

## Die Wasserstraßenvorlage und die wirtschaftlich-politische Lage Österreichs im Jahre 1901

Am 1. Juni 1901<sup>1</sup> verabschiedete das österreichische Abgeordnetenhaus eine Gesetzesvorlage, die zu den kühnsten und im wörtlichen Sinne weitreichendsten Vorhaben der Geschichte der Doppelmonarchie gehörte. Die großen Ströme der westlichen Reichshälfte, Donau, Moldau, Elbe, Oder, Weichsel, San und Dnjestr, sollten zu einem einzigen, gigantischen Schiffahrtsnetz verknüpft werden. Vorgesehen waren ein Donau-Oder-Kanal zwischen Wien und Oderberg entlang von March und Bečva, ein Donau-Moldau-Kanal zwischen Linz oder Korneuburg und Budweis, eine Verbindung zwischen dem geplanten Donau-Oder-Kanal bei Prerau a.d. March und der Elbe bei Pardubitz, und schließlich ein Kanalsystem quer durch Galizien, bestehend aus künstlichen Wasserstraßen zwischen Oder (Ostrau), Weichsel (Krakau), San und Dnjestr. Insgesamt waren nicht weniger als 1700 Kilometer Kanalstraße geplant, ergänzt durch etliche Flußregulierungen im ganzen Land.

Angesichts der aktuellen Bemühungen um eine Integration des wiedererstandenen Mitteleuropa in einen einheitlichen Wirtschafts- und Verkehrsraum vermag ein solches Projekt gerade heute neu zu faszinieren. Dieser Beitrag soll sich mit den wirtschaftlichen und politischen Bedingungen in Österreich um die Jahrhundertwende befassen, die zur Entstehung des Vorhabens führten.

1 Vorliegender Aufsatz ist eine Kurzfassung einer in Bern 1989 im Selbstverlag erschienenen Lizentiatsarbeit, „Die österreichische Wasserstraßenvorlage von 1901. Ein Jahrhundertprojekt im Spannungsfeld wirtschaftlicher und politischer Interessen“. Exemplare befinden sich im Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte und in der Parlamentsbibliothek in Wien, weitere sind beim Verfasser zu beziehen. Ich danke Prof. Judit Garamvölgyi und Dr. Madeleine Herren für ihre wertvolle Unterstützung.

Die Vorgeschichte der Wasserstraßenvorlage (WSV) beginnt im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Kanalprojekte lassen sich zwar für Österreich bereits viel früher nachweisen, doch die entscheidenden Bedingungen für die Entstehung der Vorlage von 1901 bildeten sich in dieser Zeit aus: Wasserstraßen erhielten in der Ära schwerindustrieller Massenproduktion in ganz Europa einen neuen Stellenwert. Der Staat trat als Bauherr und Planer der Verkehrspolitik zunehmend in den Vordergrund. Schließlich entwickelte sich im Zuge des sozialökonomischen und politischen Wandels das Verbandswesen zu einem wesentlichen Faktor politischer Willensbildung.

Die größten Impulse in der Kanalfrage gingen in Österreich von autonomen gesellschaftlichen Interessenverbänden aus. Es läßt sich im genannten Zeitraum eine stetige Zunahme der Petitionen beobachten. Mit Hilfe dieses Instruments wurden politische Wünsche aus dem gesellschaftlichen in den staatlichen Bereich hineingetragen. Das Abgeordnetenhaus war zudem selbst als „Interessenvertretung“ konzipiert (Kurienwahlrecht)<sup>2</sup>, so daß die Mandatsträger als Vertreter sozialökonomischer Interessen auch direkt in die politischen Organe einbezogen waren. Für die hier behandelte Frage war dies insbesondere bei der dritten Wahlkurie, den Handels- und Gewerbekammern, von Bedeutung. Gerade dort zeigte sich, wie wirksam eine Kombination von außerparlamentarisch und parlamentarisch legitimiertem Vorgehen sein konnte.<sup>3</sup>

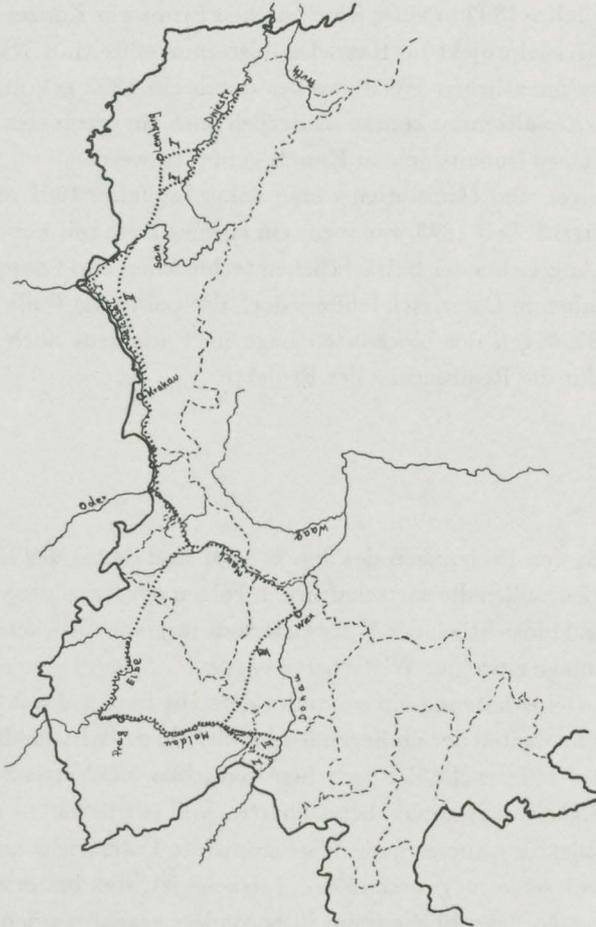
Die Tätigkeit des Parlaments als Vermittler von gesellschaftlichen Interessen kristallisierte sich in den beiden Berichten des volkswirtschaftlichen Ausschusses von 1891 und 1896. Das mit der Bearbeitung der aufgelaufenen Petitionen betreute Gremium forderte jeweils die Regierung dazu auf, Kanalverbindungen zwischen Donau, Elbe, Oder und Weichsel herzustellen und erhielt hierfür die Zustimmung des Parlamentsplenums.

Verbände und kommunale Vertretungen kanalisiert ihre Bemühungen in speziellen *Wasserstraßenverbänden*, die mit Verbandsschriften, Abhandlungen und Veranstaltungen ihr Anliegen in der Öffentlichkeit bekanntmachten. Der 1876 gegründete *Elbeverein* leistete einen wesentlichen Beitrag zur Schiffbarma-

2 Wilhelm Brauner, Die Funktionen des Reichsrats, in: Herbert Schambeck, Hg., Österreichs Parlamentarismus. Werden und System, Berlin 1986, 124 ff.

3 Vgl. das Beispiel des Zuckerindustriellen Proskowetz in Binder, Wasserstraßenvorlage, wie Anm. 1, 21 ff.

# Österreichische Kanalprojekte 1901



- Grenzen der Monarchie
- - - - - Länder- bzw. Provinzgrenzen
- Flußläufe
- ..... projektierte Kanalverbindungen
- I, II, III Bauvarianten

chung der Elbe auf österreichischem Gebiet. Der drei Jahre später entstandene *Donauverein* setzte sich nicht nur für die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau ein, sondern auch für deren Verbindung mit den nordmitteleuropäischen Strömen, insbesondere der Oder. Dank seiner Bemühungen fand sich im Jahre 1892 in einer französischen Firma ein Konzessionär, der ein Donau-Oder-Kanalprojekt im Handelsministerium einreichte. Nach der Veranstaltung eines öffentlichen Wettbewerbes durch ein 1892 gegründetes *Donau-Moldau-Elbe-Kanalkomitee* konnte schließlich auch ein geeignetes Unternehmen für den Bau eines Donau-Moldau-Kanals gefunden werden.

Regierungen und Ministerien waren daher im Jahre 1901 mit dem Anliegen wohl vertraut. Seit 1893 war sogar ein eigenes Büro mit der Angelegenheit beschäftigt. Angesichts der beträchtlichen technischen und finanziellen Risiken solcher Vorhaben in Österreich fehlte jedoch der politische Wille der Regierungen, seit 1897 wegen der blockierten Lage im Parlament auch die politische Möglichkeit für die Realisierung der Projekte.

## II

Bevor wir uns den Ereignissen des Jahres 1901 und damit der Entstehung der WSV zuwenden, sollen die wirtschaftlichen Folgen der Kanalprojekte diskutiert werden, sowohl hinsichtlich der Volkswirtschaft insgesamt wie auch bezogen auf die Interessenlage einzelner Wirtschaftsgruppen.

Die Selbsteinschätzung eines Landes entsteht immer durch den Vergleich mit den Gegebenheiten der umliegenden Länder. In der wirtschaftlichen Sphäre entsteht aus der Tatsache der zwischenstaatlichen Konkurrenz eine zusätzliche Notwendigkeit, sich an den benachbarten Volkswirtschaften zu orientieren. Mag auch, objektiv gemessen, die Wachstumsrate Österreichs im europäischen Vergleich nicht schlecht gewesen sein, Tatsache ist, daß bei den Zeitgenossen das Gefühl des Zurückgebliebenseins insbesondere gegenüber dem Nachbarn im Nordwesten bestand. Bei der Suche nach den strukturellen Gründen für diese vermeintliche wirtschaftliche Rückständigkeit stieß man oft nicht nur auf die Segmentierung des Binnenmarktes oder die geographische Lage, sondern eben auch auf die mangelhafte Ausstattung mit Binnenwasserstraßen, denen schon nach damaliger Erkenntnis bei der Industrialisierung eine wichtige Rolle zukam. Gerade in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts wurden in den westlichen

Industrieländern erhebliche Anstrengungen im Binnenschiffahrtswesen unternommen (*Mittellandkanal*), welche die Diskussion über den volkswirtschaftlichen Nutzen von Kanälen in Österreich zusätzlich belebten.

War der Mangel an Wasserstraßen als einer der Gründe für die „Schwierigkeit der industriellen Produktion in Österreich“ (F. Hertz) erkannt worden, so läßt sich daraus bereits die Haltung der Industrie ableiten. *Industriellen-Club* und *Zentralverband* begrüßten im Sommer 1901 das große Vorhaben. In den Verlautbarungen wurde sowohl auf die Erleichterung der Produktionsbedingungen als auch auf die Verbesserung der Exportchancen – diese bezeichnete der Sekretär des Industriellenbundes einmal als „Kardinalfrage der österreichischen Industrieentwicklung“ überhaupt<sup>4</sup> – sowie auf den unmittelbaren Produktionseffekt hingewiesen. Die Hoffnungen auf eine Stimulierung des Exportes gipfelten meist im Traum von einer internationalen Wasserstraßenachse durch Österreich („Hamburg-Prag/Brünn-Wien-Budapest“). Das Wiener Becken und die Industriegebiete der böhmischen Länder sollten damit Zugang zum west- und nordeuropäischen Markt und den offenen europäischen Meeren, aber auch zu dem als Zukunftschance begriffenen Balkanraum erhalten. Beim Donau-Oder-Kanal stand hingegen weniger die internationale Ausrichtung gegen Norden im Vordergrund, als die Versorgung Wiens und der Donauländer mit der Steinkohle des Mährisch-Ostrauer Raums. Die Kohle stellte aus industrieller Sicht schließlich auch das Hauptargument für die galizischen Wasserstraßen dar, bildete doch gerade für die östlichen Kronländer die billigere Zufuhr des wichtigsten Energieträgers die Hauptvoraussetzung für die Entwicklung einer eigenen Industrie.

Die Interessenlage der Landwirtschaft, dem noch immer größten Sektor der cisleithanischen Volkswirtschaft, war weniger eindeutig. Während der verbandspolitischen Auseinandersetzung um die Wasserstraßenfrage im 19. Jahrhundert hatten die Vertreter der Landwirtschaft stets zu den Befürwortern des Kanalbaus in Österreich gehört. Einerseits versprach man sich von den Kanalisierungen einen verbesserten Schutz der Agrarflächen vor Überschwemmungen, andererseits bestand auch hier die Hoffnung auf neue Absatzwege in Richtung Norden. Nach der Jahrhundertwende äußerten sich nun aber die Landwirtschaftsverbände skeptisch bis ablehnend gegenüber dem Vorhaben. Dieser

4 Friedrich Hertz, Die Schwierigkeit der industriellen Produktion in Österreich, Wien u. Leipzig 1910, 57.

nur scheinbar plötzlichen Kehrtwendung lagen längerfristige sozialökonomische und politische Entwicklungen zugrunde: Mit dem Einbruch des Getreides aus Übersee und Rußland nach West- und Mitteleuropa hatte die österreichische Landwirtschaft seit ca. 1880 einen beispiellosen Preissturz hinnehmen müssen. Das Land war vom Nettoexporteur zum Nettoimporteur von Agrarprodukten geworden. Gleichzeitig mit der Agrarkrise veränderte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das soziale und politische Gefüge. Neben denjenigen Agrarschichten, welche bisher die Interessen der Landwirtschaft in den Verbänden, den Parteien und im Parlament artikuliert hatten, insbesondere den mit Holzexport und -verarbeitung sowie Agrarindustrie beschäftigten Feudalherren und Großbauern, wurden nun durch den gesellschaftlichen Wandlungs- und Demokratisierungsprozeß zunehmend die kleinen und mittelgroßen Getreidebauern zum politischen Faktor. Damit erhielten genau diejenigen Agrarschichten mehr Gewicht im Willensbildungsprozeß, die am stärksten von der Agrarkrise betroffen waren. Gewandelte wirtschaftliche Situation und soziale Umschichtung erhielten ihre politische Ausprägung in der sogenannten Agrarbewegung, welche seit den 1890er Jahren die Bauernschaft politisch mobilisierte.

Kanalpläne in Österreich wurden daher um die Jahrhundertwende in einem neuen politischen Umfeld neu beurteilt. Konservativ, anti-modernistisch denkende Vertreter agrarischer Interessen sahen in der WSV von 1901 eine neuerliche Gefahr für ihre Existenz. In Böhmen befürchtete man vor allem, durch die Verbindung der Donau mit der Oder, Moldau und Elbe den Getreideressourcen des Balkans verstärkt ausgesetzt zu werden. Zweitens glaubte man in den galizischen Kanälen eine neue Einfallstraße für das russische Getreide zu erkennen. Galizien selbst war als Getreideexportregion freilich in der umgekehrten Lage. Dort versprachen die Kanäle gerade die Chance, einen verbesserten Zugang zum österreichischen und westeuropäischen Markt zu gewinnen.

Die am stärksten beachtete Verlautbarung von Verbandsseite war diejenige der *Österreichischen Centralstelle zur Wahrung der land- und forstwirtschaftlichen Interessen beim Abschluß von Handelsverträgen*. Die Resolution vom 10. Mai 1901 verlangte zunächst Kompensationsleistungen in Form von Zöllen und Tarifen zur Abwehr der drohenden Importe. Als keine Garantien dieser Art gewährt wurden, rief der Verband unmittelbar vor der Parlamentsdebatte die agrarischen Abgeordneten dazu auf, gegen die Vorlage zu votieren. Damit in Zukunft zwischen „echten“ und „nominellen“ Agrariern im Parlament unter-

schieden werden könne, sollte außerdem namentlich abgestimmt werden. Dieser Aufruf der *Centralstelle* war der direkteste Eingriff eines Verbandes in das parlamentarische Geschehen. Die tatsächlich durchgeführte Namensabstimmung vom 1. Juni wird es uns ermöglichen, das effektive Gewicht der *Centralstelle* im Parlament und damit ihren proklamierten Charakter als Dachverband der Landwirtschaft zu überprüfen.

### III

Im folgenden soll die Entstehungsgeschichte der WSV von 1901 untersucht werden. Die Rahmenbedingungen bilden die politischen Verhältnisse in Österreich seit den „Badeni-Stürmen“ von 1897. Der nationale Gegensatz prägte nun alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens und hatte auch das politische Gefüge des Staates in eine schwere Krise gestürzt. Das österreichische Abgeordnetenhaus konnte seine gesetzgeberische Funktion wegen der obstruierenden Haltung zunächst der deutschen, dann der tschechischen Gruppierungen praktisch nicht mehr wahrnehmen. An seine Stelle war das Notverordnungsregime des Kaisers und seiner Regierungen getreten. An dieser Situation konnte zunächst auch der im Jahre 1900 berufene Ernest von Koerber nichts ändern. Der neue Ministerpräsident unternahm den glücklosen Versuch, die alles dominierende Sprachenfrage durch eine Verständigungskonferenz, dann mittels eines Regierungsentwurfs zu regeln. Im Sommer 1900, als die Gegensätze im Parlament erneut in Tumulte ausarteten, sah er sich veranlaßt, das Parlament aufzulösen und Neuwahlen auszuschreiben, welche jedoch entgegen seinen Hoffnungen zu einer weiteren Stärkung der radikal-nationalen Kräfte führten.<sup>5</sup>

Trotz dieser schlechten Vorzeichen mußte das oberste Ziel des Ministerpräsidenten auch gegenüber der neugewählten Volksvertretung deren Rückführung zur konstruktiven Zusammenarbeit mit der Regierung sein. Von diesem Punkt, so hatte das Schicksal der vergangenen Kabinette gezeigt, hing der ganze Erfolg oder Mißerfolg Koerbers ab. Zu Beginn der XVII. Session stapelten sich auf dem Tisch des Präsidiums nicht weniger als 26 Dringlichkeitsanträge und 131 Interpellationen, Instrumente der seit 1897 wohlbekannten „technischen Ob-

<sup>5</sup> Ausführlich zu den Vorgängen im Jahre 1900: Alfred Ableitinger, Ernest von Koerber und das Verfassungsproblem im Jahre 1900, Wien, Köln u. Graz 1973.

struktion“: ihre parlamentarische Erledigung mußte allen anderen Geschäften, also auch den Regierungsvorlagen vorangehen. Erst gegen Ende desselben Monats gerieten die Dinge in Bewegung, und zwar auf zwei Fronten, bei denen jeweils die maßgebende obstruierende Kraft im Parlament, die *Jungtschechische Partei*, die entscheidende Rolle spielte. Einerseits verhandelte Koberer direkt mit deren Parteiführern um die Zugeständnisse, welche die Regierung den Tschechen im Falle ihres Abrückens von der bisherigen Obstruktionshaltung machen würde. Diese bereits aus dem vergangenen Jahr übernommenen Verhandlungen waren für den Ministerpräsidenten besonders heikel, durfte er doch dem Entgegenkommen gegenüber den Tschechen nicht das Vertrauen der deutschen Parteien opfern. Neu war auch die zweite Ebene nicht, das Tauziehen zwischen den politischen Gruppierungen um die Zukunft des Parlaments. Hier waren es die Tschechen, welche sich zunehmend unter Druck sahen, und zwar von einer Seite, die ihnen die Gefährlichkeit ihrer wachsenden Selbstisolierung vor Augen führen mußte: den traditionellerweise mit den Regierungen kooperierenden Polen, ihren ehemaligen Verbündeten auf der ‚Rechten‘. Für die *Jungtschechen* stellte sich somit die Frage, ob sie weiterhin Maximalpolitik betreiben sollten, um damit der radikalisierten Stimmung Rechnung zu tragen und ein Höchstmaß an Selbstprofilierung zu erlangen, oder ob sie angesichts der Gefahr einer Verfestigung der Koalition zwischen den arbeitswilligen Gruppierungen, insbesondere den Deutschen und Polen, eine kooperative Linie einschlagen sollten. Die Antwort auf diese Frage zeichnete sich Ende Februar ab und prägte das weitere Geschehen in Österreich. Sie lautete: Kooperation, aber um den höchstmöglichen Preis und jeweils in Kleinstportionen, um die Kontrolle über das Geschehen und damit das politische Profil bei jedem Schritt zu wahren. Die Figuren in diesem Machtspiel stellten die Begehren an den Staat dar, die Gesetzesvorlagen.

Vier Vorlagen standen im Februar 1901 zuoberst auf der Wunschliste der Regierung: Das seit 1897 nie mehr ordnungsgemäß verabschiedete Staatsbudget; eine Vorlage zum Bau neuer Eisenbahnlinien im Süden des Landes (zweite Verbindung mit Triest); die Bewilligung des Rekrutenkontingentes, eine zur Obstruktion ungeeignete Vorlage; schließlich ein Gesetz zur Erhöhung der Alkoholsteuer, das den Tschechen wichtig war, weil die zusätzlichen, den Ländern zugutekommenden Mittel in Böhmen mit der Anhebung der Lehrergehälter gekoppelt waren.

Nach einem polnischen Vorschlag erklärten sich die *Jungtschechen* Anfang März dazu bereit, einen ersten Schritt zu tun und durch eine Umstellung der Tagesordnung die letztgenannten Vorlagen zur Behandlung freizugeben. Auf Druck der Deutschen und Südslawen konzedierten sie auch die Eisenbahnvorlage, aber nur deren erste Lesung. Damit hatten sie sich anscheinend nichts vergeben, blieben die wichtigsten Machtmittel doch weiter in ihrer Hand. Doch die Logik von Forderungen und Gegenforderungen sollte bald eine Eigendynamik entwickeln.

Zur gleichen Zeit kamen auch die geheimen Verhandlungen mit Koerber zu einem Abschluß, bei dem alle Hauptbetroffenen, die fordernden Tschechen, die ‚schluckenden‘ Deutschen und der um Ausgleich bemühte Ministerpräsident ihr Gesicht wahren konnten. Die Errichtung einer tschechischen Universität in Mähren, seit langem die Hauptforderung der Tschechen und vehement bekämpft durch die Deutschen, war zugunsten einer Galerie moderner Kunst in Prag aufgegeben worden. Eine stets mit besonderem politischem Sprengstoff beladene akademische Institution mußte also einer politisch harmloseren Kunsteinrichtung weichen, die aber immerhin mit nationalem Prestige verbunden werden konnte. Außerdem wurden diverse Infrastrukturarbeiten in der böhmischen Hauptstadt zugestanden sowie Regulierungen an Moldau und Elbe. Schließlich spielte die Reise des Kaisers nach Prag zur Einweihung der Moldaubrücke eine Rolle, und ein gewisser Antonin Dvořák verdankte wohl dieser politischen Konstellation seine Berufung ins Herrenhaus im Frühjahr 1901.

Nachdem auf diese Weise den *Jungtschechen* der Weg für ihre Rückkehr zur parlamentarischen Arbeit geebnet worden war, gelangte man, wie geplant, bis zur ersten Lesung der Eisenbahnvorlage. In diesem Augenblick rückte nun die Wasserstraßenfrage ins Licht des parlamentarischen Geschehens. Ihr bisheriges Schicksal unter Koerber soll daher kurz nachgezeichnet werden.

Koerber hatte sich seit Beginn seiner Amtszeit gegenüber wirtschaftspolitischen Vorhaben äußerst aufgeschlossen gezeigt. Mit deren Thematisierung verfolgte der Ministerpräsident angesichts der blockierten politischen Lage auch das Ziel, die Aufmerksamkeit von Parlament und Öffentlichkeit von der alles dominierenden Nationalitätenpolitik auf das allgemeine Wohl des Landes umzulenken. Neben einem Industrieförderungsgesetz sollte die Errichtung der erwähnten Eisenbahnstrecken das wichtigste Instrument dazu sein. Freilich hatte Koerber damit die integrierende Kraft von Infrastrukturvorhaben falsch eingeschätzt, die sich gerade dadurch auszeichnen, daß sie regional konzentriert

und nicht übergreifend wirksam sind – es sei denn, sie werden praktisch auf das gesamte Land ausgedehnt. Koerbers Propagierung des gemeinsamen wirtschaftlichen Wohlstands und die Einbringung der Eisenbahnvorlage führten daher zunächst im Jahre 1900 nicht zu einer Entspannung der politischen Situation. Die Folgen bestanden vielmehr darin, daß die Befürworter eines anderen, weit größeren Verkehrsvorhabens, der Errichtung eines Kanalnetzes in Österreich, ihre Chance witterten. Wie oben gezeigt wurde, lagen entsprechende Projekte bereits auf dem Tisch der Ministerien. Auch unter Koerber waren es zunächst die Verbände, welche die Sache vorantrieben: Der *Industriellentag* vom Oktober und der vom *Donauverein* mit großem publizistischem Aufwand organisierte *Wasserstraßentag* vom Dezember 1900 riefen jeweils die Regierung zum Handeln auf. Der Ministerpräsident war jedoch zu diesem Zeitpunkt nicht geneigt, der Forderung Folge zu leisten, da, so in einem offiziellen Communiqué im Dezember 1900, der Eisenbahnvorlage absolute Priorität zukomme und die Mittel für beide Projekte nicht zur Verfügung stünden. Koerbers ablehnende Haltung wird auch von seinem engsten Mitarbeiter Rudolf Sieghart und dem vielfach in das Geschehen verwickelten Abgeordneten Max Menger bestätigt. Noch Anfang März wurde eine Petition in dieser Angelegenheit durch das Handels- und Innenministerium (dem Koerber selbst vorstand) abgelehnt.<sup>6</sup>

Zur selben Zeit hatte sich jedoch die innenpolitische Lage bereits in der beschriebenen Weise gewandelt. Bei der ersten Lesung der Eisenbahnvorlage, dem vorläufig letzten Teilstück der „Politik der kleinen Schritte“, war deutlich geworden, daß die *Jungtschechen* nun die WSV als Kompensation zum Eisenbahnprojekt verlangten. Von ihm wollten sie nun ihre weitere Kooperationsbereitschaft abhängig machen. Der Unterstützung von polnischer Seite konnten die *Jungtschechen* sicher sein. Auch eine größere Zahl deutscher Abgeordneter der nördlichen Kronländer hatte sich in einer Reihe von Anträgen seit Beginn der neuen Session für eine entsprechende Gesetzesvorlage eingesetzt. Die von den Tschechen zu einem Ganzen junktimierte Eisenbahn- und Wasserstraßenvorlage besaß somit eine breite parlamentarische Basis, welche nun tatsächlich die von Koerber angestrebte integrierende Wirkung ausübte. Angesichts dieser Tatsache, vor allem angesichts der neuerlichen Drohgebärden der *Jungtschechen*, erklärte sich der Ministerpräsident dann auch bereit, eine entsprechende Vorlage auszuarbeiten. Am 26. April präsentierte er den Regierungsentwurf,

6 Vgl. Binder, Wasserstraßenvorlage, wie Anm. 1, 182 ff.

der bereits alle vier oben genannten Teilstücke umfaßte, mit einer auffallend zurückhaltenden Rede vor dem Abgeordnetenhaus.

Wenige Tage später, als die Vorlage bereits dem Ausschuß zugewiesen worden war, traten die *Jungtschechen* unerwartet mit neuen Forderungen auf und trübten die aufgekommene optimistische Stimmung. Sie verlangten nun zusätzlich zu den Kanälen ausgedehnte Flußregulierungen. Dank der Aufzeichnungen des Obmanns der *Jungtschechen*, Josef Kaizl, der bei diesem neuen Schachzug die maßgebliche Rolle spielte, wissen wir Näheres über dessen Hintergründe.<sup>7</sup> Es handelte sich in diesem Fall nicht nur um die bloße Fortsetzung der Forderungspolitik der *Jungtschechen*. Vielmehr spielte die problematische Interessenlage der Landwirtschaft wesentlich mit hinein: Am 27. April, am selben Tag, da Kaizl erstmals sein „Kopfzerbrechen“ über die entstandene Lage seinem Tagebuch anvertraute, hatte das Zentralkollegium des böhmischen Landeskulturrats eine weitgehend negative Stellungnahme gegenüber der Regierungsvorlage publiziert und der alten agrarischen Forderung, den Flußregulierungen, Nachdruck verliehen. Wie Kaizl im Tagebuch bemerkte, mußten die *Jungtschechen* nun eine „alttschechisch-feudal-agrarische Agitationskampagne“ befürchten, die deshalb doppelte Sprengkraft besaß, weil damit teilweise jene Gruppierungen im eigenen nationalen Lager angesprochen waren, gegenüber denen die *Jungtschechen* sich ohnehin wegen ihrer Kompromißbereitschaft im Parlament in der Defensive befanden. Man konnte gerade von den 19 jungtschechischen Abgeordneten, die noch immer von der Landgemeindegurie gestellt wurden, nicht annehmen, daß sie sich an einer als agrarfeindlich apostrophierten Vorlage die Finger verbrennen wollten.

In diesem Licht erscheinen die neuen Forderungen, die nun die Verbandsresolutionen mitberücksichtigten, verständlich. Was ihre politische Durchsetzung angeht, so wußte Kaizl genau, wo der Widerstand zu erwarten war: beim nationalen Gegner, den Deutschen, nicht etwa bei der Regierung, die nach seiner richtigen Einschätzung alles akzeptieren würde, was zur Verständigung beitrug. Tatsächlich gaben die deutschen Parteien sehr schnell zu verstehen, daß sie diesen neuen Vorstoß nicht zu akzeptieren bereit waren. Ihr geschlossenes Auftreten verdankten sie nun der Tatsache, daß nicht nur die Abgeordneten der Alpenländer die geplanten Eisenbahnlinien gefährdet sahen, sondern auch

<sup>7</sup> Josef Kaizl, *Z mého života*. Vydal Zedeněk V. Tobolka, Bd. 3 (Knihovna historická a kulturní 5), Prag 1911.

die beteiligten, generell nicht-agrarisch orientierten, deutschen Abgeordneten der nördlichen Kronländer die eben errungenen Kanäle.<sup>8</sup> Das stillschweigende Hinnehmen des neuen tschechischen Vorstoßes wäre außerdem ohne Zweifel nun als politische Schwäche ausgelegt worden.

Als taktisches Druckmittel diente den Deutschen jetzt ebenfalls ein Baustein aus dem bisherigen Sortiment von Regierungsvorlagen, die erwähnte, den Tschechen besonders teure Alkoholsteuervorlage, gegen deren zweite Lesung sie nun ihre Opposition ankündigten. Die Tschechen ihrerseits quittierten diese Drohung mit der Erklärung, das ganze Gebäude zum Einsturz zu bringen.

Es sollte nicht soweit kommen. Inzwischen waren doch zu viele wertvolle Bausteine in das Gebäude eingefügt. Entscheidender war aber, daß die Regierung als eigenständige politische Kraft praktisch verschwunden war und nur noch die Rolle des Beschwichtigers und des freigiebigen Verteilers spielte. Die Tschechen dachten sogar daran, die ganze Aktion hinter dem Rücken der Regierung gemeinsam mit dem nationalen Rivalen zu erledigen. Nach einem deutschen Kompromißangebot gelang es dann tatsächlich, die geforderten Flußregulierungen mit in die Gesetzesvorlage einzubeziehen, und zwar indem der Geltungsbereich der ursprünglichen tschechischen Forderung weiter ausgedehnt wurde: Nicht nur den in das Kanalnetz integrierten, sondern auch allen übrigen regulierungsbedürftigen Flußläufen sollte die neue Ergänzung zugutekommen und damit auch den bisher vernachlässigten westlichen (deutschen) Kronländern Cisleithaniens. Dank der Machtpolitik der parlamentarischen Interessengruppen hatten die politisch als Einheit zu verstehenden Infrastrukturvorlagen von 1901 tatsächlich quasi flächendeckende Ausmaße angenommen. Ihr von innen entstandener integrativer Charakter zeigte sich dadurch, daß ihnen bis zur Debatte und Abstimmung im Abgeordnetenhaus keine größeren Hindernisse mehr in den Weg gelegt wurden.

8 Die radikal-nationalen „Alldrutschen“, welche die meisten deutschen Landgemeindemandate in Böhmen innehatten, standen außerhalb der koordinierten Politik der deutschen „Gemeinbürgerschaft“.

In der parlamentarischen Auseinandersetzung vom 29. Mai bis 1. Juni 1901 kamen dann jedoch die Grenzen des integrativen Charakters der WSV zum Vorschein. Die Gegensätze, die sich hierbei zeigten, hingen zum einen Teil eng mit der Entstehungsweise der Vorlage zusammen. Der Ausgleich zwischen Tschechen und Deutschen, der die Form einer Absprache von Interessen und der Kumulierung von politischen Begehren angenommen hatte, war ein Werk der gemäßigten Parteien des älteren bürgerlich-nationalen Typus gewesen, auf tschechischer Seite der *Jungtschechen*, auf deutscher vor allem der *Fortschrittspartei* und der *Volkspartei*. Er hatte sich somit unter Ausschluß der aus dem politisch-gesellschaftlichen Umbruch der letzten Jahre des 19. Jahrhunderts hervorgegangenen radikal-nationalen, populistisch auftretenden Kräfte im Parlament vollzogen. Die *Alldeutschen* hatten sich nie der „Gemeinbürgerschaft“ der übrigen deutschen Parteien angeschlossen, sondern konsequent eine Oppositionshaltung eingenommen. Auf tschechischer Seite hatten die *Tschechisch-Agrarier* zusammen mit den *National-Sozialen Tschechen* die radikalere Variante des dortigen Nationalismus vertreten. Sowohl für die deutschen wie für die tschechischen radikalnationalen Parteien boten die Vorgänge des Frühjahrs 1901 die Gelegenheit, sich insbesondere während der Debatte mit einer harten Linie zu profilieren. Die *Alldeutschen* sprachen von politischer Schwäche und Geschäftemacherei der gemäßigten Deutschen mit dem nationalen Rivalen. *Tschechisch-Agrarier* und *National-Soziale Tschechen* warfen den *Jungtschechen* ihre Abkehr von der Obstruktionspolitik und den damit begangenen Verrat am eigenen Volk vor. Die Parteien, welche gewöhnlich im nationalitätenpolitischen Kontext an entgegengesetzten Enden agierten, befanden sich in einer vereinigten Opposition gegenüber den faktisch in eine Koalition eingetretenen gemäßigten nationalen Gruppierungen.

Mehr als der politische Richtungskampf prägte jedoch der wirtschaftliche Interessenkonflikt die parlamentarische Auseinandersetzung um die WSV. Die Grenzen ihres integrativen Charakters wurden also auch in dieser Beziehung deutlich. Der ökonomische Teil der Debatte im Abgeordnetenhaus drehte sich um eine der großen Fragen der Modernisierung überhaupt: das Verhältnis von Landwirtschaft und Industrie im modernen Staat, womit wir an die Ausführungen in Teil II anknüpfen können. Das Spektrum der Argumentation im Parlament reichte dabei von der gegenseitigen Beschuldigung der Abgeordneten,

den wirtschaftlichen Gegner vernichten zu wollen, bis zur eher theoretischen Frage nach der ‚richtigen‘ sektoralen Struktur der Volkswirtschaft, wobei nicht zufällig England als Beispiel des „überindustrialisierten“ und folglich „dekadenten“ Staates diente.

Politischer und wirtschaftlicher Richtungskampf verbanden sich nun insofern, als die Protagonisten auf beiden Seiten zumindest teilweise dieselben waren – sozialökonomischer Umbruch und nationale Radikalisierung stellten ein verwobenes Phänomen dar. Ihrer antiindustriellen Ideologie entsprechend beschworen die *Alldeutschen* in der Debatte die Existenzbedrohung des kleinen Mannes. Ihr Engagement zugunsten des Bauernstandes nahm dabei zuweilen die Form einer völkischen Blut-und-Boden-Ideologie an.<sup>9</sup> Auf der anderen Seite stellten sich die aus der Agrarbewegung hervorgegangenen *Tschechisch-Agrarier* als die wahren Hüter der agrarischen Interessen dar und polemisierten gegen die *Jungtschechen* als bürgerlich-kapitalistische Partei.

Da die Abstimmung vom 1. Juni namentlich durchgeführt wurde, lassen sich die eben festgestellten doppelten Frontstellungen im Parlament auch quantitativ prüfen. Eine differenzierte Analyse wird gerade dadurch möglich, daß sich die Mandatsträger des österreichischen Abgeordnetenhauses aufgrund zahlreicher Kriterien bestimmen lassen: Wahlkurien, Kronländer, Nationalitäten, innerparlamentarische Interessensvereinigungen und Parteien (Klubs). Das Gesamtergebnis der Schlußabstimmung lautete 198 Ja zu 46 Nein.<sup>10</sup>

Prüfen wir nun den zuerst genannten politischen Faktor. Bei den deutschen Parteien lautete das Ergebnis der *Alldeutschen* 1 Ja zu 11 Nein, bei der *Gemeinbürgerschaft* 65 Ja zu 16 Nein. Die *Radikalen Tschechen* lehnten die Vorlage mit 0 zu 4 Stimmen ab, während die *Jungtschechische Partei*, die wie keine andere mit der Entstehung der Vorlage verbunden war, mit 37 zu 0 klar zustimmte. Auch die Abstimmungsanalyse bestätigt somit den Charakter der Vorlage als Element eines politischen Richtungskampfes.

9 Die Sudetendeutschen machten für ihre ablehnende Haltung neben allgemein wirtschaftlichen auch nationalegoistische Motive geltend, nämlich die angebliche Stärkung der tschechischen Teile Böhmens, insbesondere Prags, gegenüber den deutschen Gebieten im Norden.

10 179 Abwesende. Der Vorsitzende war gemäß Geschäftsordnung von der Abstimmung ausgeschlossen; ein Sitz war vakant. Vgl. Sten. Prot. AH, XVII., 4800 f. Gesetzestext in RGBI Nr. 66. Quelle für die Zuordnung der Abgeordneten: Clubs des Abgeordnetenhauses, XVII, 2. Ausgabe (Mitte April 1901). Die Abstimmungsanalyse wäre ohne EDV-Einsatz nicht durchführbar gewesen.

Als zweites wurde der wirtschaftliche Konflikt zwischen Industrie und Landwirtschaft angesprochen. Zur Erueierung des Abstimmungsverhaltens der industriell-gewerblichen Interessenvertreter betrachten wir die zweite Wahlkurie, die Handels- und Gewerbekammern. Es ergibt sich ein Verhältnis von 14 zu 0 zugunsten der Vorlage. Wesentliche Unterschiede sind weder nach Kronländern noch nach Nationalitäten festzustellen. Auch in sozialer Hinsicht manifestierte sich innerhalb der Industrie eine Interessensharmonie zwischen Kapital und Arbeit: Sowohl die Erklärungen während der Debatte wie auch das eindeutige Abstimmungsverhalten der Sozialdemokratischen Partei (7:0) lassen diesen Schluß zu. Bei der tschechischen Konkurrenz der Sozialdemokraten, den *National-Sozialen Tschechen*, wirkte sich die Rolle der politischen Opposition aus: Von fünf Abgeordneten nahm nur einer an der Abstimmung teil und stimmte gegen die Vorlage. Generell scheint sich jedoch, was die Seite der Industrie betrifft, die erwähnte wirtschaftliche Frontstellung zu bestätigen.

Wesentlich komplexer präsentiert sich die Lage bei der Landwirtschaft. Hierbei wollen wir die Abgeordneten der Kurie der Landgemeinden, des Großgrundbesitzes und diejenigen Mandatsträger der Allgemeinen Wählerklasse berücksichtigen, welche gleichzeitig in einer der drei innerparlamentarischen Agrarvereinigungen organisiert waren. Zusammen stellten diese Abgeordneten mit 244 von 425 Sitzen die Mehrheit im Parlament, sodaß eine Einheitsfront gegen die Vorlage, wie sie die *Centralstelle* gewünscht hatte, das Vorhaben zu Fall gebracht hätte. Das Ergebnis lautete jedoch 91 zu 35 zugunsten der Vorlage.

Eine erste Erklärung für dieses Resultat setzt bei der Differenzierung nach der sozialen Basis des Parlamentsmandates an, indem man zwischen den erwähnten Wahlkurien unterscheidet. Ohne Galizien, das eine Sonderstellung einnahm, ergibt sich für Landgemeinden und Allgemeine Wählerklasse (eingeschränkt nach oben genanntem Kriterium) eine Mehrheit von Nein-Stimmen (33:34). Demgegenüber votierte der Großgrundbesitz mit 14:1 klar zugunsten der Vorlage. In diesem deutlichen Unterschied spiegelt sich der Umstand, daß die Opposition gegen die WSV eng mit den neu zu politischem Einfluß gelangten Bauernparteien zusammenhing. Der österreichische Großgrundbesitz distanzierte sich nicht nur aufgrund seiner sozialen Stellung als (teilweise sehr alte) Elite im Land von der Agrarbewegung.<sup>11</sup> Die Großagrarien waren überhaupt wegen ihrer stärker diversifizierten Vermögensstruktur weniger stark von

11 Vgl. Ludwig Frankl, Zehn Jahre agrarische Zentralstelle. Festschrift, Wien 1908, 6.

der Agrarkrise getroffen worden. Ihre ausgeprägte Verankerung in der Holzproduktion und der Landwirtschaftsindustrie (Zuckerrüben-, Gerstenverarbeitung) ließen sie sogar eine Stimulierung dieser exportabhängigen Branchen und damit wirtschaftlichen Gewinn erwarten. Dies galt vor allem für den deutsch-liberalen, „verfassungstreuen“ Großgrundbesitz, der die Vorlage mit 14:0 gut- hieß. Der tschechisch-konservative, „feudale“ Großgrundbesitz blieb der Abstimmung geschlossen fern, was sich auf unterschiedliche Positionen innerhalb des Klubs zurückführen läßt.<sup>12</sup>

Eine zweite Möglichkeit, das Abstimmungsverhalten der Landwirtschaftsvertreter zu interpretieren, bietet eine Aufschlüsselung der Abgeordneten nach ihrer regionalen Zugehörigkeit. Zunächst einmal zeigt sich die einhellige Zustimmung Galiziens (35:0). In erster Linie war hierfür die erwähnte wirtschaftliche Sonderstellung dieses Landes verantwortlich. Möglicherweise spielte auch die mangelnde politisch wirksame soziale Differenzierung eine Rolle, die das Entstehen einer eigenständigen Bauernbewegung erschwerte. Auch Niederösterreich wies mit 9:1 eine überdurchschnittlich hohe Ja-Quote auf. Dieses Kronland war dem Getreide des Balkan bereits ausgeliefert, ja es durfte sich, wie einer der Abgeordneten freimütig zugab, sogar von einem Transit der Agrarprodukte in Richtung Norden eine Entlastung vom Importdruck erhoffen. Zudem spielte die parteipolitische Zugehörigkeit eine Rolle: Die Mehrheit der Sitze der Landwirtschaft war 1901 in Niederösterreich bereits in der Hand der *Christlichsozialen*. Gerade diese Partei hatte sich aber die Hoffnungen Wiens nach billiger mährisch-schlesischer Kohle zu eigen gemacht und die WSV insbesondere gegen die Angriffe der *Alldeutschen* verteidigt (Gesamtergebnis 12:1). Im Falle Niederösterreichs wird fraktionskonformes Verhalten übrigens durch einen Vergleich mit dem Abstimmungsergebnis in Oberösterreich bestätigt. Dieses befand sich zwar verkehrsgeographisch in einer ähnlichen Lage, politisch wurde es aber von dem klerikal-konservativen *Zentrumklub* beherrscht. Die Abgeordneten der Landwirtschaft dieses Kronlands stimmten mit 2:4 gegen die Vorlage (*Zentrumklub* insgesamt 6:12).

Von den geplanten Kanälen direkt am stärksten betroffen waren neben Galizien vor allem die böhmischen Länder. Interessanterweise fand die Vorlage in Mähren (9:4) breitere Zustimmung als in Böhmen (13:11), was mit der stärkeren Abhängigkeit der Markgrafschaft vom exportorientierten Zucker- und Ger-

12 Vgl. Binder, Wasserstraßenvorlage, wie Anm. 1, 167 ff.

stenanbau zusammenhängen könnte. Wichtiger war jedoch für die böhmischen Länder die nationale Zugehörigkeit: Praktisch sämtliche Ja-Stimmen der Landwirtschaftsabgeordneten der 4. und 5. Wahlkurie kamen aus dem tschechischen, 14 der 17 Gegner aus dem deutschen Lager. Hier drücken sich die unterschiedlichen Stärkeverhältnisse der Parteien in den beiden nationalen Lagern aus: Die *Jungtschechen* waren auch in der Landgemeindegurie gegenüber den Agrariern noch deutlich in der Mehrheit, was eher ein Ausdruck des Wahlsystems als der tatsächlichen Machtverhältnisse auf dem Lande war. Die jungtschechischen Abgeordneten mit Landwirtschaftsmandaten konnten aber bekanntlich deshalb ihre Ja-Stimme rechtfertigen, weil dank Kaizls kluger Strategie die agrarische Forderung nach Flußregulierungen in die Vorlage einbezogen worden war. Auf deutscher Seite besaßen wegen der besonderen politischen Lage des Sudetenlandes die *Alldeutschen* zusammen mit den übrigen politisch radikaleren deutschen Abgeordneten eine äußerst starke Stellung in den Landwirtschaftsbezirken Böhmens. Dies wirkte sich in der beschriebenen Weise auf das Stimmenverhältnis bei der WSV aus.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß sozial und regional unterschiedliche Interessen und parteipolitische Zugehörigkeit die rein wirtschaftliche Frontstellung im Abgeordnetenhaus aufgebrochen und die Annahme der Vorlage ermöglicht haben.

## V

Die österreichische WSV von 1901 nimmt in der Literatur über die späte Habsburgermonarchie einen nicht unbedeutenden Platz ein. Als „Koerber-Plan“ erscheint sie gemeinsam mit der Eisenbahnvorlage als einer der Marksteine der überdurchschnittlich positiv beurteilten Ministerpräsidentschaft Ernest von Koerbers. Je nach wissenschaftlicher Herkunft des Autors und dessen Thema wird das Gewicht eher auf die politische oder auf die wirtschaftliche Zielsetzung des Vorhabens gelegt. In ersterem Fall erscheint die WSV mehr als ein Teil der Strategie Koerbers, mittels wirtschafts- und sozialpolitischer Vorlagen übergreifende Probleme zu thematisieren und damit vom Nationalitätenstreit abzulenken. Eine primär ökonomische Interpretation bewertet die Vorlage als Versuch, die strukturellen Nachteile der österreichischen Wirtschaft mittels eines kühnen Infrastrukturprogramms zu beseitigen. Ihre Ausdehnung auf die

schwächsten Glieder des Cisleithanischen Staatsverbandes (Galizien) wird positiv als Zeichen einer „zielbewußten Strukturpolitik zum Ausgleich des regionalen Wachstumsgefälles“<sup>13</sup> oder eher negativ als Hinweis auf eine mangelnde industrie- und damit wachstumspolitische Orientierung<sup>14</sup> gewertet. Alexander Gerschenkron, der sich bisher am ausführlichsten mit dem Thema der WSV befaßt hat, interpretiert das Vorhaben im Rahmen seines bekannten Konzeptes der „relativen Rückständigkeit“ als ein Beispiel staatlicher Modernisierungspolitik in Mitteleuropa.<sup>15</sup>

Diese Deutungen gehen alle von einer bewußt geformten Politik der Regierung und insbesondere Koerbers aus. Vorliegende Untersuchung sollte jedoch zeigen, daß der WSV nicht eine einheitliche staatliche Planung, sondern ein dynamischer politischer Prozeß zugrunde lag. Einzelne politische Kräfte im Parlament waren dabei die Protagonisten. Die Ausdehnung der Vorlage auf alle Teile Cisleithaniens war nicht eine Folge staatlicher Integrations- oder Strukturpolitik, sondern der Kumulierung regionaler Interessenwahrnehmung durch die Abgeordneten. Daß sie politisch durchgesetzt werden konnte, lag nicht an einer Stärke der Exekutivgewalt, sondern im Gegenteil an ihrer Schwäche, ja ihrer Abhängigkeit vom Willen des Parlaments. Der „hero“ (Gerschenkron) war nicht Koerber, sondern das österreichische Abgeordnetenhaus.<sup>16</sup>

Im Hintergrund stand die politische Zwangslage Österreichs seit 1897. Um die Lage im Innern zu beruhigen und die Achtung des Auslands zurückzugewinnen, mußte es das oberste Ziel der durch das Notverordnungsregime nur scheinbar gestärkten Regierungen sein, die Volksvertretung wieder in den politischen Prozeß zu integrieren. Aus dieser Situation resultierte die Abhängigkeit vom Willen der parlamentarischen Kräfte, in unserem Fall primär von demjenigen der obstruierenden *Jungtschechen*. Sie äußerte sich in der Vergebung politischer

13 Herbert Matis, Die Habsburgermonarchie (Cisleithanien) 1848–1918, in: Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 5. hg. v. Wolfram Fischer, Stuttgart 1985.

14 Karl Bachinger, Das Verkehrswesen, in: Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Bd. 1: Die wirtschaftliche Entwicklung, hg. v. Alois Brusatti, Wien 1973, 321.

15 Alexander Gerschenkron, An Economic spurt that failed, New Jersey 1977.

16 Die von Josef Wysocki festgestellte Dispersion von Infrastrukturmaßnahmen läßt sich also in diesem Fall eindeutig auf das Wirken des Parlaments zurückführen, dem von seiten der Regierung keine Grenzen gesetzt wurden. Josef Wysocki, Infrastruktur und wachsende Staatsausgaben. Das Fallbeispiel Österreich 1868–1913, Stuttgart 1975, bes. 190.

Zugeständnisse, in den außerparlamentarisch zustandegekommenen geheimen Zusagen und den als politische Erfolge verbuchten Vorlagen. Daß im Laufe dieses Prozesses an die Stelle der Selbstausschaltung des Parlaments diejenige der Regierung getreten war, zeigt die Tatsache, daß die Grenzen der Macht- und Forderungspolitik der *Jungtschechen* nicht durch letztere, sondern durch den politischen Gegner, die deutschen Parteien, abgesteckt wurden. Die Kompromisse, welche die Spannungen zwischen den nationalen Vertretungen lösten, gingen dabei stets in die Richtung einer weiteren Ausdehnung der Wünsche.

Dies zeigt sich besonders deutlich anhand der WSV. Sie entsprang am wenigsten einem ‚schöpferischen Akt‘ der Regierung, sondern war zunächst durch die Verbände, insbesondere die Wasserstraßenverbände, vorbereitet worden. Immerhin ist eine Grundidee der Koerberschen Politik, nämlich das Erzielen von Konsens durch die Thematisierung von Wirtschaftsfragen, dafür verantwortlich zu machen, daß die Kanalfrage in den Strudel der parlamentarischen Geschehnisse miteinbezogen wurde. Die Einbringung der Eisenbahnvorlage verlieh sodann der neuen Kompensationsforderung auch eine gewisse inhaltliche Logik, die mit dem Charakter von Infrastrukturvorhaben zusammenhängt. Der mittels Junktimierung und inhaltlicher Ausweitung zustandegekommene Pfad lautete schließlich:

1. Eisenbahnen
2. Eisenbahnen + Kanäle
3. Eisenbahnen + Kanäle + Flußregulierungen innerhalb des Kanalnetzes
4. Eisenbahnen + Kanäle + Flußregulierungen in- und außerhalb des Kanalnetzes

Der politische Preis für die Entstehungsweise der WSV wurde schon bald deutlich, als der gesetzliche Auftrag zur Ausführung gelangen sollte. Außer einigen Flußregulierungen wurde nichts von dem großartigen Vorhaben verwirklicht. Gerschenkron führt dies auf die Hintertreibungstaktik des Finanzministeriums zurück. Zwar kann der Autor das Auftreten seines Anti-Helden, des Finanzministers Böhm-Bawerk, mit Quellen belegen (was ihm im Falle seines Helden Koerber an keiner Stelle gelingt). Viel entscheidender war aber doch, daß der mit der Durchführung des Vorhabens betraute Beirat vollständig überfordert war angesichts einer Vorlage, bei der die Lösung von Zwangslagen und Interessenkollisionen auf die nachparlamentarische Phase aufgeschoben worden war. Die kaum ausgearbeitete inhaltliche Form, der völlig unrealistische Kostenrahmen, in den im Zuge der Entstehung immer mehr hineingezwängt worden war,

die Tatsache, daß keinerlei Prioritäten für die Ausführung vorgesehen waren, all dies läßt sich nur aus dem Bestreben Koerbers begreifen, die parlamentarische Auseinandersetzung mit möglichst wenig Konfliktpotential zu belasten. Sie ist Ausdruck der Ohnmacht der ausführenden Gewalt gegenüber einer Legislative, der es nur um die politische Durchsetzung ging. Es war der Charakter der WSV von 1901 als politische Konzession und politisches Prestigeobjekt, welcher letztlich ihr Scheitern verursachte.<sup>17</sup> Auf der parlamentarischen Ebene aber zeigte die Rückkehr der Tschechen zur Obstruktion noch im selben Winter ebenso deutlich, daß eine stabile politische Ordnung in Österreich allein auf der Basis von Konzessionen an die politischen und wirtschaftlichen Teilkkräfte im Lande nicht zu errichten war.

17 Ein interessantes Vergleichsbeispiel, aus dem die spezifische Rolle von Regierung, Parlament und Verbänden deutlich wird, bietet die Auseinandersetzung um den Mittellandkanal im Deutschen Reich, die zeitlich parallel verlief. Vgl. Binder, Wasserstraßenvorlage, wie Anm. 1, 198 ff.