



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

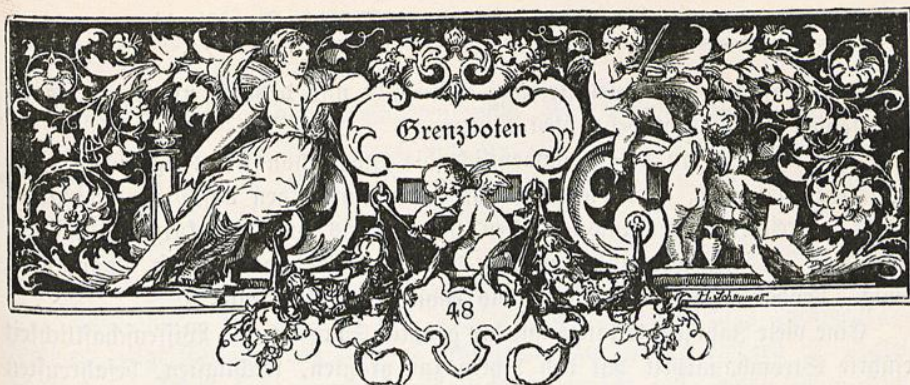
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland

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



Die Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland



Deutschland kann und wird nicht stehn bleiben bei dem Beschluß des preussischen Landtags, der den Binnenlandkanal vom Rhein nur bis Hannover bewilligt, die Verbindung von dort mit der Elbe aber abgelehnt hat. Es wird auf die Bervollständigung dieses großen Unternehmens zurückkommen. Außerdem sind neue wichtige Pläne in der Ausgestaltung begriffen, die sich ohne alle Frage in naher oder doch nicht allzuferner Zeit durchringen müssen und werden. Unser Vaterland ist in vieler Beziehung geradezu ausdrücklich auf die Binnenschiffahrtsstraßen angewiesen. Das weite norddeutsche Tiefland wäre längst, schon vor der Eisenbahnzeit, mit Kanälen durchzogen worden, wenn es nicht durch die unselbige Kleinstaaterei zu jeder großen nationalen Tat dieser Art außerstand gesetzt worden wäre. Wenn das schon in der Zeit geschehen wäre, als Holland sein Kanalnetz ausbildete, so wäre Deutschland wirtschaftlich weiter, als es ist. Jetzt muß das nachgeholt werden. Damit ist wenigstens der eine Vorteil verbunden, daß die neuen Wasserstraßen unter Anwendung der vollen Wasserbauwissenschaft und Wasserbaukunst hergestellt werden. Die kläglichen Abmessungen der Vergangenheit und die falsche Linienführung sind überwundene Standpunkte. Es muß ein einheitliches Netz von Kanälen hergestellt werden, wie wir es östlich von der Elbe schon nahezu vollständig haben; es muß sich auf den Westen ausdehnen und den Rhein umfassen.

Deutschland will und darf nicht rasten. Die Zunahme seiner Volkszahl stoßt auch nicht einen einzigen Augenblick, sie beträgt jährlich 900 000 Seelen. Für diese muß Arbeitsgelegenheit geschafft werden, und das geht nur auf Grund eines Warenverkehrssystems, das allen Anforderungen der Neuzeit gewachsen ist. Nur damit können wir dem Ausland eine ausreichende Konkurrenz entgegenstellen und unsern Markt dort erhalten und erweitern. Ein Land, dessen

Transportmaschinerie zu viel Reibung verursacht und deshalb zu kostspielig ist, wird seinen Platz nicht behaupten können.

Wir bitten unsere Leser, namentlich die etwa schon seit längerer Zeit im Auslande weilenden, oder die nicht von allen Vorgängen auf diesem wichtigen Gebiet ausreichende Kenntnis erhalten haben, uns zu einem kurzen Rundblick zu folgen. Sehen wir uns zunächst das Erreichte an. Es ist schon nicht wenig. Sodann das Beschlossene und endlich das Geplante.

Eine viele Jahrzehnte lange mit der größten Sorgfalt und Wissenschaftlichkeit geführte Strombauarbeit hat den Rhein zur größten, wichtigsten, befahrensten Binnenwasserstraße Europas gemacht. Bei Emmerich kamen 1904 in der Bergfahrt 25917 Schiffe von zusammen 14605500 Tonnen Tragkraft an; in der Talfahrt 25056 Schiffe von zusammen 14438000 Tonnen. Das sind zusammen 29 Millionen Tonnen ankommener und durchpassierter Schiffe, während der ganze Seeverkehr Hamburgs (Ankunft) gleichzeitig nur 9,6 Millionen Tonnen betrug. Bis vor kurzem erreichte die Rheinschifffahrt in Mannheim-Ludwigshafen ihr Ende. Dort kamen 1904 zu Tal an: 12370 Schiffe von 10495800 Tonnen. In den letzten Jahren sind dem Rhein wichtige Seitenstraßen angeschlossen worden. Die Mainkanalisation hat der Stadt Frankfurt, die früher überhaupt keine nennenswerte Stromschifffahrt hatte, Ankünfte zu Berg von 3614 Schiffen von zusammen 1383000 Tonnen Ladungsfähigkeit gebracht. Der Neckar ist bis Heilbronn und in kleinerem Maßstabe gar bis Cannstatt kanalisiert. Zu Berg gingen 1904 von Mannheim den Neckar hinauf 1939 (natürlich ziemlich kleine) Schiffe von zusammen 254000 Tonnen. Sodann hat man den Rhein selber stromaufwärts bis Straßburg korrigiert und schon einen Verkehr von 6- bis 800000 Tonnen erreicht.

Östlich von der Elbe ist der Kanal von Lübeck nach der Elbe bei Lauenburg in Betrieb gesetzt worden. Dadurch ist Lübeck in die Lage gekommen, seine Binnenschifffahrt bis Böhmen, bis Berlin und gar bis Breslau auszuweiten. Doch hat dies nicht einen so starken Verkehr zur Folge gehabt, wie man wohl erwartet hatte. Denn der Kaiser-Wilhelmskanal, obwohl keine Binnenschifffahrtsstraße, sondern für den großen Seeverkehr bestimmt, hat sozusagen Hamburg zu einer Ostseestadt gemacht. Sein mächtiger Handel überragt rechts und links alles, sodaß auch Lübecks Holzeinfuhr nicht die erhoffte Entwicklung genommen hat. Was Hamburg ferner einen kolossalen Nutzen gebracht hat, ist der 1887 bis 1891 gebaute Oder-Spreekanal, der über Berlin nach der Oder führt, 2 $\frac{1}{2}$ Meter Tiefe und 18 Meter Sohlenbreite hat. Schiffe von 400 Tonnen fahren in aller Bequemlichkeit von Hamburg nach Breslau. Es hat sich hier ein ganz großartiger Verkehr entwickelt.

Von 1892 bis 1899 ist der Dortmund-Emskanal gebaut worden, eine (samt dem natürlichen Fahrwasser) 271 Kilometer lange, in der Sohle 18 Meter breite und 2 $\frac{1}{2}$ Meter tiefe Wasserstraße, die dem einst blühenden, dann von der See abgeschnittenen und verschlafenen Emden abermals eine Bedeutung als Seestadt gegeben hat. Es ist in schönstem Aufblühen. Bis jetzt hat es das Monopol

als Seehafen des Dortmund-Emshäfenkanals. Sein Handel besteht hauptsächlich aus Einfuhr von schwedischem Erz, von Getreide und Holz für Dortmund und Umgegend. Emden möchte seine Monopolstellung gern behaupten, deshalb ist es jetzt gegen jegliche Weiterführung des Kanals, sei es nach Westen, sei es nach Osten. Früher war es ein eifriger Anhänger des Wasserstraßenbaus, jetzt ist es heftig dagegen. Die Interessenfrage hat seinen Standpunkt verschoben.

Aber indem wir nun zu den beschlossenen und bewilligten Wasserstraßen kommen, zeigt sich uns, daß Emdens Widerstand zu schwach gewesen ist, obgleich es die agrarischen und mancherlei sonstige Interessen auf seiner Seite gehabt hat. Der preussische Landtag hat beschlossen, daß ein Kanal von Herne (Dortmund-Emshäfenkanal) nach dem Rhein bei Ruhrort (40 Kilometer Länge) und ferner von Bevergern (am mittlern Dortmund-Emshäfenkanal) nach Hannover (173 Kilometer Länge) gebaut werden soll. Die Abmessungen sind die normalen: 18 Meter Sohlenbreite und $2\frac{1}{2}$ Meter Tiefe. Alle Vorbereitungen für die Bauausführung sind im vollsten Gange. In neun Jahren soll das große Werk vollendet sein. Es wird den Rhein mit der Weser, auch mit den Unterweserhäfen verbinden und der herrlichen nationalen Wasserstraße endlich deutsche Seehäfen geben.

Der Rhein-Hannoverkanal geht bei Minden in einer Höhe von 18 Meter über die Weser hinweg! Ein Aquädukt ersten Ranges! Um ihn zu speisen, wird bei Rinteln (oberhalb Mindens) ein Kanal von der Weser abgeleitet und durch einen Stollen im Wesergebirge dem Hauptkanal zwischen Hannover und Minden zugeführt. Außerdem muß das auf diese Weise beschaffte Kanalwasser dazu dienen, die höhern Staltungen des Kanals in der Nähe Dortmunds mit Durchschleufungswasser zu versehen, weil die dortigen Flüsse (die Lippe usw.) nicht Wasser genug haben. Das Wasser muß mit Dampfkraft hinaufgepumpt werden. Selbstverständlich geht dadurch, daß man den Kanal aus ihr speist, der Weser viel Wasser verloren, sodaß dieser Strom unterhalb Mindens im Sommer eine ganz ungenügende Tiefe haben würde. Um dem zu begegnen, sollen im obern Flußgebiet der Weser, in den Flußbetten der Eder und der Diemel große Talperrren erbaut werden. Die der Eder soll 200 Millionen Kubikmeter umfassen, eine Wassermasse, die durch eine 40 Meter hohe Sperrmauer quer durch das Ebertal bei Hemmsfurt (im Waldeckischen) in Zeiten des Überflusses aufgespeichert und in Zeiten des Mangels langsam abgelassen wird. Dadurch wird die Fahrwassertiefe der Weser bis in die Nähe Hoya wesentlich verbessert; weiter unterhalb werden Preußen bei Hoya und der Staat Bremen bei Bremen selbst je eine Stromschleufe bauen.

Wir müssen hier gleich auf einige Sachen übergreifen, die zwar im Projekt feststehn, aber noch nicht rechtskräftig beschlossen sind. Bremen zahlt zu diesen Unternehmungen außer seiner eignen Schleufe noch einen Barbeitrag von 10 Millionen Mark, jedoch nur dann, wenn ihm erlaubt wird, die Fahrwassertiefe der Weser von Bremen bis zur See, die jetzt 5 bis $5\frac{1}{2}$ Meter beträgt,

auf 7 Meter zu bringen. Derein hat Preußen rechtskräftig eingewilligt. Nun mangelt aber noch die Zustimmung Oldenburgs, das als Uferstaat an der Unterwejer mitentscheidend ist. Oldenburg stellt nun allerlei Bedingungen, unter denen die Erbauung eines Kanals von der Stadt Oldenburg nach dem Dortmund-Emskanal die wichtigste ist, und zwar verlangt es von Bremen einen Beitrag dazu. Dieser Hunte-Emskanal wird dem Hannover-Rheinkanal eine zweite Verbindung mit der Wejer verschaffen, andererseits aber den Verkehr zersplittern und damit auf die Entwicklung der Gebühren nachteilig einwirken. Es ist noch nicht bekannt geworden, ob Bremen hierauf eingehn wird; bis jetzt scheinen die Verhandlungen zu stocken, und damit wird noch eine der Bedingungen für den Mittelkanal in Frage gestellt.

Beschlossen ist ferner der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin. Es ist auf dieser 150 Kilometer langen Strecke schon jetzt ein Kanal vorhanden, auf dem jedoch nur Schiffe von 170 Tonnen verkehren können. Jetzt soll er für solche von 600 Tonnen eingerichtet werden, wobei die alte Trasse nur wenig abgeändert wird. Er erhält Abmessungen von 20 Meter Sohlenbreite und 2,3 Meter Tiefe. Es unterliegt keinem Zweifel, daß damit Stettin wieder in den Besitz eines sehr umfassenden Handels mit Berlin kommen wird. Auch können Stettiner Schiffe diese Straße benutzen, um nach Breslau zu fahren, wenn der natürliche Stromlauf der mittlern Oder im Sommer nicht Wasser genug hat. Und nicht nur das, Stettin wird dann eine leistungsfähige Wasserstraße nach der Elbe, nach Magdeburg, Böhmen, nach Hannover und weiter bis zum Rhein haben.

Beschlossen ist ferner die Kanalisation des Mains von Frankfurt bis Aschaffenburg. Es war Bayerns lebhafter Wunsch, die Mainschifffahrt bis Aschaffenburg und vielleicht noch weiter auszudehnen. Man denkt sogar auf den an Nürnberg vorbeigehenden alten Ludwigskanal zurückzukommen und über diese mittelalterliche Hauptstadt Deutschlands nach Kelheim an der Donau zu gehn. Preußen hat eingewilligt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß die Einführung von Schiffsabgaben auf den offenen Strömen — auch noch eine der Bedingungen für den Hannover-Rheinkanal — zustande komme. Hiermit hapert es bis jetzt immer noch. Von Aschaffenburg bis Kelheim wären es 460 Kilometer. Das ganze Projekt wäre also von allen das bedeutendste. Es liegen aber große Schwierigkeiten darin, daß auf der Hochfläche zwischen Main und Donau zu wenig Wasser ist.

Ernstlich projektiert wird der masurische Kanal, eine Verbindung zwischen dem Pregel (und dadurch auch Königsberg) und der masurischen Seenplatte. Er verbindet den Pregel durch die Alle mit einem ganzen Komplex von Seen. Man hofft, Rußland dafür gewinnen zu können, daß es in die Fortsetzung des masurischen Kanals von Sohannisburg an der Südgrenze Ostpreußens nach Nowo-Georgiewsk an der Weichsel einwillige. Das würde Königsberg eine Verbindung mit Warschau verschaffen. Der Plan zur Erbauung des masurischen

Kanals steht schon fest und soll von der Regierung dem preußischen Landtage vorgelegt werden.

Wir kommen nun noch zu einer Gruppe von Plänen, die noch nicht vollständig gereift sind, jedoch fleißig gefördert werden. Dazu gehört im Gebiet des Oberrheins zunächst die Fortsetzung der Rheinkorrektion von Straßburg bis Basel. Die Wassermasse ist auch hier noch groß genug, doch ist das Strombett arg verwildert. Er spaltet sich fortwährend in verschiedene Arme, und diese haben meist nur eine sehr zeitliche Existenz, da das Hochwasser alte Arme durch Verkiesung absperrt und sich neue Bahnen bricht. Straßburg, bis wohin die Schifffahrt geht, liegt 139 Meter über dem Meere, Basel 243. Das Gefälle beträgt also 104 Meter. Ob es möglich ist, diesen starken Höhenunterschied auf nur 120 bis 125 Kilometer Länge durch Schleusen und Wehre zu überwinden, mag noch zweifelhaft erscheinen. Die neuzeitliche Wasserbaukunst scheut vor einer solchen Aufgabe nicht zurück, doch mögen die Kosten allzu hoch werden. Natürlich wäre hier die Schweiz der Hauptinteressent. Auch die Schifffahrt vom Niederrhein bis Straßburg stellt noch wesentlich höhere Ansprüche, als bis jetzt erfüllt sind. Karlsruhe, das vom Rhein nur 6 Kilometer entfernt und in der Ebene liegt, verlangt einen Stichkanal nach dem großen Strome.

Die Mosel ist wenig schiffbar. Doch glauben die Interessenten, diesen Fluß nicht nur bis Trier, sondern bis Metz schiffbar machen zu können, dazu die Saar bis Saarbrücken. Auch Luxemburg interessiert sich lebhaft für dieses Unternehmen. Die Nassauer möchten die Lahn stromauf bis Gießen schiffbar gemacht haben. Ernstliche Zusagen hat die preußische Regierung schon den Interessenten der Lippetalisation gemacht. Dieser Fluß wird sicher in das Netz der deutschen Wasserstraßen einbezogen werden.

Auch im Wesergebiet rastet man nicht. Wie überall, so erinnert man sich auch dort, daß einst auch die Nebenflüsse der Schifffahrt zugänglich gewesen waren, und daß man mit Unrecht diese alten Stümpfe hat verkümmern lassen, wo es doch leicht gewesen wäre, sie gedeihlich weiter zu entwickeln. Jetzt läßt man sie neue Augen treiben, und siehe da, sie wachsen wieder. Über Aller und Leine hatte man Brücken gebaut, als ob auf durchpassierende Schiffe gar kein Gewicht mehr zu legen sei. Auch bei Mühlwehren ignorierte man sie. Nun greift man wieder zu und findet, daß es nur geringer Nachhilfe bedarf, um die Flüsse auch wieder der Schifffahrt dienstbar zu machen. In Celle kommen jetzt wieder in regem Verkehr Schiffe von Bremen an. Die Kanalisation der Leine von Hannover bis zur Mündung hätte man leicht durchgesetzt, wenn nicht der Kanal zur Weser der Stadt Hannover eine viel bessere Verbindung bringen sollte. Im Vergleich zur Elbe und vollends zum Rhein ist der Verkehr auf der Oberweser immer noch winzig, doch ist er in erfreulichem Zunehmen. Unter starker Beteiligung des Norddeutschen Lloyd ist in Münden mit den Hilfsmitteln der neuzeitlichen Technik ein Umschlag eingerichtet worden, der die hoch am Berge liegende Eisenbahn mit der Stromschifffahrt verbindet. Er verspricht guten Erfolg.

Die Kanalisation der Fulda von Münden bis Kassel hat nicht ganz so viel gehalten, wie man sich von ihr versprochen hatte. Dazu haben die unglücklichen Bahnhofsverhältnisse viel beigetragen.

Nun will man aber alles Ernstes auch an die Kanalisation der Werra herantreten, ein Beweis, wie der neuzeitliche Strombau seine Kräfte wachsen fühlt. Früher wurde die Werra regelmäßig befahren bis Eschwege, bis Wanfried und selbst bis Hørschel, 6 Kilometer von Eisenach. Dann ist wie vielerorten so auch hier die Schifffahrt zugrunde gegangen, weil man nicht mit der Zeit fortschreiten konnte. Die alten Schleusen waren zu klein für neuzeitliche Schiffe, neue baute man nicht. Jetzt traut man sich zu, nicht nur technisch, was keinem Zweifel unterliegt, sondern auch wirtschaftlich die Werra schiffbar machen zu können. Und zwar nicht etwa bloß bis Wanfried oder Hørschel, sondern etwa 60 Kilometer (Eisenbahnentfernung) weiter als Hørschel—Eisenach. Man glaubt bis Wernshausen im Meiningschen kommen zu können, einer Eisenbahnstation an der Werra, die nur 7 Kilometer von Schmalkalden und 20 Kilometer von Meiningen liegt. Meiningen selbst liegt mit 298 Meter über dem Meere zu hoch. Wernshausen liegt auch etwa 250 Meter über dem Meere, und von hier aus geht die Werra in gleichmäßigem Gefälle bis Münden, das noch 197 Meter hat. Man denkt dies Werk durch Anlegung von Sperrschleusen und Talsperren überwinden zu können.

Ziemlich eingeschlafen sind leider die Pläne, Leipzig an die Elbschifffahrt anzuschließen. An der technischen Möglichkeit ist gar nicht zu zweifeln. Es bieten sich sogar vier Wege dafür dar: der südlichste ist Leipzig—Torgau, nur 55 Kilometer lang, jedoch an der Elbe zu weit stromaufwärts liegend. Der zweite, Leipzig—Wallwitzhafen, ist 63,5 Kilometer, der dritte nach Rößen—Aken, 80,5 Kilometer, und der vierte über Halle und der zu kanalisierenden Saale bis zu deren Mündung folgend, 130 Kilometer lang. Die preussische Regierung interessiert sich nur für diesen letzten Weg, der jedoch Leipzig und dem sächsischen Staat nicht genehm ist.

Mag nun das eine oder andre dieser Projekte noch längere Zeit bis zu seiner Ausführung bedürfen oder gar ganz scheitern: es ist keine Frage, daß sich diese außerordentliche Unternehmungslust betätigen wird, und daß wir ihr große Werke zu verdanken haben werden. Wenn die Binnenschifffahrt bis ins Herzogtum Meiningen gelangt oder gar bis Nürnberg, so liegt ihr Endpunkt recht im Herzen Deutschlands. Das muß auf die Transportverhältnisse und die Transportkosten in Deutschland geradezu umwälzend wirken.

