

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Politisierung des Moselkanal-Projektes

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1956) : Politisierung des Moselkanal-Projektes, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 3, pp. 132-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132246>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die Klärung der österreichischen außenpolitischen Einstellung ist eben noch zur rechten Zeit erfolgt. (Sofort kam auch der erste Rüffel in der „Iswestija“ wegen Neutralitätsverletzungen durch Amerikaner.) Denn die Regierung sah sich Ende Februar gezwungen, Neuwahlen auszuschreiben, weil sie die schwierigen Probleme nicht lösen konnte, die sich aus dem Staatsvertrag ergaben. Das „Deutsche Eigen-

tum“ ist nämlich ein Danaergeschenk. Wird es nicht reprivatisiert, muß es die Macht des Staates erweitern, wogegen die Volkspartei ihre Wähler aufruft. Die Frage, wie die Neutralität ausgelegt werden soll, wie auch der Beitritt zum Europarat werden aber im Wahlkampf keine Rolle mehr spielen.

Was an dem Versuch, eine „Austro-Neutralität“ der Koexistenz, d. h. also unter sowjetischer Patronanz für einen

Kleinstaat zu schaffen, gerügt werden mußte, das liest sich anders, wenn das neutrale Österreich Gefolgschaft finden sollte und wenn es nicht die einzige Brücke zwischen Ost und West bleibt. Die weitere Politik des westlichen Europa kann daher auch zur weiteren Präzisierung der österreichischen Neutralitätsauffassung führen.

Mit verbindlichen Grüßen!
K. W.

Zur Debatte steht: Politisierung des Moselkanal-Projekts

Die Hartnäckigkeit, mit der sich der Streit um den Bau des Moselkanals über die letzten Jahre am Leben erhalten hat, dürfte eher ein Zeichen für die Stärke der hinter dem Projekt stehenden Interessengruppen als für die wirtschaftliche Bedeutung des Projekts selbst sein. Der Streit über die Wirtschaftlichkeit des Projekts dürfte nie zu einem Abschluß kommen, da die französischen Befürworter und die deutschen Gegner von völlig verschiedenen Annahmen ausgehen, die weitgehend solange Unbekannte bleiben werden, bis die Erfahrung bewiesen hat, ob die einen oder die anderen recht haben. Dabei spielt es für die Verteidiger keine Rolle, ob sich die Richtigkeit oder Fehlerhaftigkeit ihrer Argumentation erweist, denn wenn dieses umstrittene Projekt einmal durchgeführt ist, werden sie nicht die Kosten der Unwirtschaftlichkeit zu tragen haben, sondern für alle Zeit einen Frachtkostenvorteil genießen, der ihnen im Rahmen der Montanverträge nicht eingeräumt werden könnte. Solange es sich um einen Streit über die Wirtschaftlichkeit handelte, konnte man der Entwicklung mit Ruhe entgegensehen. In den letzten Wochen ist aber die Frage der Wirtschaftlichkeit hinter der politischen Argumentation zurückgetreten, und dieser Wechsel in der Diskussionsebene zwingt uns, einmal pointiert die Punkte herauszustellen, die bei der Beurteilung des Projektes als Politikum beachtet werden müssen.

Obwohl es in französischen Regierungskreisen anfänglich strikt geleugnet worden ist, daß man die Saarfrage mit dem Mosel-Projekt koppeln wolle, hat in den letzten Besprechungen die deutsche Bereitschaft zur Durchführung des Kanalprojektes eindeutig den Charakter einer Kompensationsgabe für ein Entgegenkommen Frankreichs in der Saarfrage erhalten. Zweifellos ist es durchaus denkbar,

daß ein Staat, der einem anderen einen Wunsch auf politischer Ebene erfüllt, dafür erwartet, daß ihm der andere als Kompensation einen wirtschaftlichen erfüllt. Und es wäre töricht, die Erfüllung eines solchen Wunsches nur abzulehnen, weil er ein wirtschaftliches Opfer erfordert. Die politische Atmosphäre könnte manchmal entschärft werden, wenn man die Austauschfähigkeit von Objekten auf verschiedener Ebene etwas ernster in Betracht zöge. Von diesem Gesichtspunkt aus könnte man auch die Unwirtschaftlichkeit eines Projektes — wie es der Moselkanal für uns ist — in Kauf nehmen. Bei dem vorliegenden Fall muß man aber einmal ganz nüchtern fragen, ob die Bereinigung der Saarfrage in ihrem heutigen Stadium überhaupt noch ein Kompensationsobjekt erfordert oder ob sie nicht vielmehr nur die Erfüllung eines völkerrechtlichen Faktums darstellt. Selbstverständlich verlangt es das nachbarliche Freundschaftsverhältnis, daß wir uns darum bemühen, jede wirtschaftliche Härte, die eine Rückgliederung des Saargebiets an Deutschland für Frankreich bedeuten könnte, zu beseitigen. Die Erfüllung dieser berechtigten Forderung muß sich aber auf die französisch-saarländischen Wirtschaftsbeziehungen beschränken und darf nicht den Charakter einer Kompensation erhalten.

Im Zusammenhang mit der Politisierung der Moselkanalfrage ist von französischer Seite geltend gemacht worden, daß dieses Projekt ein erstrangiges Anliegen der europäischen Integration sei. Dieses Argument dürfte jedoch die politische Bedeutung des Projektes weit überschätzen. Bestenfalls könnte der Kanal im zwischenstaatlichen Verkehr einen zusätzlichen Transportweg darstellen, der die gegenwärtige Verkehrskapazität erhöht. Schon bei den Wirtschaftlichkeitserwägungen ist die Frage aufge-

worfen worden, ob die Erhöhung der Verkehrskapazität überhaupt notwendig sei, und es kann nicht bestritten werden, daß diese eben-
sogut — wenn nicht besser — auf andere Weise zu erreichen ist. Wenn durch die Elektrifizierung der Moselbahn die gegenwärtig nicht einmal voll ausgenutzte Kapazität dieser Strecke um etwa 150 % erhöht werden kann, so wird damit ein größeres Verkehrsvolumen geschaffen, als es der Kanalweg jemals bieten kann. Wenn man dazu noch in Betracht zieht, daß auch Belgien und Luxemburg den Plan aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen, so wird man nicht ernsthaft behaupten können, daß mit seiner Durchführung die europäische Integration auch nur einen Schritt vorangetrieben würde. Man kann aber selbst nicht einmal behaupten, daß dieses Projekt ein allgemein französisches Anliegen darstellt, denn es hat in Frankreich selbst heftige Gegner.



Wo fehlt eine?

Wir liefern alle Marken gegen bequeme Monatsraten, Anzahlung schon ab 4,- Postkarte genügt und Sie erhalten kostenlos unseren großen Schreibmaschinen-Ratgeber Nr. 573 B

NÖTHEL+CO. Göttingen

Die große Gefahr der gegenwärtigen Entwicklung liegt darin, daß dieses Interessenten-Projekt durch innenpolitische Einflüsse zu einer französischen Prestigefrage erhoben wird, womit dem Gedanken der europäischen Integration ein schwerer Schaden zugefügt werden könnte. Man sollte den Plan auf seine eigentliche, beschränkte Bedeutung zurückschrauben und ihn im Interesse der deutsch-französischen Beziehungen des politischen Charakters entkleiden. Für die Verbesserung der deutsch-französischen Wirtschaftsbeziehungen gibt es andere Ansatzpunkte. (h)