



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

δ.: Deutsche und französische Canäle.

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

auch, daß niemand auf die Dauer sich ohne Gefahr an dem einheitlichen Rechtsbewußtsein unsres Volkes versündigt. Und wir zählen darauf, daß im Bundesrath dies bei Zeiten erkannt wird.

Nur an zwei gleich edeln Genossen sind die Lehren der Geschichte unseres Volkes spurlos vorübergegangen; nur diese beiden stemmen ihre vereinten Kräfte der starken Macht des deutschen Staates entgegen, und ziehen in den Staub und Schmutz Alles, was unserem Volke heilig und theuer ist: Die Ultramontanen und die Internationalen. Für Beide wird das Jahr 1871 Gott sei Dank den Abschnitt bilden, wo die Ausführung ihrer finsternen Pläne in Deutschland für immer gescheitert ist. Mit gleicher Entschiedenheit erhebt der gesunde Sinn unseres Volkes seine Stimme und seinen Arm, um sein Hausrecht gegen die rothen und schwarzen Eindringlinge zu wahren, als der deutsche Staat dem heillosen Treiben dieser verbrüdereten Todfeinde seines Bestehens und Gedeihens entgegentritt. Vor Allem ist die meisterhafte Politik Preußens, die es im eigenen Hause wie beim Reich beharrlich verfolgt, um dreißigjährige Unterlassungssünden in der Wahrung der Rechte des Staates gegen die katholische Kirche zu heilen, nicht minder freudig zu begrüßen, als die Energie der bayerischen Regierung gegen die Umtriebe der frivolen heimathlosen Demagogen im Priestergewande.

Bei so mächtigen Fortschritten auf allen Gebieten unseres politischen und wirthschaftlichen Lebens dürfen wir getrost der Zukunft entgegensehen. Die Leitung unserer Angelegenheiten liegt in den Händen eines Staatsmannes, dessen reinsten Vaterlandsliebe gerade aus den „Enthüllungen“ seiner Feinde, mit denen sie ihn niederzuziehen gedachten, strahlender als jemals sich erwiesen hat. Von der staatlichen Einheit Deutschlands, die vornehmlich sein Werk ist, sagen heute nur noch die von Haß und Rache verblendeten Feinde unseres deutschen Volkes, ihr Bestehen ruhe auf den zwei Augen unseres Kanzlers; denn schon jetzt ist der Segen unserer gemeinsamen Arbeit in Krieg und Frieden so tief in alle deutschen Stämme gedrungen, daß der Sohn der bayrischen Berge und der schwäbischen Alp mit derselben Freude wie der Märker und Rheinländer zu den Waffen griffe, wenn irgend wer Kaiser und Reich, die friedlichen Errungenschaften unseres großen Krieges anzutasten wagte.

S. B.

Deutsche und französische Canäle.

Sinftichtlich der Schiffbarmachung der natürlichen Wasserstraßen und der Herstellung künstlicher, ist Deutschland bekanntlich hinter allen übrigen gleich

civilisirten Ländern zurückgeblieben, insbesondere hinter England, Nordamerika, Frankreich, Holland und Belgien. Der Grund ist einfach in der Erschlaffung seiner politischen Organisation zu suchen. Nachdem diese nun einer kraftvollen Verjüngung gewichen ist, beginnt die öffentliche Meinung mit wachsender Bestimmtheit und Gewalt den Bau von Canälen und die Correction oder Canalisirung schiffbarer Flüsse zu fordern. Aber inzwischen ist freilich in den Eisenbahnen ein mächtiges concurrirendes Interesse entstanden, das da, wo es sich concentrirt und Einfluß auf die Staatsleitung übt, wie vor allem im preussischen Handelsministerium, dem Canalbau zähe und oft leidenschaftlich widerstrebt. Da wir nicht vor dem Eisenbahnen schon ein ausgedehntes Canalnetz erhalten haben, soll es hierfür nun überhaupt zu spät geworden sein. Die überlegene Mitbewerbung der Eisenbahnen um den zu hebenden Verkehr, wird behauptet, lasse den Canälen zur Verzinsung ihres Anlagecapitals und zur fortdauernden Erhaltung nicht genug übrig. Zur Erläuterung dieses Ausspruches wird warnend auf Frankreich hingewiesen, wo angeblich colossale Summen in den Canälen stecken und eine äußerst geringe Rente abwerfen.

Ein derartiger Beleg ist in seiner Allgemeinheit schon nicht gerade sehr beweisend. Die Eisenbahnen geben in einem Lande von so ungeheurem Verkehr, wie England, eine sehr niedrige Durchschnitts-Dividende, was die unsrigen jedoch nicht abhält, sich sehr gut zu verzinsen, und weder hier noch dort, noch irgendwo von der schwunghaftesten Ausbildung dieser Verkehrsstraßen-Art abschreckt. Genauer angesehen aber verliert der Hinweis auf Frankreich vollends alle Kraft, wie wir, gestützt auf die technischen und statistischen Angaben, welche in der „Zeitschrift für Bauwesen“ unlängst durch den Wasserbau-Inspecteur Heß veröffentlicht worden sind — den Urheber des neuen Weser-Elb-Canal-Projectes und muthmaßlichen Erbauer des Rostock-Berliner Canals —, hier in Kürze darthun wollen.

Die französischen Canäle sind allerdings größtentheils vor der Eisenbahn-Ära angelegt worden. Aber gerade deswegen passen sie in das Zeitalter der Eisenbahnen so schlecht hinein und liefern so unbefriedigende Erträge. Während auf der Eisenbahn die Güter durch ganz Frankreich ohne Umladung fahren, sind die Canalschiffer auf die kürzesten Strecken beschränkt, theils durch die Menge und theils durch die so außerordentlich verschiedenartige Beschaffenheit der in den Canälen angebrachten Schleußen. Die lichte Breite der Schleußen wechselt von 8—9 bis zu 20—21 Fuß, die nützliche Länge von 82 bis zu 144 Fuß, die Wassertiefe von 3 bis zu 7 Fuß. Sobald ein Schiff also in einer dieser drei Dimensionen das Minimum übersteigt, muß es vor der nächsten besten Schleuße umkehren, falls dieselbe in einer derselben sich dem Minimum nähert. Auf 482 Meilen Länge ferner haben die bedeutenderen französischen Schiffahrtscanäle nicht weniger als 1640 Schleußen, auf

die Meile also durchschnittlich 3—4. Dies verhindert alle Anwendung von Dampf- und Ketten-Schiffahrt. Menschen- und Pferde-Züge sind und bleiben die einzige Form, in welcher das französische Canalschiff vorwärtsbewegt werden kann. Der Umbau ist so gut wie unmöglich, weil der Schleußen so viele sind, und weil die Speisung der Canäle mit der erforderlichen Wassermenge schon jetzt häufig kaum genügt, Vergrößerungen also schlechterdings nicht zuläßt. Die Canäle haben in dem berg- und hügelreichen Lande, um die größeren Flußgebiete mit einander zu verbinden, zum Theil über sehr hohe Wasserscheiden geführt werden müssen, sodaß auf den Scheiteltrecken die Noth wegen hinlänglicher Zufuhr von Wasser nicht klein war. Eine meisterhafte Technik hat zwar die Schwierigkeiten überwunden; allein in trockenen Sommern, wenn die Quellen versiegen, wird gleichwohl die Schiffahrt dadurch mitunter geradezu gehemmt. Welche gewaltigen Ausgaben die Speisung hochgelegener Scheiteltrecken nach sich ziehen kann, dafür liefert der Burgundercanal ein Beispiel. Fließendes Wasser war für ihn nicht in hinlänglicher Fülle vorhanden; es mußten deshalb Sammelbecken angelegt werden, von denen das von Grosbois bei Pouilly das Wasser bis zu 20 oder 21 Meter aufstaut, aber auch die Kleinigkeit von dritthalb Millionen Francs gekostet hat. Nicht minder hat die Dichtmachung mancher Canäle in rissigem Felsboden mit tiefer stehendem Grundwasser bedeutende Summen verschlungen, im Rhein-Marne-Canal z. B. allein die Dichtung der Treppe von den Vogesen zum Rheine hinab 670,000 Francs. Nicht nur erhebliche Kosten, auch wesentliche Betriebs-Erschwerungen schließen sodann die Tunnelbauten ein. Der Rhein-Marne-Canal läuft auf $1\frac{1}{2}$ Meilen Gesammtlänge in fünf Abtheilungen unter der Erdoberfläche hin.

Daß sich unter diesen Umständen kein Betrieb entwickelt hat, dessen Einrichtungen und dessen Tempo halbwegs dem allgemeinen Verkehrsweisen des Jahrhunderts entsprächen, kann nicht Wunder nehmen. Die Kohlenschiffer zwischen Mons und Paris machen nur zwei oder drei Fahrten im Jahre, was, auf die eisfreie Zeit berechnet, für den Tag im Durchschnitt eine Meile zurückgelegten Weges ausmacht. Diese eine Meile muß soz. gl. den ganzen Tag für den Schiffer, die Zugkraft und das Schiff bezahlen. Nicht einmal die doch immer weit stärkere und billigere Pferdekraft ist bis jetzt überall oder größtentheils an die Stelle ziehender Menschen getreten. Die Ausladungseinrichtungen sind selbst in Paris von der rohesten Art, und in Frouard am Rhein-Marne-Canal sah Inspector Heß die Kohlen auf eine so gradezu barbarische Art aus dem Eisenbahnwagen ins Canalschiff stürzen, daß er es sich nicht anders erklären kann, als durch die bis zu geistlicher Entwerthung der Waaren getriebene commercielle Eifersucht der Eisenbahn auf den Canal.

Daß diese Eifersucht in Frankreich starker Stücke fähig ist, dafür gibt es

allerdings Anzeichen genug. Der Süd-Canal z. B. und der Seitencanal der Garonne wurden im Jahre 1845 von der Regierung der Eisenbahn-Verwaltung übergeben, als die Gesellschaft, welche eine Eisenbahn von Bordeaux nach Gette bauen wollte, sich mit Aufopferung der gestellten Caution zurückzog, weil sie die Concurrenz mit der Wasserstraße nicht bestehen zu können meinte. Wie aber dennoch die Eisenbahn-Verwaltung den Canalbetrieb geleitet hat, lassen die unausgesetzten bitteren Klagen ermessen, welche über denselben im südlichen Frankreich geführt werden. Wo andererseits Eisenbahnen und Canäle in verschiedener Hand sind, thun jene natürlich alles um diese todzumachen. Durch hohe Tarife auf den der Canal-Concurrenz nicht unterworfenen Strecken ermöglichen sie die niedrigsten Frachtsätze auf den gleichzeitig canalisirten Linien. Bergwerke und Fabriken werden durch geheime Verträge verpflichtet, sich für ihre sämmtlichen Güter der Bahn zu bedienen u. s. f., wie im gesetzgebenden Körper 1865 nachgewiesen worden ist. Die Nordbahn hat sich wegen solcher gesetzwidrigen Abmachungen sogar vor Gericht zu verantworten gehabt.

Wenn sich hiernach in Deutschland das Eisenbahn-Interesse, um den Bau von Canälen hintenzuhalten, auf die Erfahrungen Frankreichs beruft, so muß man ihm freilich zugeben, daß das dortige Eisenbahn-Interesse seine Ueberlegenheit gehörig auszubeuten verstanden hat. Allein gänzlich verödet sind darum doch auch dort die Canäle durchaus nicht, — im Gegentheil! Sie werden fort und fort für gewaltige Massen schwerer und wohlfeiler Güter benutzt trotz der durchschnittlichen Höhe ihrer Anlagekosten, welche verhältnißmäßig hohe Schiffsabgaben bedingt, trotz der grenzenlosen Langsamkeit der Fahrt, welche durch die Menge der Schleußen und den damit zusammenhängenden veralteten Betrieb erzeugt wird, und trotz ihrer ebendaher fließenden verhältnißmäßig hohen Kosten. Aber diese wichtigen Umstände stellen sich in Deutschland, zuma! in Nord-Deutschland anders, und zwar zu entschiedenem Gunsten der Canäle.

Von den bedeutenderen französischen Canälen haben wenige eine längere schleußenlose Scheitelftrecke als 2—3 Meilen. Der Rhein-Marne-Canal, bei welchem sie 4 Meilen beträgt, erkauft diesen Vorzug durch eine erhebliche unterirdische Streck' 7 Tunneln. Aber selbst der berühmteste Canal der Welt, der Erie-Canal im Staate Newyork, welchem die Stadt Newyork einen namhaften Theil ihres Aufschwunges zu einem Welthandelsplazze verdankt, hat noch nicht volle zwölf Meilen schleußenfreie Erstreckung. Dagegen würde der projectirte Rheinwieser-Canal nach Baurath Michaelis' Entwurf 27 Meilen, der projectirte Weser-Elb-Canal nach desselben und Bau-Inspector Heß' Entwurf 22 Meilen haben; und während in Frankreich, wie wir gesehen haben, auf die Meile Canal durchschnittlich 3—4 Schleußen kommen, soll jener nur 20, dieser nur 13 Schleußen erhalten, ebenso wie der projectirte Elb-Spree-Grenzboden I. 1872.

oder Dresden-Berliner Canal auf 27 Meilen Gesamtlänge nur 20 Schleußen. — Diese großen norddeutschen Canäle liegen ferner in Höhen über dem Meeresspiegel, wo es leicht und wohlfeil ist, sie selbst für erhebliche Tiefen und Breiten ausgiebig zu speisen. Der Rhein-Weser-Canal wird eine Höhe von 180, der Weser-Elb-Canal eine Höhe von 183 Fuß über dem Mittelpunkt des Amsterdamer Pegels nicht übersteigen; der Elb-Spree-Canal fällt von 306 Fuß bei Dresden auf 110 Fuß bei Berlin herab.

Hieraus folgen vergleichsweise niedrige Anlagekosten und die Möglichkeit eines ebenso vortheilhaften als schwungvollen Betriebes. Nordamerika vielleicht ausgenommen, ist offenbar kein großes civilisirtes Land für ein dichtes Canalnetz so geeignet, wie das nördliche Deutschland. Kommt dazu nun der erreichte materielle und moralische Culturzustand unserer Nation, die endlich gewonnene Möglichkeit einer entschlossenen Staats-Initiative, die sich entweder in angemessener Gesetzgebung oder in directer Unternehmung ausdrücken kann, und die durchaus nicht ungünstige commercielle Lage des fraglichen Gebietes in Mittel-Europa, so sehen wir ohne gewaltsame Anstrengung der Phantasie eine mächtige und erfolgreiche Thätigkeit in dieser Richtung für die nächste Zukunft voraus. Beschränkte Eifersüchtelei wird das nicht lange aufhalten oder stören, trüge sie auch die vornehmsten bureaukratischen Titel und Namen. Die deutschen Eisenbahnen, so ausgedehnt und leistungsfähig sie schon sind, können doch eine Erleichterung der auf ihnen ruhenden Last gar wohl vertragen, — das hat die verlängerte unerträgliche Stockung des Güterverkehrs seit dem Kriege vollauf bewiesen. Die Canäle aber haben bei Weitem nicht allein Anspruch auf diejenigen Transporte, welche ihre natürliche Wohlfeilheit der Schienenstraße entziehen wird. Sie werden in den meisten Gegenden, namentlich wo sie durch Moor streichen, wie so häufig zwischen Elbe und Ems oder Rhein, gewisse Transporte überhaupt erst möglich machen, die doch, gleich dem Austausch von Dünger und Torf, das Geheimniß in sich tragen können, weite Landstriche der Boden-Cultur frisch aufzuschließen und mit fröhlich gedeihendem Menschengewimmel zu erfüllen. σ.

Deutsche Staatsmänner und Abgeordnete.

Joseph Bölk.

Wir wissen nicht, wer zuerst den Grundsatz in unsern öffentlichen Verhältnissen einbürgerte, man dürfe das Leben der Zeitgenossen erst nach ihrem Tode schildern. Aber sicher ist, daß der Grundsatz: „von den Todten nur Gutes, von den Lebenden gar nichts“ in keine Zeit weniger paßt, als in die