

Verbindung mit der allgemeinen Verwaltung der Länder gelöst werden sollen. „Die hiergegen vielfach erhobenen Bedenken, die zahlreichen Berührungen der Arbeiten der Wasserbauverwaltung mit anderen Verwaltungsgebieten, die in lebhafter Entwicklung befindliche Ausgestaltung der innerdeutschen und internationalen Wasserstraßenrechte machen es meiner Verwaltung zur Pflicht, auch in der Zusammensetzung des Beamtenkörpers den Einfluß der aus anderen Verwaltungen zu übernehmenden Erfahrungen in der Wasserstraßenverwaltung maßgebend zu sichern. Es ist daher in Aussicht genommen, auch einen Teil der Leiter der vorgesehenen Wasserstraßendirektionen mit geeigneten höheren Verwaltungsbeamten zu besetzen.“ Weshalb gerade die Leiter? Weitere Aufklärung ist bei dieser Stellungnahme überflüssig. Nur soviel sei bemerkt, daß bei der Korrektur des Oberrheins die badischen und bayrischen Ingenieure dem überlegenen Frankreich gegenüber die Leitung durch einen höheren Verwaltungsbeamten nicht notwendig hatten.

An Stelle einer bisher bewährten Zusammenarbeit wird also künftig eine künstliche Trennung treten. Es ist deshalb begreiflich, daß die Länder durch ihre Einwendungen und ausführlichen Denkschriften einen solchen Zustand zu verhindern suchten. Auch der Badische Landtag hat am 18. März 1925 diesen Standpunkt gebilligt. Leider sind die Bemühungen vergeblich geblieben. Am 1. April 1927 sollen die neuen Wasserbaudirektionen in Tätigkeit treten.

## Reichswasserstraßen.

Von Ministerialrat Geheimen Regierungsrat Dr. Wehrmann, Berlin.

Im vergangenen Jahre hat sowohl die Länderregierungen wie die an der Entwicklung der Verkehrsverwaltung interessierten Wirtschaftskreise im Anschluß an ein Urteil des Staatsgerichtshofes die Gestaltung der staatlichen Ordnung für die auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen lebhaft beschäftigt. Es ist anzunehmen, daß diese seit dem vorläufigen Staatsvertrage vom 29. Juli 1921 offene Frage demnächst zur Lösung gebracht werden wird. Während ein Teil der Länder den jetzigen provisorischen Zustand, wo das Reich zwar durch das Reichsverkehrsministerium als Reichsbehörde die sachliche und finanzielle Verantwortung für das Wasserstraßennetz übernommen hat, aber für seine Exekutive sich noch der früheren Landesorgane bedient, endgültig beibehalten wissen möchte, hat das Reich von Anfang an die Bildung eines reichseigenen Unterbaues seiner Verwaltung für unerläßlich gehalten und fordert jetzt seine Schaffung mit allem Nachdruck.

Die die Notwendigkeit der eigenen Reichsverwaltung ablehnende Haltung der größeren Wasserstraßenländer stützt sich wesentlich darauf, daß die Landesverwaltungsbehörden hervorragende Leistungen auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues aufzuweisen hätten und daß es daher ein Fehler sei, diese bewährten Behörden durch Reichsbehörden zu ersetzen. Diese Beweisführung leidet jedoch daran, daß nicht erst eine Änderung vom Reich eingeführt werden soll, sondern auf Grund der Reichsverfassung seit dem 1. April 1921 bereits vollzogen ist, nämlich, daß die verantwortliche Verwaltung der Wasserstraßen in die Reichshand gelegt worden ist. Es handelt sich nur darum, ob dem Reiche weiterhin versagt werden kann, daß es sich für diese Verwaltung das gleiche Hilfsmittel, wie es sich bei den Ländern, insbesondere in den selbständigen fachmäßigen Strombau-

verwaltungen bewährt hat, durch Übernahme dieser Verwaltungen schafft. Die Reichszuständigkeit, welche unsere Verfassung von 1919 wie für die Eisenbahnen und Post so auch für die Wasserstraßen bestimmt hat, war auch auf dem Wasserstraßengebiete bereits seit der Verfassung von 1871 planmäßig vorbereitet. Das Aufsichtsrecht, welches die alte Reichsverfassung dem Reiche zugesprochen hatte, hatte praktisch keineswegs genügt, um die einheitliche Ausbildung der Wasserstraßen über die Landesgrenzen hinweg zu sichern. Seine Unzulänglichkeit war nicht erst beim Mittellandkanalbau und bei anderen künstlichen Wasserbauten hervorgetreten, sondern war schon 1874 bei dem Konflikt über den Korrekursionsplan der Unterweser offensichtlich geworden und wurde in den Reichstagsdebatten 1875 über den Zustand der Elbe, 1876 und 1883 über die Beseitigung von Rheinschiffahrtshindernissen lebhaft beklagt. Das zur Finanzierung des Ausbaues von Wasserstraßen am Weihnachtstage 1911 erlassene Reichsgesetz, welches praktisch nicht zur Auswirkung gekommen ist, deutete mit seinen Stromausschüssen und Strombeiräten bereits an, daß eine klare Ordnung der Wasserstraßen für das Reichsgebiet nur im Wege einer einschneidenden Überbrückung der Landesgrenzen gefunden werden könnte. Die dieses Ziel in Art. 97 ff. erreichenden Bestimmungen der jetzigen Reichsverfassung sind demgemäß auch von der sonst gegen den Verfassungsinhalt laut gewordenen Kritik unberührt geblieben. Im Gegenteil hat die Entwicklung in und nach dem Kriege, die wachsende Bedeutung der Verkehrswege bei der zentralen Lage Deutschlands in Europa, die starke Inanspruchnahme der großen Vorfluter für die verschiedenartigsten wirtschaftlichen Zwecke, die Umgestaltung der Reichsbahn unter der Einwirkung des Reparationsproblems, die Pflicht des Reichsverkehrsministeriums, alle großen Verkehrsmittel zu überwachen und zu gemeinsamer Arbeit zu vereinigen, der Einfluß außerdeutscher Regierungen und des Völkerbundes auf unsere binnenländischen Wasserwege und auf die Ausgestaltung des Schiffsverkehrs die von der Weimarer Nationalversammlung getroffene Entscheidung in vollem Maße als notwendig bestätigt. Reichstag und Reichswirtschaftsrat, der Reichs-Wasserstraßenbeirat, der Reichsverband der Deutschen Industrie, der Industrie- und Handelstag, die rheinischen Industrie- und Handelskammern, also weiteste wirtschaftliche Kreise sind dementsprechend neben den Schiffsverkehrsorganisationen dem Verlangen des Reichsverkehrsministeriums beigetreten, daß ihm auch in der Mittel- und Unterinstanz der zur Beherrschung dieses bedeutsamen Aufgabengebietes nötige Behördenapparat zugestanden werden müsse.

Von dem etwa 10600 km umfassenden Reichswasserstraßenbesitz entfallen rund 8450 km = 79,3% auf das preußische Gebiet, während z. B. auf die übrigen Rheinuferstaaten

Bayern . . . . .	722 km = 6,79%
Baden . . . . .	326 km = 3,06%
Hessen . . . . .	128 km = 1,2%

des Reichswasserstraßennetzes auf ihrem Territorium haben. In den Unterlagen, welche der Nationalversammlung für ihre Beratungen vorlagen, war besonders betont, daß der Aufgabenkreis der bisher von den Ländern geschaffenen Strombauverwaltungen auf Reichstellen übergehen müßte. Bekanntlich hatte Preußen seit Mitte des vorigen Jahrhunderts ausgehend vom Rhein für seine sämtlichen ausgedehnten Stromläufe eigene Strombauverwaltungen über die politischen Verwaltungsbezirke hinweg geschaffen, durch deren planmäßige Erkundung der ihnen anvertrauten Ströme, Aufstellung einheitlicher Regulierungsprojekte und Ausbau-

pläne, sorgfältig und zielbewußt fortschreitende, jahrzehntelange Arbeiten das vorbildliche Wasserstraßennetz Deutschlands seine Grundlage gewonnen hat. Diese allgemein anerkannten Erfolge sind erreicht durch die von den Wasserbauämtern über die Strombauverwaltungen bis zu dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten klar durchgebildete Fachverwaltung mit ihrem festgeschlossenen, einheitlich durchgebildeten und angeleiteten Beamtenkörper. Eine Auseinandersetzung darüber, ob und in welchem Maße an den Wasserstraßen das Verkehrsinteresse in den Vordergrund tritt, dürfte unnötig sein, wenn auch z. B. das badische Wassergesetz für den Begriff der öffentlichen Gewässer als Charakteristikum den Verkehrszweck ausdrücklich aufstellt und die überwiegende Verkehrsbedeutung gerade des Rheins wohl nicht in Zweifel gezogen werden kann. Denn es ist ganz ausgeschlossen und niemals Praxis der Strombauverwaltungen (vgl. die Allgemeine Verfügung über die Strom- und Schifffahrtspolizeiverwaltungen vom 22. Januar 1889, Preuß. Min. Bl. 1889, S. 23) gewesen, das Objekt der Wasserläufe nach den verschiedenen Verwendungsarten des Wassers auseinanderzureißen. Männer, wie Franzius, Honsell, Kupferschmidt haben gerade dadurch ihren Weltruf begründet, daß sie bei großzügiger Umgestaltung der Vorfluter neben dem Verkehrsziel auch ihre Wirksamkeit für alle anderen wirtschaftlichen Interessen einzugliedern und zu erhöhen verstanden haben, und an der Weichsel, der Oder, Elbe, Havel, Ems usw. sind von der Wasserbauverwaltung große Projekte zur Ausführung gebracht worden, deren Segen im weiten Umfange z. T. überwiegend der allgemeinen Landeskultur zugute kamen. Es ist ferner z. B. selbstverständlich, daß die Wasserstraßenverwaltung nicht ihre Tätigkeit an der Hochwassergrenze einstellen kann, sondern daß es gerade als wesentliche Verbesserung angesehen werden muß, wenn die Hochwassererkundung, Beobachtung und Ableitung in der Hand gleichmäßig über das Stromgebiet verteilter und einheitlich geleiteter Behörden liegt, anstatt daß z. B. auf der 87 km langen kanalisierten Mainstrecke 59,5 km mit acht Staustufen von preußischen Ämtern, 20,5 km mit drei Staustufen von bayrischen und 7,1 km mit einer Staustufe von hessischen Unter-, Mittel- und Zentralbehörden ihre Weisungen erhalten. Das Verhältnis zu der gesamten Wasserwirtschaft und die hierin beruhende Sonderstellung der Wasserbauverwaltung gegen die anderen Verkehrsverwaltungen ist in der Nationalversammlung eingehend erörtert worden und hat zur verfassungsmäßigen Festlegung des der Tradition der Strombauverwaltungen entsprechenden Grundsatzes in Art. 97, Abs. 3 der Reichsverfassung geführt, daß bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren sind; zugleich wurde das Reich verpflichtet, bei seinen Maßnahmen auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen. Diese dem Reiche zugewiesene eigene Verantwortung findet ihre Grenze nur in den nach dem vorläufigen Staatsverfrage in der Hand der Länder belassenen Aufgaben, wie die Verwaltung der Verkehrshäfen, eines Teiles der Brücken, Fähren und dgl., wobei hier unerörtert bleiben mag, ob die gewählte Grenzziehung praktischen Gesichtspunkten voll entspricht. Durch die moderne Gesetzgebung ist der Ausgleich der gerade bei der Wassernutzung häufig konkurrierenden Interessen der Staatsbürger für die praktischen Einzelfälle in großem Umfange in die Hand verwaltungsgerichtlicher Behörden gelegt worden. Das Reich hat sich entschlossen, diese Ländereinrichtungen voll in Wirksamkeit zu belassen und die weitergehenden Wünsche des Reichstags und Reichswirtschaftsrats auf Schaffung eines einheitlichen, selbständigen Reichswasserstraßenrechtes zunächst zurückzustellen. Damit bleibt diese wichtige Grundlage für die Wasserwirtschaft auch der Reichswasserstraßenbehörden unberührt und

ihre Fortführung entsprechend der in den Ländern ausgebildeten Praxis gesichert. Darüber hinaus wird das durch die Reichsverfassung vorgeschriebene Einvernehmen mit den Ländern über die Grundlinien der Wasserstraßenverwaltung im wesentlichen durch die beiderseitigen Zentralinstanzen herbeigeführt. Hier besteht bereits seit Einrichtung des Reichsverkehrsministeriums die Verwaltungstrennung zwischen Reich und Ländern und ist der Verfassungsforderung durch Zusammenarbeiten der Zentralstellen stets genügt worden. Das Reichsverkehrsministerium muß aber Wert darauf legen, daß sein Urteil über den zu wählenden Ausgleich der über die Ländergrenzen hinwegführenden Aufgaben nicht nur in seiner Zentrale gefunden, sondern von seinen nachgeordneten Behörden sachgemäß vorgearbeitet wird; es ist für die Arbeit des Reichsverkehrsministeriums ein unerträglicher Zustand, daß diese seine Unterstellen mit oder ohne Berechtigung dem Verdacht ausgesetzt sind, daß sie nach wie vor trotz Reichswasserstraßenverwaltung der vorzugsweisen Berücksichtigung der Sonderinteressen ihres Landes dienen. Die 75jährige Erfahrung und Arbeit der Strombauverwaltung liefert den Nachweis, daß die den Strömen besonders angepaßte Fachverwaltung in der Zusammenarbeit mit allen anderen ihr Arbeitsgebiet berührenden Behörden befähigt ist, allen Anforderungen an diese Wirtschaftsäden gerecht zu werden. Es wird daher auch kein Bedenken bestehen, wenn die im großen preußischen Gebiet am einfachsten und besten ausgebildete Verwaltungsform auf die verhältnismäßig kleineren Strecken der anderen Länder ausgedehnt wird, zumal dies durch Übernahme der für dies Arbeitsgebiet auch in den übrigen Ländern meist besonders eingesetzten Behörden und Beamten geschieht. Jedenfalls geht es erheblich zu weit, wenn die Reichsbehörden, welche in diesem ausgedehnten Maße in die langjährig bewährte Arbeit der Landesbehörden eintreten und sie mit den in den Reichsdienst übernommenen Landesbeamten fortsetzen, ohne weiteres als „landfremd“ abgelehnt werden.

Als im Jahre 1921 das Ministerium der öffentlichen Arbeiten infolge des Überganges seines Hauptarbeitsgebietes auf das Reichsverkehrsministerium aufgelöst wurde, wurde beim Preußischen Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten eine Abteilung „Abwicklung Wasserbau“ gebildet, um die endgültige Auseinandersetzung zwischen dem Reich und dem Lande Preußen über die Überweisung der Wasserstraßen auf das Reich in kürzester Frist durchzuführen. Hier im Landwirtschaftsministerium verstärkten sich jedoch im Laufe der Zeit die Bestrebungen, dem Reiche nicht entsprechend der preußischen Entwicklung eine selbständige Wasserstraßenverwaltung zuzugestehen, sondern es wurde das Ziel verfolgt, unter dem Schlagwort „Einheit der Wasserwirtschaft“ dem Lande einen bestimmenden Einfluß auf das Gebiet aller Wasserläufe einschließlich der Reichswasserstraßen in der Hand des Landwirtschaftsministeriums zu verschaffen. Da diese Zielsetzung mit der Abneigung eines Teiles der Länder übereinstimmte, dem Reiche die Verstärkung seines Einflusses durch eigene Behörden abzulehnen, übernahm Preußen die Führung mit dem Versuche, das Reich zu zwingen, seine Wasserstraßenverwaltung im Mediatwege oder gegebenenfalls noch weitergehend in Form eines Mandats an die Länder durch die Länderbehörden verwalten zu lassen. Das Reich sah sich daher genötigt, den Staatsgerichtshof zu einer authentischen Interpretation der Reichsverfassung anzurufen. Das höchste Gericht hat dann in seiner Entscheidung vom 12. Dezember 1925 mit aller Bestimmtheit ausgesprochen, daß es als das gegebene, natürliche und dem unbefangenen Verständnis naheliegende erscheinen müsse, daß dasjenige Organ, das eine staatliche Einrichtung zu verwalten hat, bestimmt, welcher Unterorgane es sich bei der Verwaltung bedienen will, woraus ohne weiteres folgere, daß es sich zu dem

Zwecke eigene Unterorgane schaffen könne. In der Regel werde nur das eine Gewähr für das reibungslose Funktionieren der Verwaltungsstellen und für die folgerichtige Durchführung der von der Oberbehörde festgesetzten Verwaltungsgrundsätze geben. Der Staatsgerichtshof folgert dann weiter aus der Entstehungsgeschichte der Verfassung, daß weder die Mediat- noch die Mandatsverwaltung als dem Sinne und Geist der Verfassung entsprechend angesehen werden könne. Der Staatsgerichtshof spricht mit aller Deutlichkeit aus, daß der gegenwärtige Verwaltungszustand des vorläufigen Staatsvertrages nicht verfassungsmäßig ist, also für die Reichsregierung eine Notwendigkeit besteht, ihn zu beseitigen. Von dieser Verpflichtung zur Herstellung der reichseigenen Behörden will der Staatsgerichtshof nach den ganz eindeutigen Entscheidungsgründen nur dann das Reich entbunden sehen, wenn ausnahmsweise die schwache Verkehrsentwicklung auf einzelnen Teilen der Wasserstraßen oder bereits vorliegende vertragliche Regelungen, die Einsetzung besonderer Reichswasserstraßenbehörden als einen unpraktischen Formalismus erscheinen lassen würden. Aber auch abgesehen von dieser verfassungsrechtlichen Notwendigkeit hat die Reichsregierung die Entscheidung des Staatsgerichtshofs nur darum in Anspruch genommen und verlangt die Einrichtung des reichseigenen Unterbaues nur deswegen, weil sie durch die nunmehr sechsjährige praktische Arbeit die Überzeugung gewonnen hat, daß ohne diesen Schritt das Ziel der Reichsverfassung nicht erreichbar ist. Zwar ist die ganzen sechs Jahre über lebhaft an der „Veredlung“ der provisorischen Verwaltungsform gearbeitet und mancher Mißstand im Wege der Vereinheitlichung behoben worden, aber die ganze Verwaltungsarbeit wird unleidlich erschwert, wenn sie über 51 Mittelstellen anstatt über 10 bis 12 geleitet wird, wenn jede Verwaltungsanordnung den Verwaltungsgrundsätzen der 15 Wasserstraßenländer und ihrer noch viel zahlreicheren Zentralorgane angepaßt werden muß, wenn die Anordnungen dann ohne Kenntnis der Zentralstelle den Landesbelangen eingeordnet und nach der Auslegungspraxis aller dieser Verwaltungsstellen gehandhabt werden. Dazu kommt, daß die für die Reichswasserstraßen tätigen Beamten zu unkontrollierbaren Arbeitsanteilen dem Reich in Rechnung gestellt werden, daß ihre disziplinarische Stellung unklar ist, daß das Reichsverkehrsministerium weder über den Beamtenapparat im ganzen noch über die einzelnen Beamten nach den sachlichen Bedürfnissen der großen Wasserstraßenverwaltung verfügen und für sparsamen Einsatz der Kräfte und Mittel sorgen kann. Bei einer solchen Verwaltung kann die haushaltsmäßige Verantwortung gegenüber dem Reichstage und die kräftige einheitliche Führung der verfassungsmäßigen Hoheitsrechte des Reichs auf die Dauer nicht sichergestellt werden. Selbst wenn man außer Betracht läßt, daß die Reichsregierung bei Durchbildung der Reichswasserstraßenverwaltung mit einer vorsichtig errechneten sehr wünschenswerten jährlichen Ersparnis von rund 2,3 Millionen *M* rechnet, kann unter diesen Umständen an der bestimmten Erklärung der mit einem jahrzehntelang in der Länderpraxis geschulten Beamtenkörper arbeitenden verantwortlichen Zentralstelle nicht vorübergegangen werden, daß in der gegenwärtigen Verwaltungsmischung eine geordnete Erfüllung der Reichsaufgaben unmöglich ist. Wenn sowohl der Staatsgerichtshof wie die weitesten Wirtschaftskreise der Folgerung des Reichsverkehrsministeriums und der Einrichtung der reichseigenen Wasserstraßenbehörden zustimmen, dagegen die Länderregierungen, welche den praktischen Verwaltungsnotwendigkeiten an sich viel näher stehen sollten, sich nach wie vor ablehnend verhalten, so muß der Vermutung Recht gegeben werden, daß hier dem Festhalten an eigenem Besitzstande und einem der Reichsverfassung nicht entsprechenden eigenen Einfluß auf die Reichswasserstraßenverwaltung ein

unberechtigtes Übergewicht über die sachlichen Gründe der Reichswasserstraßenverwaltung gegeben wird. Es wäre daher zu wünschen, daß auch die Länderregierungen sich bereit finden möchten, dem Reiche zuzugestehen, was es zur Durchführung seiner verfassungsmäßigen Aufgabe benötigt und in Zusammenarbeit mit dem Reiche dafür zu sorgen, daß eine verständnisvolle Mitwirkung der Länderbehörden an den Arbeiten der zu schaffenden Reichswasserstraßenbehörden stattfindet. Die Lösung dieses Teiles der praktischen Verwaltungsreform ist bereits viel zu lange aufgehalten worden.

## Der Aachen-Rhein-Kanal.

Von Privatdozent Dr.-Ing. Erwin Heisterbergk, Regierungsbaurat,  
Syndikus bei der Industrie- und Handelskammer zu Krefeld.

Der Gedanke, vom Niederrhein Kanäle westwärts zu ziehen, ist genau 300 Jahre alt. Während wirtschaftlich gesehen, die Rhein- und die Scheldemündung eine Einheit bilden sollten, sind sie oft im Laufe der Geschichte und so auch jetzt verschiedenen staatlichen Gemeinwesen zugeteilt worden, und dann ist es jedesmal der Wunsch des Besitzers der Scheldemündung, Antwerpen, gewesen, den Vorsprung, den Rotterdam in seiner bei weitem günstigeren Lage zum Rhein hat, durch den Bau eines Rhein-Schelde-Kanals auszugleichen.

Als die Holländer sich von den Spaniern lossagten, begannen diese im Jahre 1626 mit dem Bau der Fossa Eugeniana, deren Fertigstellung jedoch an den Waffenerfolgen der Holländer scheiterte. Als Frankreich unter Napoleon I. zwar Belgien besaß, aber noch nicht Holland, nahm es den Bau des Nordkanals in Angriff, der sofort als zwecklos eingestellt wurde, als auch Holland in Frankreichs Besitz überging. Als im Jahre 1839 sich Belgien von Holland wieder loslöste, verpflichtete es Holland zur Duldung eines Rhein-Schelde-Kanals auf holländischem Gebiet über Sittard. Diese Forderung ist später durch den Bau einer Eisenbahn abgelöst worden. Wiederum die Gelegenheit eines Friedensvertrages benutzte Belgien im Jahre 1919, um an Deutschland im Artikel 361 des Versailler Diktates folgende Forderung zu stellen:

„Falls im Verlaufe von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages Belgien sich entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein-Maas in Höhe von Ruhrort zu schaffen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen . . . Dieser Schiffahrtsweg wird derselben Verwaltungsordnung unterstellt wie der Rhein selbst. Die Verteilung der Anlagekosten auf die von dem Kanal durchschnittenen Staaten einschließlich der obenerwähnten Entschädigungen erfolgt durch die Zentralkommission.“

In den letzten 50 Jahren hat bei gleichbleibender ablehnender Haltung Hollands sich außer Belgien auch der linke Niederrhein, d. h. seine Städte und seine Wirtschaftsvertretungen, für den Plan eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals interessiert, und von deutscher Seite sind immer wieder neue Entwürfe aufgestellt worden.

Im Jahre 1873 bearbeitete Prof. Henket in Delft im Auftrage der Stadt und der Handelskammer Krefeld den Entwurf eines Rhein-Maas-Kanals. Im Jahre 1893 folgte ein neuer Entwurf von Haverstadt und Contag, angeregt durch dieselben