



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Woas, Franz: Der deutsche Viermeerekanal

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

## Der deutsche Viermeerekanal

Von Regierungsbaumeister Franz Woas-Wiesbaden

Kanäle werden gegenwärtig gerade genug in Deutschland geplant; ihrer drei, die eine besondere Bedeutung haben, befinden sich sogar schon in der Ausführung; nämlich:

1. die Verlängerung des „Mittellandkanals“ über Hannover hinaus zur Elbe und Havel;
2. der „Rhein-Main-Donau-Kanal“, der bisher bei Aschaffenburg sein Ende gefunden hat und darüber hinaus über Bamberg und Nürnberg nach Kelheim an die Donau führen soll;
3. der „Rhein-Neckar-Donau-Kanal“, der seinen Anfang in Mannheim nehmen soll, um über Heidelberg und Stuttgart zunächst Blosingen und späterhin einmal bei Ulm die Donau zu erreichen.

Es handelt sich hierbei um Unternehmungen, die alles in allem 10 bis 15 Milliarden erfordern, und darum ist es aller Anerkennung wert, daß man in den Kreisen, die es trifft, soviel an Unternehmungsgeist und Kapital aufgebracht hat, um diese Bauten zunächst wenigstens einmal in Angriff zu nehmen. Ob man sie aber in der Tat wird völlig durchführen können — das steht noch sehr dahin.

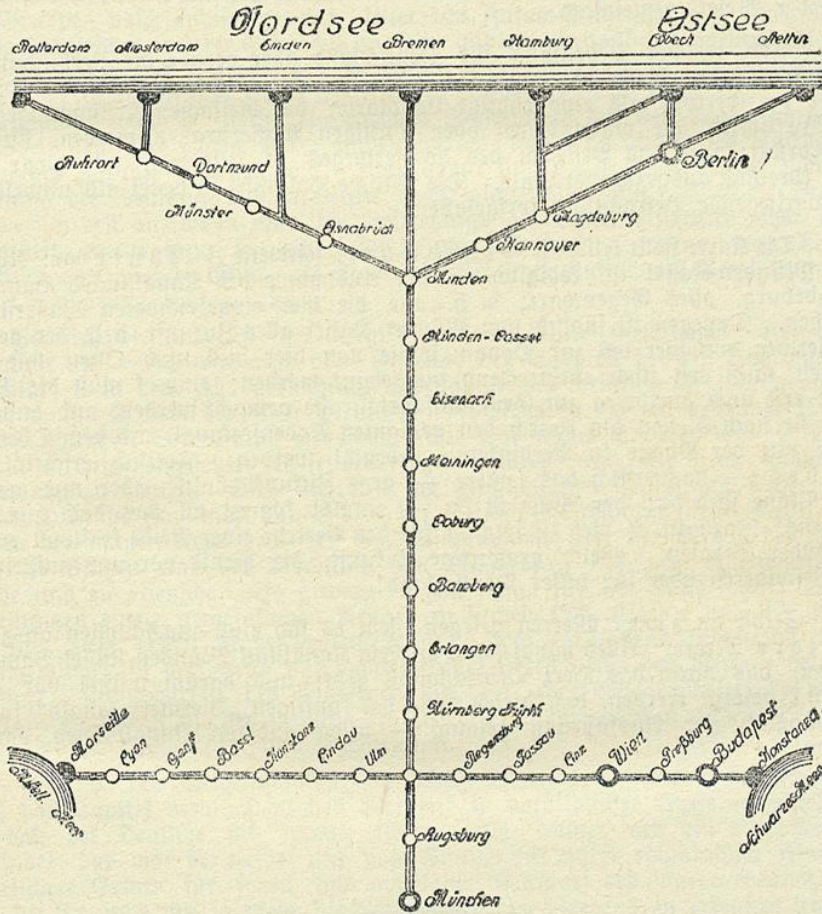
Das Schicksal solch großer Vorhaben hängt zumeist von einzelnen Persönlichkeiten ab. Wenn sich tatkräftige Männer dahinterlegen, die alle Widerstände zu überwinden verstehen, dann kommen sie zur Ausführung. Den beiden letztgenannten Plänen ist dieses Glück zuteil geworden; der verstorbene Bayernkönig war der erste und kräftigste Beförderer der Rhein-Main-Donau-Verbindung, und sein Geist wirkt noch heute nach. Am Neckar war es der Großgewerbetreibende A. B o s c h, der unablässig trieb und den Plan mit vielem Gelde förderte. Somit sind beide Unternehmungen wenigstens soweit gediehen, daß schon lange die ersten Spatenstiche getan werden konnten. Für den Anfang ist auch beiderseits die geldliche Grundlage geschaffen worden, indem die betreffenden gewerblichen Kreise, die in Betracht kommenden Städte, die Einzelländer und auch das Reich sich daran beteiligen.

Trotz alledem möchte ich nicht darauf schwören, daß gerade diese beiden Unternehmungen in absehbarer Zeit ganz so zur Durchführung kommen werden, wie man es heute im Sinne hat. Ja, es wäre für Deutschland besser: es geschähe das nicht.

Nun soll damit keineswegs gesagt sein, daß etwa die beiden Kanäle nutzlos für Deutschland wären. Nein! Aber ein anderer Kanalzug ist für unser Reich wichtiger als diese beiden Kanäle zusammen. Leider fehlt es nur für diesen an einem so tatkräftigen Beförderer, wie ihn die beiden anderen gefunden haben. Dabei war er einst da. Es war dies der Senator F. W. M e y e r in Hameln, der seit Jahrzehnten für die Verbindung der Weser mit der Donau eingetreten ist, in neuerer Zeit aber, hohen Alters wegen, davon zurückzutreten gezwungen wurde. Diese Weser-Main-Donau-Verbindung ist damit stark in Verzug geraten: hier zeichnet und rechnet man noch; am Main und Neckar gräbt und mauert man schon.

## Der deutsche Biermeerekanal

Und doch ist tatsächlich der Kanalzug in der Weser-Richtung derjenige, den Deutschland zunächst und vor allen Dingen braucht. Gemeinsam ist allen drei Kanalplänen, um die es sich handelt, die entschiedene Richtung auf die Donau zu: man will durch sie und die Donau dem Deutschen Reiche ein Tor nach Südosten hin weit aufstoßen; aber was erreicht man in Wirklichkeit damit, wenn man auf diese Weise die Donau nach rückwärts zu gerade nur bis zum Rhein



hin verlängert? Für das ganze Deutsche Reich verhältnismäßig wenig, indem man nur einen Teil von Westdeutschland und einen kleinen Zipfel Südwestdeutschlands an die an sich doch so hochbedeutsame Donaustraße anknüpfen würde — und zu allem Unglück obenein noch zu dem Ende einer weiteren Begünstigung fremdländischer Nordseehäfen, die uns ohnedies Schaden gerade genug antun.

Anderes liegen die Dinge bei der Verbindung der Weser mit der Donau anstatt des Rheines. Die Weser ist — und bleibt — der einzige deutsche Strom, der uns durch die aufgelegte „Internationalisierung“ nicht genommen wurde. Hier sind wir die Herren im Stromtal wie an der Mündung. Ist es nicht unsere Pflicht, nun in erster Reihe von diesem Vorteil Gebrauch zu machen? —

Damit brauchen die anderen Donau-Verbindungen durchaus nicht außer acht gelassen werden; man baue ruhig daran weiter; ja, die Strecke von der Donau bis Bamberg bildet sogar die Voraussetzung für die Durchführung der Weser-Donau-Verbindung; ist sie doch beiden Kanalzügen, dem nach der Donau und der Weser, gemeinsam.

Von welcher Bedeutung für Deutschland aber gerade die Verbindung der Donau mit der Weser ist, ergibt sich leicht aus der beigefügten Karte. Diese ist mehr ein Gerippe als eine richtige Landkarte; die vielfachen Krümmungen, die in Wirklichkeit die vorhandenen oder künftigen Wasserstraßen machen, sind hier unterdrückt; nur das Bestehen des Wasserweges ist festgelegt, und zwar durch eine (dreifach ausgezogene) Linie. Die jütische Halbinsel ist dabei als unwesentlich für vorliegende Betrachtung fortgelassen.

Die Karte stellt teilweise Gegenwart, teilweise Zukunft dar: Nördlich von Münden-Kassel ist, lediglich mit der Ausnahme des Kanalstückes Hannover-Magdeburg, alles Gegenwart; d. h. alle die hier eingezeichneten Wasserstraßen bestehen. Dagegen ist südlich von Münden-Kassel alles Zukunft, d. h. der gesamte Wasserweg von hier bis zur Donau sowie von hier aus nach Osten wie nach Westen muß erst noch entsprechend ausgebaut werden; einmal muß die Donau selbst erst noch durchweg zur Großschiffahrtsstraße gemacht werden, und andermal muß sie nach Westen hin (durch den geplanten Bodenseekanal) mit dem Oberrhein sowie mit der Rhone in Verbindung gebracht werden. Freilich erscheint dies beides — namentlich das letztere — arge Zukunftsmusik; aber nur gemacht! Die Pläne sind da; der Wille ist da — einmal kommt all das doch zur Ausführung. Dazu ist es viel zu wichtig für den Verkehr einer Reihe kraftvoll emporstrebender Staaten. Welch großartige Zukunft, die damit vor uns aufsteigt — im Besonderen aber für unser Deutschland!

Selbst an zwei Meeren gelegen, sieht es sich einst angeschlossen an zwei weitere Meere. Alles hängt dann an dem Kanalstück Münden-Kassel-Bamberg-Donau, das durch das Herz Deutschlands geht; und darum müßte vor allem dafür gesorgt werden, daß dieses Stück des künftigen „Viermeerekanals“ so bald als möglich zur Ausführung gelangt — allen anderen Kanalplänen vorausgehend! —