wir legen auf die Ausführung dieses Gesetzes überhaupt kein Gewicht mehr, weil veränderte Verhältnisse zu einer andern Schlußfolgerung zwingen?“

Eine solche Begründung ist in den zahlreichen und langen Reden der Kanalgegner nirgends zu finden, wohl aber ist in den Darlegungen der Regierungsvertreter schlagend nachgewiesen worden, daß die Entwicklung der Verhältnisse jetzt zur Ausführung des Gesetzes von 1886 zwingt.

Die alle Voraussicht übertreffende Zunahme des Güterverkehrs in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren, sowohl auf den Eisenbahnen wie auf den Wasserstraßen, zwingt die Regierung, ernstlich an Maßnahmen zu denken, die auch in einer mehr oder weniger fernen Zukunft die Verkehrswege befähigen, den an sie zu stellenden Forderungen zu entsprechen. Die Leistungsfähigkeit der zur Zeit vorhandenen Eisenbahnen und Kanäle genügt dem heutigen Bedürfnis

schon nicht mehr, und selbst wenn in der Zunahme des Güterverkehrs über kurz oder lang, was wir für sehr wahrscheinlich halten, wieder einmal Perioden langsamern Tempos eintreten sollten, ist die Staatsregierung doch genötigt, mit einer weitem, ganz erheblichen Steigerung der Ansprüche an die Verkehrswege zu rechnen. Es handelt sich dabei für sie nicht nur um die Lage nach zehn oder fünfzehn und selbst zwanzig Jahren, sie hat vielmehr für Menschenalter hinaus Vorsorge zu treffen, wenn sie sich vor dem Vorwurf der Kurzsichtigkeit und Fahrlässigkeit bewahren will. Die sich seit Jahren wiederholenden Angriffe im Landtag gegen die Staatseisenbahnverwaltung wegen unzureichender Leistungen im Güterverkehr und wegen der damit zusammenhängenden angeblichen zunehmenden Unsicherheit im Personenverkehr haben die Aufmerksamkeit des Publikums oft genug auf diese Frage hingelenkt und den Landtag bekanntlich veranlaßt, zur notwendigen Erhöhung der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen beträchtliche Mittel — mehr als die Regierung verlangte — zur Verfügung zu stellen. Was die Zukunft betrifft, so war die Regierung vor die Frage gestellt, ob sie — immer abgesehen von allen sonstigen für die Vervollkommnung des Kanalnetzes geltend gemachten und beim Erlaß des Gesetzes vom 9. Juli 1886 maßgebenden Gründen — den zu erwartenden sehr viel höhern Ansprüchen durch erweiterte Eisenbahnanlagen allein oder in Verbindung mit einer Vervollkommnung der Wasserstraßen besser, d. h. billiger und sicherer, werde genügen können.

Diese Frage ist es, bei der die Opposition der heutigen Kanalgegner wenigstens mit einem schwachen Schein logischer Begründung ausgestattet ansetzt — freilich aber auch hier wieder schleunigst mit sich selbst in Widerspruch gerät.

Erstens wird nämlich behauptet, die Zeit der Binnenwasserstraßen sei vorüber, mit den Eisenbahnen könnten die Kanäle nicht mehr konkurrieren. Zum Beweis dafür dient allein ein Hinweis auf das Ausland: Amerika, England, Frankreich. Graf Kanitz zitierte den Ausspruch amerikanischer Ingenieure, daß der für verrückt erklärt werden würde, der heute noch in Amerika einen Kanal neben der Eisenbahn bauen wollte. Die ganze Unhaltbarkeit dieses Einwands wurde von den Ministern schlagend nachgewiesen. Amerika ist wegen der bekannten gewaltigen Konkurrenzmanöver der Verkehrsunternehmungen unter einander absolut nicht mit Preußen zu vergleichen, wo der Staat die Eisenbahnen in der Hand hat und die Kanäle baut oder bauen will. In England und Frankreich ist es wohl hauptsächlich die in den technischen Einrichtungen, Ausmessungen usw. begründete Leistungsunfähigkeit der Kanäle, die die Entwicklung des Wassertransports im Vergleich zum Eisenbahnverkehr teilweise verzögert hat, sodaß auch hier jede beweiskräftige Parallele fehlt. Umso schwerer fällt dagegen das klassische Beweismaterial, das uns die Statistik der preussischen Eisenbahnen und Kanäle an die Hand giebt, für die Vorlage ins Gewicht. Es beweist unverkennbar, daß die gewaltige Entwicklung des Eisen-

bahnverkehrs in Preußen nicht nur keine Lähmung des Kanalverkehrs zur Folge gehabt, der Kanalverkehr sich vielmehr in noch stärkerem Maße als der Eisenbahnverkehr gesteigert hat. Minister Brafeld hat das in der Sitzung vom 17. April durch folgende Zahlen veranschaulicht: „Auf den Binnenwasserstraßen hat sich die Zahl der Tonnenkilometer von 1875 bis 1895, also in zwanzig Jahren, entwickelt von 2900 auf 7500 Millionen Tonnenkilometer, hat sich also etwa verdreifacht. Die Zahl der Tonnenkilometer auf den deutschen Eisenbahnen ist von 10000 auf 26500 gestiegen, hat sich also nicht ganz verdreifacht. Wenn Sie aber nun erwägen, daß wir im Jahre 1875 10000 Kilometer Wasserstraßen hatten und im Jahre 1895 ebenso viel, daß wir dagegen im Jahre 1875 26500 Kilometer Eisenbahnen hatten und im Jahre 1895 44000 Kilometer, so ergibt sich, daß die kilometrische Entwicklung auf den Wasserstraßen von 290000 Tonnen in zwanzig Jahren steigt auf 750000 Tonnen, also um 159 Prozent, während der kilometrische Verkehr der Eisenbahnen von 410000 Tonnen im Jahre 1875 steigt auf 590000 Tonnen im Jahre 1895, also um nur 44 Prozent. Sie sehen hieraus, daß in der That die Expansionsfähigkeit des Wasserverkehrs erheblich bedeutender ist als diejenige auf den Eisenbahnen.“

Nicht minder schlagend hat die preußische Verkehrsstatistik auch den Einwand widerlegt, daß die Konkurrenzfähigkeit der Wasserstraßen auf ihrer Abgabefreiheit beruhe. Eine Vergleichung der Verkehrsentwicklung auf dem Rhein und der Elbe, die abgabefrei geblieben sind, mit der auf der regulierten Oder, wo Abgaben erhoben werden, ergibt, daß sich der Verkehr auf der Oder von 1886 bis 1896 sechsfacht, der auf dem Rhein und der Elbe nur verdoppelt hat. Die riesige Entwicklung der Schienenwege nach und um Berlin hat es nicht zu verhindern vermocht, daß der Wasserverkehr gewaltig gestiegen ist, und heute 80 Prozent der in Berlin verbrauchten Massengüter auf dem Wasserwege eingeführt werden. Der Rhein mit seinen beiden Uferbahnen hat von einer Lähmung des Wassertransports durch die Eisenbahnen nichts erkennen lassen, und wie großen Wert eine klug rechnende, weitschauende Bevölkerung auf den Binnenwasserverkehr legt, hat deutlich das kleine Bremen bewiesen, das sich angesichts des Kanalprojekts sofort bereit erklärt hat, die ganze Weserkanalisierung mit einem Aufwande von allein 43000000 Mark selbst zu übernehmen. Und nun soll Preußen mit seinen gewaltigen Einnahmen aus den Verkehrsanstalten nicht einmal imstande sein, zehn Jahre lang jährlich sieben zehn Millionen für den Kanalbau aufzuwenden? Wenn diese Posten neu für Eisenbahnbauten in den Etat eingestellt werden sollten, würde, wie der Abgeordnete Schmieding mit Recht sagte, im Landtage überhaupt keine Debatte stattfinden, kein Hahn darüber krähen. Für den Mittellandkanal aber will man, obgleich er seit 1886 beschlossene Sache ist, keine Mark hergeben, denn, so sagt man: Kanäle könnten neben den Eisenbahnen nicht bestehn!

Zweitens behaupten nun aber ganz dieselben Leute: der Mittellandkanal

wird der Staatseisenbahn eine verhängnisvolle Konkurrenz machen, ihre Überschüsse werden dadurch herabgedrückt werden. Natürlich haben die Minister solchen grundsätzlichen und grundlosen Opponenten gegenüber schließlich nur noch Spott übrig gehabt. Aber leider ist die große Masse des gebildeten Publikums nur zu sehr geneigt, Vernunft und Logik beiseite zu stellen, sobald oppositionelle Schlagworte ausgegeben sind, mögen sie sich auch schroff widersprechen und sich gegenseitig aufheben.

Auch darüber ist seitens der Regierungsvertreter gar kein Zweifel übrig gelassen worden, daß die Hoffnung, durch Vermehrung der Eisenbahnen allein mit geringern Kosten den zu erwartenden Ansprüchen des Verkehrs in Zukunft genügen zu können, falsch ist, daß vielmehr die Anlage neuer Gleise und Bahnhöfe, wenn sie den Transport der Massengüter allein bewältigen sollten und zugleich den andern Ansprüchen halbwegs genügen, den Aufwand von Summen erfordern würden, wogegen die Kosten des Kanalbaus verschwindend sind.

Nach gewissenhafter Prüfung aller Umstände kann die Regierung nicht anders, als die zukünftige Entlastung der Eisenbahnen durch Ausbau der Wasserstraßen vorzubereiten und zu sichern. Thatsächlich stellt sich die bisher erwähnte Polemik gegen die Vorlage nur dar als eine Klopffechterei ohne ernsthafte sachliche Bedeutung.

Auch die Behauptung, daß durch den Mittellandkanal die Überschwemmung des Inlandsmarkts mit fremdem Getreide werde gefördert werden, ist von den gut agrarischen Ministern Miquel und Hammerstein mit mathematischer Schärfe widerlegt worden. Mit dem Zirkel in der Hand kann sich jedermann auf der Landkarte davon überzeugen, daß der Kanal in keinem Teile dem Getreideimport neue Vorteile bringt, wohl aber den Transport der landwirtschaftlichen Produkte Osteliens nach dem deutschen Westen wesentlich zu verbilligen verspricht. Die agrarische Opposition im Landtage scheint auch von diesem Vorwand keinen Eindruck mehr zu erwarten, wenn sie auch bei den Bauern immer noch Stimmung damit gegen die Regierung zu machen versuchen und verstehen wird. Aber es wird unentwegt weiter opponiert, auch ohne jeden Vorwand.

Was gerade diese ganze Opposition in Wahrheit wert ist, das hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 18. April in einer weit über den Rahmen der Kanalvorlage bedeutenden Kritik der Reden des Grafen Kanitz mit voller Klarheit dargelegt. Graf Kanitz hatte seine und seiner Parteigenossen Anschauungen unter dem lebhaften Beifall der Agrarier wie folgt scharf formuliert: „Ich darf meinen Standpunkt zu dieser Vorlage nochmals dahin zusammenfassen, daß ich durchaus keinen Stillstand in der Entwicklung unsers Verkehrs wesens wünsche. Aber diese Entwicklung muß eine gleichmäßige sein; sie muß allen Landesteilen gleichmäßig zu gute kommen. Sie muß namentlich mit der Produktion gleichen Schritt halten, mit ihr Hand in Hand gehn; sonst werden die Verkehrserleichterungen mehr dem Auslande als dem Inlande zu gute kommen. Wir gelangen dann zu keinem wirtschaftlichen Aufschwung, sondern nur zu

Verschiebungen. Die reichen Bezirke werden noch reicher, die armen noch ärmer werden. Die sozialen Mißstände, an denen wir heute schon krankten, werden nur noch weiter verschärft werden.“ Graf Kanitz ist ein ernster, kluger Politiker, der logisch denkt und die Rede in seltenem Maße in der Gewalt hat. Wenn er, wie hier, in jedem Satz eine Verkehrtheit zu produzieren genötigt war, so ist das der beste Beweis, wie es mit dem, was er vertritt, in Wahrheit aussieht. Der Minister Thielen hat ihm darauf geantwortet: „Meine Herren, der lebhafteste Beifall, welcher dieser Auffassung des Herrn Grafen Kanitz zu teil geworden ist, muß mich zu der Annahme führen, daß auf diesem Standpunkte seine gesamten Parteigenossen — mit einigen Ausnahmen vielleicht — stehen. Wenn dieser Standpunkt aber der maßgebende für unsre Zukunft sein soll, dann ist es überhaupt mit unsrer Verkehrsentwicklung vorbei; dann können wir weder eine Eisenbahn künftig bauen noch einen Kanal, noch eine Kleinbahn, noch eine Chaussee, denn dieser Maßstab, an jeden Vorschlag zu einer neuen Eisenbahn angelegt, muß zu einer unbedingten Verwerfung führen. Dem ganzen Lande kommt niemals eine Eisenbahn, eine Kleinbahn oder noch viel weniger eine Chaussee zu gute, sondern immer nur ganz bestimmten Landesteilen. . . . Dann wird es allerdings dahin kommen, daß wir allmählich aus der Reihe der entwicklungsfähigen, der leistungs- und wettbewerbsfähigen Länder ausscheiden; dann wird es allerdings dahin kommen, daß Sie nicht mehr — wie es Gott sei Dank bisher immer noch der Fall ist — einen intensiven Betrieb in der Landwirtschaft haben, sondern extensiv wirtschaften und die Schafe über ihre Brachen und Weiden werden gehn lassen oder den größten Teil ihres Aekers anschonen.“

Es ist wirklich eine geradezu abergläubische Furcht vor der weiteren Entwicklung der industriellen Gütererzeugung und des Warenaustauschs, was die Agrarier in die Opposition gegen den Mittellandkanal hineintreibt. Sie wissen selbst nicht recht, was sie wollen und fürchten, und da ist doch wohl zu hoffen, daß es der Regierung in den Kommissionsverhandlungen gelingen werde, die ostelbische Gespensterfurcht mit einigem Erfolg zu bekämpfen, wenn sie selbst sich der verhängnisvollen Gespensterfurcht entschlägt, die sie seit Jahren immer wieder zur Kapitulation vor der agrarischen Reaktion getrieben hat.

In hohem Grade zu beklagen ist es, daß die Vertreter der schlesischen Montanindustrie und des schlesischen Handels der agrarischen Opposition eine Bundesgenossenschaft leisten, die an Schärfe und Gehässigkeit des Tons die Wortführer des Bundes der Landwirte bei weitem überbietet. Die Breslauer Handelskammer und der Abgeordnete Gothein vor allem haben die schlesischen Sonderinteressen gegen den Mittellandkanal in einer Weise ausgespielt, daß ihnen jedes Recht abgesprochen werden muß, sich über die „Begehrlichkeit“ der ostelbischen Landwirte zu beschweren. Die Antwort, die der Minister Thielen dem Grafen Kanitz hat zu teil werden lassen, gilt Wort für Wort auch für

sie. Der schlesische Liberalismus würde wohl daran thun, sich nach andern Sprechern umzusehen. —

Die Regierung hat bereitwilligst anerkannt, daß die Wasserverbindungen Schlesiens eine Verbesserung brauchen. Sollen sie wirklichen Nutzen schaffen, so müssen sie eben auch zu einer Leistungsfähigkeit gebracht werden, wie man sie verständigerweise für den geplanten Rhein-Elbekanal von vornherein in Aussicht genommen hat. Aber die gegenwärtige Kanalvorlage hat doch nicht den Sinn, daß mit dem Rhein-Elbekanal überhaupt die Verbesserung der preußischen Wasserstraßen abgeschlossen sein soll? Es ist völlig widersinnig, wenn der Abgeordnete Gothein und die Breslauer Handelskammer die Zustimmung zum Bau des Rhein-Elbekanals davon abhängig machen wollen, daß durch das Gesetz, das diesen Bau vorschreibt, zugleich der Ausbau besserer Wasserwege für Schlesien und andre sogenannte „Kompensationen“ garantiert werden. Wohin soll dieser Schacher führen? Sollen die Herren Abgeordneten etwa in Zukunft ihr Votum für irgend eine Vorlage verweigern dürfen, wenn nicht in der Vorlage alle Herzenswünsche ihrer Wähler aufgeführt und mit einem gesetzlichen Versprechen auf Erfüllung abgestempelt werden?

Auch die Herren aus Altona haben Lust, so etwas zu versuchen. Es ist ganz klar, daß bei dieser kläglichen Politik der Volksvertreter Deutschland aus der Reihe der entwicklungsfähigen, leistungs- und konkurrenzfähigen Länder ausscheiden muß, wie der Minister Thielen sagte. Wir schwärmen nicht für den agrarischen Egoismus, aber dieser Krämergeist der Kaufleute und Industriellen ist uns noch viel widerwärtiger, denn er weist darauf hin, daß gerade der Stand, auf dem Deutschlands Zukunft vielleicht für Menschenalter beruht, noch ganz unfähig und unreif ist, eine führende politische Rolle zu spielen.

Man sagt, die die konservativen Parteien beherrschenden Agrarier und die Kanalgegner im Zentrum wollten die Kanalstrecke von Dortmund nach dem Rhein bewilligen, die Verbindung mit der Elbe aber ablehnen. Die Blamage des Landtags wird dadurch erst recht in ein helles Licht gestellt, denn die große Aufgabe, die der Staat zu lösen hat, besteht gerade in dem Bau des seit dem Großen Kurfürsten als nötig erkannten Mittellandkanals, nicht im Bau des Rhein-Dortmundkanals, den Privatleute sofort als einträgliches Geschäft unternehmen würden, wenn der Staat ihn nicht unternimmt.

Wie aber auch dieses Abgeordnetenhaus jetzt beschließen mag, der Mittellandkanal wird gebaut werden, wenn die Regierung überhaupt noch Überzeugungen und Willen hat. Je krasser sich die Unfähigkeit der gegenwärtigen Parteien, zum Wohle des Vaterlands des Königs Politik zu unterstützen, auch in dieser Frage wieder offenbart, um so eher kommt vielleicht die preußische Wählerschaft zu der Erkenntnis, daß es so nicht weiter geht. β

