



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Woas, Franz: Deutschlands Wasserstraßenverkehr vor einer Wendung.

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

muß von ihnen ausgehen. Denn nur ein freiwilliges, aus tiefster, innerster Ueberzeugung herrührendes Anschlußbedürfnis wird Glauben auch bei den ehemaligen Feinden finden. Was deutsch ist, muß zusammenkommen, so weit es geographisch zusammengehört.

Deutschlands Wasserstraßenverkehr vor einer Wendung.

Von Franz Woas.

Auch die Seehäfen nähme man uns gern. Und man hat sie uns auch zum Teil genommen; denn der Friedensvertrag verbietet uns ermäßigte Frachtsätze der Eisenbahnen für sie. Was ist das aber anderes, als eine teilweise Wegnahme? Was wunder, wenn sich Deutschland da anders zu helfen sucht! In der Verbesserung der Wasserstraßen liegt die ersehnte Hilfe; und es wird das eine tatsächliche, keine künstliche Hilfe wie bei den ermäßigten Frachtsätzen, da solche Ermäßigung doch nur auf Kosten des allgemeinen Verkehrs möglich war; denn die Wasserstraßen führen an sich, auf dem natürlichen Wege, die Ermäßigung herbei.

Freilich kann man den Eisenbahnweg nicht durchweg und ohne weiteres durch einen gleichlaufenden Wasserweg ersetzen. So einfach liegen die Dinge nicht. Vielmehr gibt es eine Umgestaltung; aus geraden Linien werden unter Umständen Zickzackwege werden. Ja, noch mehr: es kann wohl sein, daß sich unter dem Druck der neuen Verhältnisse ansehnliche Verschiebungen im Verkehr einstellen; ganze große Industriegebiete können in der bisherigen Gunst der Lage bedroht werden; vielleicht muß der gesamte Verkehr Deutschlands mit seinen Nachbarländern und dem weiteren Auslande eine völlig andere Richtung annehmen.

Daß sich bei mehreren der neuen Kanäle immer alles um die Donau dreht, gibt zu denken. Sollte eine Schwentung des Verkehrs im Wege sein? Ein Verlassen der alten Richtung nach den europäischen Nordhäfen zugunsten des Donauweges, der ja noch viel älter ist?

In Bremen, Hamburg, Lübeck scheint das niemand weiter zu fürchten; denn von dort aus unterstützt man die neuen Kanalpläne auch soweit, als sie an die Donau anknüpfen. Mit Fug und Recht! Denn schließlich, bedeutet das für alle diese Häfen nicht eine großartige Erweiterung ihres Hinterlandes? Bis an den Fuß der Alpen wird es damit ausgedehnt. Und wenn zugleich auch — dank der Donau — für Deutschland ein neues Seetor am Schwarzen Meere aufgestoßen werden sollte, was tut's? Um so kraftvoller wird sich dann im deutschen Binnenlande der Verkehr entwickeln, um dann, je nach Wahl, nordwärts oder südwärts zu gehen.

Eine unmittelbare Gefahr droht also den großen deutschen Seehäfen von der Donau her gewiß nicht. Immerhin ist es für sie von Bedeutung, in welcher Art das neue Kanalnetz, das in der Entwicklung begriffen ist, zur Durchführung kommt; und mit den deutschen Seehäfen ist auch ganz Deutschlands aufs stärkste an dieser Frage beteiligt; denn sein ganzes Wohl und Wehe hängt davon ab, daß die Häfen so rasch wie nur möglich zum mindesten auf den alten Stand kommen. Den Luxus, den sich Deutschland früher erlaubt hat,

einen fremden Hafen, wie Rotterdam, auf Kosten der eigenen Häfen noch besonders zu fördern, darf es sich heute unter keinen Umständen mehr erlauben. Am Rhein können wir nichts ändern; er mündet einmal im Fremdlande; wir werden ihn notwendigerweise auch an sich, als mächtigste deutsche Wasserader, nach jeder Möglichkeit hin weiter ausbauen, verbessern müssen; dient er uns doch schon allein innerhalb unserer eigenen Grenzpfähle als unentbehrliche Wasserstraße.*) Ob man aber gerade ihm allein zuliebe so gewaltige neue Kanallinien ausbauen soll, wie man sie vorhat, dürfte doch noch sehr zu überlegen sein.

Wenigstens das ist sehr zu überlegen: soll man es tun unter Vernachlässigung der anderen deutschen Ströme?

Nun scheint die Ueberlegung freilich auf alle Fälle zu spät zu kommen; denn tatsächlich befinden sich die beiden Kanäle, die nach dem Rhein hinstreben, bereits in Ausführung, nämlich der Rhein-Medard- und der Rhein-Main-Donau-Kanal; aber noch ist nicht aller Tage Abend, und den ungeheuerlich großen Werken gegenüber, die man sich vorgenommen hat, bedeutet der wirkliche Anfang verschwindend wenig; wird doch auch bei beiden auf eine Bauzeit von 10 bis 20 Jahren gerechnet! Es sind beide geldlich gesichert, der Rhein-Medard-Kanal wenigstens bis Plochingen, der andere in einer ganzen Ausdehnung; und das ist gut so; denn tritt in der vor uns liegenden Zeit nun doch eine Aenderung in der Anschauung darüber ein, was für Wasserstraßen Deutschland in erster Linie braucht, so kann uns nichts daran hindern, zunächst die nötigeren und nützlicheren auszuführen und der Ausführung der anderen eine langsamere Gangart zu geben.

Nötig und nützlich sind nämlich von dem dichten Kanalnetz, das man für Deutschland plant, so gut wie alle; wirklich streiten läßt sich nur darüber: in welcher Reihenfolge sollen die einzelnen neuen Maschen dieses Netzes geknüpft werden?

Abgesehen von der Geldfrage — die bei allen Kanallinien annähernd gleich liegen dürfte — kommt es hierbei vor allem darauf an, in welchem Grade der betreffende Kanal der Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft dienen kann? — Gar nicht zweifelhaft konnte man in dieser Beziehung bei der Verlängerung des Mittellandkanals über Hannover ostwärts hinaus sein; denn er füllt geradezu eine Lücke aus, die — für uns schmerzhaft genug während des Krieges empfunden — zwischen dem östlichen und westlichen Kanalnetz bisher bestand. Ferner können besondere Zweifel auch darüber nicht bestehen, daß es einer zweiten West-Ost-Verbindung der beiden Hälften Deutschlands bedarf, die weiter nördlich als der Mittellandkanal liegen muß. Der Niederrhein muß — sei es nun wie es wolle — in eine unmittelbare Verbindung mit den großen Nordhäfen Deutschlands gebracht werden. Die Umwege, die heute noch gemacht werden, müssen fortfallen; zugleich bekommt dann der Rhein eine Ausmündung ins Meer, die erspriesslicher für Deutschland ist, als die bisherige natürliche bei Rotterdam. Von der lange geplanten „deutschen Rheinmündung“ wird wohl auf immer abzusehen sein. —

Mit alledem ist aber dem Deutschen Reiche noch immer nicht so kräftig geholfen, wie es notwendig ist; denn die beiden Pläne lassen ein großes Stück des Reiches unberührt, ebenso wie dies ja bei den beiden Rheinkanälen der Fall ist. Ganz Mitteldeutschland, das Herz des Reiches, Thüringen, Hessen

*) Die Hälfte des Rheinverkehrs verläßt Deutschland gar nicht.

haben von diesen Plänen nichts; mit Westfälisch-Minden hört für diese Gebiete die Großschifffahrt auf; und doch ist gerade die Weser der einzige deutsche Strom, der unberührt geblieben ist von der Hand der Fremden. Ueber ihn gebieten wir noch von der Quelle an bis zur Mündung. Ihn also sollten und müssen wir ausbauen und verlängern nach rückwärts so weit es nur irgend geht — bis an die Donau, die vielgesuchte, die vielversprechende! — bis an den Fuß der deutschen Hochgebirge, um auch das Letzte und Allerletzte aus deutschem Boden herauszuholen. Der Weg geht über Meiningen, Koburg, Bamberg und Nürnberg. Bamberg-Nürnberg aber ist ja bereits gesichert durch das Vorhaben des Rhein-Main-Donau-Kanals. Man fördere diesen, baue aber zunächst und vor allen Dingen das Teilstück von Bamberg bis zur Donau und fördere zugleich den Plan des Weser-Main-Kanals. Wie die Dinge heut liegen, steckt in der großen Wasserstraße von Bremen aus an die Donau geradezu die Rettung Deutschlands aus seiner Verkehrsnot.

Deutschbaltische Mannes- und Gelehrtenkämpfe

Von Hellmuth Magaevich von Calvy.

Wir finden sie geschildert in den „Lebenserinnerungen“ von Leopold v. Schroeder (herausgegeben von Felix v. Schroeder, H. Haessel, Leipzig 1921). — Je aufreißender die Gegenwart, um so erfreulicher die Erinnerung an die goldene Vergangenheit. Der 2. September 1917: Auf Rigas Türmen schwarzweißrote Fahnen! Sedantag — und Riga befreit durchs deutsche Schwert! Und im deutschen Vaterland nur auf wenigen Häusern Fahnen? Ja — leider: es fehlte sehr an Verständnis dessen, was Riga, die Hauptstadt Livlands, was „Altlibland“ — das gesamte Baltenland — Litland mit Kurland und Estland zusammen — bedeutet: Deutschlands älteste Kolonie! Was ist sie gewesen — was ist aus ihr geworden? Das kann man am Mannesleben Leopold von Schroeders lernen. — „Was ist des Deutschen Vaterland? Soweit die deutsche Zunge klingt.“ Man kann getrost jedem Volke sein Gutes gönnen, aber man muß wissen, was eigenes Volkstum und Vaterland bedeuten. — „Wir Balten haben kein Vaterland.“ Diese Klage hat manchem kerndeutschen Livländer schier das Herz zerrissen — und doch haben sie festgehalten am nationalen Glauben und Hoffen: „Das ganze Deutschland soll es sein — soweit die deutsche Zunge klingt“ — ja, daß deutsche Art wieder frei leben darf! Solch einer war L. v. Schroeder. Sein äußerer Lebenslauf ist bald erzählt. Sohn der kinderreichen Familie des prächtigen Gymnasialdirektors Julius v. Schroeder in Dorpat, der alten deutsch-livländischen Universitäts- und Schulstadt am Embachstrande; aufgewachsen auf dem geistig wie materiell reichen Boden Altliblands; dichterisch veranlagt, wissenschaftlich hochstrebend im Kreise Gleichgesinnter — Harnack, Lettingen, Strümpell, Schrenk, Seibitz, Bunge, Brach, Bradke, Sael-Holstein, Heyking —, diese durch Abstammung und Leistung bekannten Namen genügen zur Kennzeichnung des Kreises, der sich damals im studentischen Korps „Livonia“, einer „Landsmannschaft“ im althistorischen Sinn, zusammenschloß. Es war die für das Deutchtum verheißungsvolle Zeit nach 1870. Bald darauf brach die russische Reaktion herein. Der Meid ist nicht bloß eine deutsche Eigenschaft. Deutsch-