

Die Wasserstraßenpolitik nach dem Kriege.

Von einem hervorragenden Sachkenner erhalten wir folgende Darlegungen:

Das Interesse für den Ausbau eines deutschen Wasserstraßennetzes ist seit Jahrzehnten immer stärker hervorgetreten, nicht nur in weiten, immer größer werdenden Kreisen unserer Bevölkerung, sondern auch bei den deutschen Fürsten, deren persönliches Eintreten für die Sache — es sei nur an die Träger der preussischen, der bayrischen, obenburgischen und toburgischen Kronen erinnert — sehr zur bisherigen Entwicklung beigetragen hat. Die Entwicklung hat während des Krieges nicht stillgestanden; sie erhielt im Gegenteil aus den Kriegsereignissen neue Antriebe und nahm deshalb an Stärke noch zu. Ueberall sieht man die Vertreter und Bevollmächtigten der zahlreichen einzelnen Wasserstraßenpläne mit erhöhtem Eifer für diese Projekte eintreten, wobei die Erfahrungen des Krieges zur Verstärkung der Gründe für die Verbesserung und Vervollständigung unseres Wasserstraßennetzes verwertet werden. Im Osten soll nicht nur die Anziehungskraft unserer Seestädte auf das bisher russische Hinterland durch den Ausbau der Weichsel und des Njemen verstärkt, sondern auch der Verkehr der Ostmarken mit den westlicheren preussischen Provinzen durch Kanalbauten erleichtert werden. Man verlangt den sogenannten Ostkanal von der Weichsel nach den masurenischen Seen und außerdem eine Kanalverbindung von der mittleren Oder in nordöstlicher Richtung durch die Provinz Posen nach der Weichsel bei Bromberg, die der Eisenbahn für die Kohlenversorgung von Ost- und Westpreußen, wo im Frieden viel englische Kohle verbraucht wurde, eine wirksame Entlastung bringen soll. Die Fortsetzung des Rhein-Weiser-Kanals von Hannover zur Elbe wird aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen — die letzteren werden hauptsächlich in dem Bedürfnisse der Eisenbahn nach Entlastung bei Heeresbedarfsleistungen erblickt — dringend verlangt. Die kriegerischen Ereignisse auf dem Balkan und die bewährte Waffenbrüderschaft mit Oesterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei, haben das Verlangen nach dem Ausbau der Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße und nach der Herstellung eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur Donau noch stärker als früher hervortreten lassen und den Wettbewerb über die verschiedenen hierfür möglichen Verbindungslinien neu belebt. Daneben geht das eifrige Streben nach dem Ausbau unserer Ströme, deren Leistungsfähigkeit für die Zukunft unserer Seehäfen und ihres Handels nach dem Kriege eine erhöhte Bedeutung haben wird.

Der Umstand, daß die Wasserstraßen in diesem Kriege verhältnismäßig wenig geleistet haben, wird hauptsächlich durch das Fehlen einer westöstlichen Verbindung und einer zweckmäßigen Organisation der Binnenschiffahrt erklärt. Dem ersteren Mangel, dem bei der überwiegend westöstlichen Richtung unserer Aufmarschlinien eine große Bedeutung beigemessen wird, soll gerade durch Schließung der vorhandenen Lücken abgeholfen werden; die fehlenden Stücke sind in erster Linie der Weser-Elbe-Kanal und in zweiter der Ostkanal.

Im übrigen befindet sich die außerordentlich große Zahl der einzelnen Wasserstraßenpläne in sehr verschiedenen Stadien der technischen und geschäftlichen Vorbereitung. Für viele sind staatliche Projekte oder Vorprojekte aufgestellt, für andere haben Vereine oder sonstige Korporationen technische Unterlagen von verschiedenem Werte ausarbeiten lassen, während für eine dritte Gruppe nur allgemeine Untersuchungen oder Verhandlungen vorliegen. Im ganzen handelt es sich, wenn man nur die einigermaßen vorbereiteten Pläne in Betracht zieht, um Schiffahrtswege von etwa 5000 Kilometer Länge. Darunter befinden sich fast alle natürlichen Wasserstraßen, im Westen insbesondere der Rhein bis zum Bodensee aufwärts, der Neckar, der Main bis Bamberg, die Saale bis Wehlau oder Gießen, die Mosel bis Metz und die Ruhr, ferner weiter östlich die Weser mit Berra, Elbe und Saale, Pregel, während von künstlichen Wasserstraßen außer den schon besonders genannten noch der Rhein-Schelde-Kanal, der Rhein-Nordsee-Kanal nach Emden nebst Küsten-Kanal zur Unterweser, Elbe und Trave, der Kanal von der Berra zum Main, von Leipzig zur Saale, von Leipzig über Torgau nach Berlin, und von der oberen Oder nach der Donau bei Wien zu erwähnen sind. Die Baukosten wird man auf nicht viel weniger als drei Milliarden Mark schätzen müssen, und zwar ohne die Kosten der Häfen, die natürlich in großer Zahl an den neuen Wasserstraßen hergestellt werden müßten. Zu den Zinsen des Baukapitals kämen dann noch die laufenden Unterhaltskosten für Betrieb und Unterhaltung.

Wenn mitten in dem gegenwärtigen schweren Daseinskampfe Pläne und Bestrebungen von solcher wirtschaftlich-finanzieller Tragweite große Kreise unseres Volkes so stark und ernsthaft beschäftigen, so ist das ein außerordentlich sicheres Anzeichen nicht nur für die Stärke des Siegeswillens und der Siegeszuversicht in Deutschland, sondern auch für die Unererschütterlichkeit des Vertrauens auf die Nachhaltigkeit unserer wirtschaftlichen Kraft und die Leistungsfähigkeit unserer Staatsfinanzen. Es ist, namentlich auch vom Standpunkt ausländischer Beurteiler gesehen, ein zuverlässiger Prüfstein für das Vorhandensein jener Auffassungen oder Stimmungen. Denn nur im Falle eines Sieges könnten doch so gewaltige Bauprogramme weiterverfolgt werden. Nur ein wirtschaftlich blühendes Land kann eine so großartige Erweiterung seines Verkehrsapparates gebrauchen; nur ein reiches Volk kann sie bezahlen.

Aber auch im günstigsten Falle, nach siegreicher Beendi-

gung dieses Krieges, könnte doch eine solche Fülle von Wasserstraßenbauten nicht alsbald gleichzeitig in Angriff genommen werden, weil nicht nur die Geldbeschaffung, sondern auch die Bereitstellung der Menschenträfte und Baustoffe auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würden. Auch wenn nach dem Kriege in unserer Volkswirtschaft die Werte vorhanden und verfügbar sind, die ihr entnommen werden müssen, um in Kanalöffnungen, Schleusen, Hebewerke, Häfen, Talsperrn, Dämmen und anderen Schiffahrtsanlagen umgesezt zu werden und in dieser neuen Erscheinungsform neuen, die Anwendung überragenden Nutzen, also Reingewinn in ökonomischen Sinne, zu bringen, so stößt dieser Konvertierungsprozeß doch auf gewisse äußere — sagen wir: mechanische — Widerstände, auf Reibungswiderstände, die naturgemäß um so stärker hervortreten, je größer die Zahl der gleichzeitig in Angriff genommenen Unternehmungen sein sollte. Um nur eines dieser Widerstandsmomente zu erwähnen: Keiner jener großen Verkehrspläne ist möglich, ohne Beanspruchung des Anleihemarktes, der nach dem Kriege ohnehin sehr stark belastet sein, also im allgemein wirtschaftlichen und finanziellen Interesse jeder zulässigen Schonung bedürfen wird. Seine Nichtschonung würde überdies zu einer weiteren Steigerung der Zinsrate, also zu einer entsprechenden Verteuerung der Strom- und Kanalbauten und — insoweit deren Kosten vom Verkehr wiederaufgebracht werden müssen — zu einer Minderung des wirtschaftlichen Nutzens der einzelnen Verkehrsmeliorationen führen. Die Mehrbelastung der Staatsklassen und der Steuerzahler durch den Zinsendienst kann nicht ohne weiteres als ausgeglichen und ausgeglichen durch die volkswirtschaftlichen Vorteile der Wasserstraßen angesehen werden. Denn es ist keineswegs sicher, daß die Transformation eines Teiles dieser Vorteile in gesteigerte Staatseinnahmen durch das Medium einer scharfsinnig erdachten und geschickt gehandhabten Steuerreform gelingen wird. Das System kommunizierender Röhren zwischen Volkswohlstand und Staatsfinanzen ist hierfür doch zu wenig durchsichtig.

Es wird also notwendig werden, eine sehr sorgfältige Auswahl unter den vorliegenden Plänen zu treffen, die in absehbarer Zeit baubar sind von den weniger aussichtsreichen zu sondern und die ersteren einerseits nach dem Grade ihrer Dringlichkeit, andererseits nach den für ihre Finanzierung bestehenden praktischen Möglichkeiten zu ordnen. Damit braucht über die zweite Gruppe der Stab nicht gebrochen zu werden; mit dem Worte „niemals“ muß in der Verkehrspolitik ebenso sparsam umgegangen werden wie in der Politik überhaupt.

In der Reihenfolge der Dringlichkeit und auch der Ausführbarkeit wird man im allgemeinen — wenn auch nicht ausnahmslos — denjenigen Plänen einen gewissen Vorrang einzuräumen geneigt sein, die sich auf den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen beziehen. Sie haben den Vorrang verhältnismäßiger Billigkeit — insbesondere infolge des Wegfalls der hohen Grunderwerbs- und Durchschneidungskosten — und der unüberwundenen Nützlichkeit nicht nur für die Schiffahrt, sondern immer oder doch in der Regel auch für Vorflut, also Landwirtschaft, und für Industrie. Diese Vorteile, die den Kanalbauten nicht oder doch nur in viel geringerem Maße zur Seite stehen, haben auch in den langdauernden Kämpfen um die Wasserstraßenpolitik die Erscheinung gezeitigt, daß der Ausbau der Ströme keine gänzlich gegnerische Stimmung gefunden hat; sie richtete sich nur gegen den Kanalbau.

Die relative Billigkeit der Strombauten und die Vielseitigkeit der erreichbaren Wirtschaftsvorteile wird im allgemeinen auch die Finanzierung erleichtern, die bei der hochgespannten Finanzlage nach dem Kriege ohne Heranziehung der Nachbeteiligten — insbesondere der Schiffahrtstreibenden in Gestalt von Schiffahrtsabgaben — nicht möglich sein wird. Andererseits werden diese Schiffahrtspläne an Durchführbarkeit, an Greifbarkeit und an Aussicht auf baldige Verwirklichung in dem Maße gewinnen, als die autonome Finanzierung durch die Beteiligten sich ermöglichen läßt, und je geringer die Zuschüsse aus allgemeinen, durch die Steuerzahler aufzubringenden Mitteln bemessen werden können. Es liegt hierin ein, für die Zukunft vielleicht folgenreiches und fruchtbringendes Moment der Dezentralisation und Autonomie. Denn das ungestüme und überaus stark verallgemeinerte Streben nach neuen Wasserstraßen gibt diesem Zweifel Raum, ob nicht in den beteiligten Kreisen sich vielfach das Bewußtsein dafür etwas abgeschwächt hat, daß in derartigen Dingen das angemessene Verhältnis zwischen Mittel und Zweck vor allem gewahrt sein muß. Die Wasserstraßen an sich sind natürlich nicht — wie es zuweilen fast den Anschein haben könnte — Zweck, sondern nur Mittel. Zweck ist die Ermäßigung der Transportkosten, also der Frachten. Es kann sich nur darum handeln, mit welchen Mitteln und auf welchem Wege dieser Zweck am besten zu erreichen ist. Wenn billige Frachten auf einer neu zu bauenden Wasserstraße nur dadurch zu erreichen sind, daß man die Kapitalverzinsung nebst Tilgung und Unterhaltungsaufwand den Transportinteressenten abbürdet und den Steuerzahlern aufbürdet, so muß eine vergleichende Berechnung darüber angestellt werden, ob der Zweck der Frachtenverbilligung nicht mit geringeren Kosten, d. h. mit einem kleineren Aufwande an volkswirtschaftlichen und finanziellen Mitteln durch eine anderweitige Gestaltung der Eisenbahntarife erreicht werden kann. Selbst wenn das aus der Verminderung der Eisenbahneinnahmen sich ergebende in einer entsprechenden Mehrbeanspruchung der Steuerzahlung sich ausdrückende Opfer ebenso hoch sein sollte, wie die aus dem Wasserstraßenbau resultierende Jahresbelastung des Staatshaushalts, so würde immer noch zu beachten sein, daß im ersteren Falle eine Erhöhung der Staatsschuld und eine — gerade nach dem Kriege sehr unerwünschte — Neubelastung des Anleihemarktes vermieden werden könnte. Die