



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das Wiederaufleben des Mittellandkanals

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



Das Wiederaufleben des Mittellandkanals



Im März 1914 ist den Mitgliedern des preußischen Abgeordnetenhauses eine vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten verfaßte Denkschrift über die in der Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1913 erfolgten Bauausführungen an den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen des Landes zugegangen, über deren Regulierung und Herstellung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind.

Es dürfte hierin ein Anzeichen zu erblicken sein, daß der Ausbau des norddeutschen Wasserstraßennetzes, das ja in seinen wichtigsten Teilen zum weit überwiegenden Teil auch ein preußisches Wasserstraßennetz ist, bald aufs neue gefördert werden soll. Die Zeit ist hierfür anscheinend besonders günstig, wird doch die nahe bevorstehende endgültige Betriebsübergabe der beiden wichtigsten im Bau befindlichen Kanäle, des Rhein-Herne-Kanals und des Berlin-Stettiner Großschiffahrtswegs*), ohnehin das Jahr 1914 als ein besonders wichtiges für die Geschichte der deutschen Binnenschifffahrt erscheinen lassen! Da auch die Vollendung des Rhein-Hannover-Kanals nicht lange mehr auf sich warten lassen wird, werden in absehbarer Zeit die wichtigsten Teile des im Kanalgesetz vom 1. April 1905 aufgestellten Programms erledigt und damit der Weg zu neuen Aufgaben frei sein.

Unter diesen neuen Aufgaben gibt es mehrere, die von einschneidender Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft und auch für Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft sind. Kein anderes Problem aber kann sich an allgemeiner Wichtigkeit auch nur annähernd mit demjenigen messen, das schon in den Kanal-kämpfen des Jahres 1899 im Brennpunkt der öffentlichen Erörterung stand und das nun, nachdem es durch das Kanalgesetz vom 1. April 1905 einstweilen abgetan war, aufs neue mächtig an die Pforten des Landtags klopfen muß und wird: mit der Vollendung des Mittellandkanals. Schon regt es sich an vielen Orien, zum Beweis dafür, daß diese wichtigste Aufgabe der gesamten norddeutschen Binnenschifffahrt, der in Süddeutschland nur die geplante Fortführung der Rheinregulierung bis zum Bodensee als ebenbürtig zur Seite gestellt

*) Inzwischen am 17. Juni als „Hohenzollerntanal“ eingeweiht.

werden kann, bald aufs neue die öffentliche Meinung beschäftigen wird. Ist doch schon ein eigener Verein gegründet worden, der lediglich für die Vollendung des Mittellandkanals Propaganda machen will und an dessen Spitze der Geheime Kommerzienrat Zuckerswerdt in Magdeburg steht. Dazu kommen aber als zwei neue, sehr gewichtige Faktoren: einmal das merkwürdige Nachlassen des agrarischen Widerstandes gegen den Kanal, also gerade desjenigen Einflusses, der im Jahre 1899 und in der Folgezeit die Schaffung der Wasserstraße vereitelt hat, und weiterhin das lebhaftere Eintreten der militärischen Fachkreise für den Mittellandkanal, der sich für die Schlagfertigkeit und Verproviantierung des deutschen Heeres im Kriegsfall als ein strategisches Mittel ersten Ranges erweisen könnte*).

Schließlich ist auch die Sachlage gegenüber der Situation von 1899 insofern sehr viel günstiger, als damals von dem ganzen sogenannten Mittellandkanal, der Rhein, Weser und Elbe miteinander verbinden soll, nur das verhältnismäßig kurze Stück des Dortmund-Ems-Kanals vorhanden war, während jetzt in einigen Monaten der Kanal von Duisburg bis Hannover schon fertiggestellt sein wird, so daß alsdann nur noch das kurze und mit verhältnismäßig geringen Kosten zu schaffende Stück von Hannover bis zur Elbe neu ins Leben gerufen werden müßte.

Die trotz idealer Geländebeschaffenheit noch allenthalben vollständige Trennung der Elbwasserstraße von dem westdeutschen, nun bald bis Hannover reichenden Fluß- und Kanalnetz ist wohl unzweifelhaft die größte Absonderlichkeit, die sich in irgendeinem Kulturland der Erde auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt finden läßt. Von der Elbe bis zur Memel und noch weit ostwärts darüber hinaus bis in das innere Rußland hinein und nach dem Schwarzen Meere hinab gibt es ein einheitlich zusammenhängendes Binnenschiffahrtsnetz; anderseits kann man vom Rhein und von der Weser, bald auch von Hannover auf Binnenwasserwegen mit genügend kleinen Fahrzeugen bis an den Fuß der Pyrenäen, zur Rhönemündung und sogar (durch den freilich völlig veralteten bayerischen Ludwigskanal) bis zur Donaumündung gelangen. Hamburg und Lübeck können mit Cherson oder Riga, Bremen und Hannover mit Marseille oder Galatz auf Binnenwasserwegen verkehren, aber von Hannover nach Magdeburg ist jede Wasserverbindung unmöglich, und da der Güterverkehr erfahrungsgemäß die Wasserwege bevorzugt, wo immer es nur zugänglich ist, so kann man auch ohne zahlenmäßigen Nachweis leicht ermessen, was für volks- und weltwirtschaftliche Nachteile das Fehlen des Wasserüberganges aus der Elbe in die Weser nach sich zieht. Die Verstückelung des Mittellandkanals zum Torso ist in ihren Wirkungen um so fühlbarer, als die Elbe auch sonst von ihren Stromgebieten zur Linken in geradezu hermetischer Weise abgeschlossen ist. Im letzten Dezemberheft der Monatschrift Weltverkehr und Weltwirtschaft ist auf die sehr wenig bekannte Tatsache hingewiesen worden, daß es in Europa noch

*) Über die hohe strategische Bedeutung des Mittellandkanals vgl. einen Aufsatz Oberst von Kurmatowitsch im Juliheft 1914 der Monatschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft“.

zwei vollkommen scharf ausgeprägte und gänzlich undurchbrochene „Wasserscheiden der Binnenschifffahrt“ gibt, die von Meer zu Meer reichen und als chinesische Mauern des Wirtschaftslebens wirken: die eine verläuft vom Finnischen Meerbusen zum Schwarzen Meer zwischen Dnjepr und Don, und die andere von der Nordsee zum Schwarzen Meer durch Deutschland und Österreich hindurch, zwischen der Elbe einerseits, dem Rhein und der Donau anderseits.

Der Grund, weshalb die Agrarier im Jahre 1899 den Mittellandkanal zu Fall brachten und auch seine Aufnahme in das Kanalgesetz von 1905 verweigerten, war nach der offiziellen Angabe die Befürchtung, daß ausländisches Getreide leichter als bisher den deutschen Markt erobern und dem deutschen Getreide einen schlimmen Wettbewerb bereiten könne. Ganz klar ist diese Befürchtung nicht, denn die Konkurrenz des russischen Getreides bleibt vom Mittellandkanal unberührt und soweit amerikanisches und anderes Getreide zu fürchten ist, vermag es über Hamburg nach dem deutschen Osten zu gelangen, gleichviel ob der Mittellandkanal die Elbe und die Weser verbindet oder nicht. Einsichtige Dstelbier sind denn auch schon längst zu der Erkenntnis gekommen, daß die Erdrosselung des Mittellandkanals ein sehr untaugliches Mittel zum Schutze der deutschen Landwirtschaft war, ja, daß diese unter Umständen von dem fertigen Kanal sogar große Vorteile haben könnte, da ihr eigenes Absatzgebiet, das heute über die Elbe nur in bescheidenem Maße hinausgeht, sich dann in erfreulicher Weise weiter westwärts ausdehnen ließe. Heute ist ostpreussisches Getreide oder Obst meist nicht in der Lage, im Rheingebiet den entsprechenden amerikanischen Produkten, die die billige Wasserfracht voll ausnützen können, Konkurrenz zu machen. Der Mittellandkanal wird daher der deutschen Landwirtschaft im Kampf mit der fremden gerade den Rücken stärken. Es hat aber überhaupt den Anschein, als ob der erfolgreiche Widerstand der konservativen Partei des preussischen Abgeordnetenhauses gegen den Mittellandkanal im Jahre 1899 mehr von dem Wunsche diktiert wurde, der verhassten Industrie ein Schnippchen zu schlagen, als von der Sorge um die Bedrohung landwirtschaftlicher Interessen. Jedenfalls sprechen gar manche Anzeichen dafür, daß eine neue preussische Mittellandkanalvorlage im Landtag ein wesentlich anderes Schicksal als in den Jahren 1899 bis 1904 haben würde.

Ein berechtigter Widerstand gegen den Mittellandkanal würde jedoch heute, wie ehemals, von der Provinz Schlesien und ihren Vertretern ausgehen. Die schlesische Kohle z. B. sähe sich in ihrem Absatzgebiet durch die ohnehin übermächtige rheinische Kohle empfindlich bedroht, und die Wahrung der schlesischen Interessen war es denn auch nicht zum wenigsten, die die Regierung schließlich auf das Mittellandkanalprojekt verzichten ließ. Kommen aber neue, wichtige Gesichtspunkte hinzu, die die Ausführung des Planes wünschenswert erscheinen lassen, so müssen sich schließlich Schlesiens Interessen dem Wohle des Ganzen unterordnen und können dann durch Kompensationen schadlos gehalten werden.

Und solche neuen Gesichtspunkte sind allerdings heute vorhanden; sie liegen zum Teil auf wirtschaftlichem Gebiete, in noch höherem Maße auf strategischem, wie schon angedeutet. Die Verstümmelung des Mittellandkanals hat auch insofern zu einer höchst seltsamen Schwierigkeit geführt, als die Stadt Hannover sich mit Recht weigerte, zu einem „Endhafen“ beizusteuern, da sie über kurz oder lang doch nur ein „Durchgangshafen“ im Kanalverlauf sein dürfte.

Der entscheidende Gesichtspunkt, der den Stein aufs neue zum Rollen bringt, wird jedenfalls wohl der militärische sein. Das Fehlen des entscheidenden Verbindungsstückes im Mittellandkanal muß geradezu strategisch als ein bedenklicher Fehler angesehen werden. Bei den parlamentarischen Debatten der Jahre 1904 und 1905 wurde der strategische Wert des Mittellandkanals bereits hervorgehoben, ohne daß damit dem Schicksal der Kanalvorlage gewehrt werden konnte. Heute aber würde der Wert des Mittellandkanals im Kriegsfall noch ungleich größer sein als vor acht oder zehn Jahren. Selbst ein Nichtdeutscher, der österreichische Hochschulprofessor Delwein, betonte im Sommer 1913 in einem in der Neuen Freien Presse veröffentlichten Aufsatz, daß die Fertigstellung des Mittellandkanals im strategischen Interesse Deutschlands unerläßlich sei und geradezu gefordert werden muß. Zur Begründung hebt er die folgenden bedeutsamen Gesichtspunkte hervor: „Bei der Schnelligkeit, mit der die binnenländischen Armeekorps gegebenenfalls an die westliche und östliche Grenze befördert werden müßten, sind die Eisenbahnen viel früher an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt als zur Zeit, wo Budde Eisenbahnminister war. Natürlich kann man nicht die mobilen Truppen mit Binnenschiffen befördern, da dieser Transport ein zu langsamer wäre; auch müssen diese Truppen ihre Pferde, Geschütze, Munitions- und Fouragewagen als unentbehrlichen Train mit sich führen. Dagegen muß aber Proviant, Fourage und Munition ununterbrochen nachgeschoben werden.“

Im Kriege muß aber das übrige, von demselben nicht betroffene Land auch leben können. Für den Transportbedarf des wirtschaftlichen Lebens werden die Eisenbahnen nicht viel leisten können, denn Mobilisierung und Krieg werden so ziemlich die volle Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Anspruch nehmen. Dieses wirtschaftliche Leben soll aber nicht lahmgelegt werden, wenn der ununterbrochene Kräftezufluß, dessen der Krieg ohne Verzögerung bedarf, nicht ernst Schaden leiden soll. . . . Wenn die deutschen Seehäfen blockiert sein sollten, woher wird das Inland seinen Bedarf an Rohstoffen decken, wenn nicht über die neutralen Häfen Rotterdam und Antwerpen, die durch Wasserstraßen mit dem deutschen Wasserstraßennetz verbunden sind? Wie will man die Ausfuhrerzeugnisse auf den internationalen Märkten zu Geld machen, wenn nicht mit Hilfe der neutralen Häfen? Zur Zeit, wenn die Eisenbahnen durch den Krieg in Anspruch genommen sind, wird die Binnenschifffahrt also ganz unentbehrlich werden. Das Fehlen des Bindegliedes Hannover—Magdeburg wird sich dann verhängnisvoll rächen.“

Dieser eine Gesichtspunkt ist von so durchschlagender Bedeutung, daß er allein einen erneuten Versuch, dem Mittellandkanal zum Leben zu verhelfen, wahrscheinlich bereits den Sieg sichern würde. Aber auch sonst drängt alles geradezu dahin, das Kaiserwort vom August 1899 über den Mittellandkanal wahr zu machen: „Gebaut wird er doch!“ Wenn der Kanal erst vom Rhein bis Hannover in Betrieb ist, wird man wohl jeden Monat bereuen, den die Inangriffnahme der Verlängerung bis zur Elbe auf sich warten läßt, und es kann wohl gar keinem Zweifel unterliegen, daß das in den Kanaldebatten des Jahres 1905 im Parlament gefallene drastische Wort sich nach der Fertigstellung des Rhein-Hannover-Kanals überraschend schnell bewahrheiten wird: „Bauen Sie in Gottes Namen den Kanal nur bis Hannover, ich tröste mich damit, daß diese Dummheit viel zu groß ist, um nicht schon einige Jahre nach Vollendung dieses Kanals durch seine Fortsetzung bis an die Elbe korrigiert zu werden. Die Regierung denkt sich das gleiche, nur sagt sie es nicht!“



Zur Frage der deutschen Einheitschule

Von Dr. Julius Voigt



Die Leitsätze über die deutsche Einheitschule sind von der deutschen Lehrerversammlung in Kiel in der Form, die ihnen Oberstudienrat Kerschensteiner gegeben hat, einstimmig angenommen worden, und es bleibt nur zu bedauern, daß sich niemand gefunden hat, der darauf gedrungen hätte, diese Leitsätze von den vielen Fremdwörtern, die sich aufdringlich in ihnen breit machen, zu reinigen und ihnen eine Fassung zu geben, welche die Reinheit unserer deutschen Sprache besser bewahrte. Wenige Tage zuvor hatte sich der preußische Kultusminister zu derselben Frage geäußert und unter Zustimmung des überwiegenden Teiles der preußischen Volksvertretung festgestellt, daß an die Einführung der Einheitschule vorläufig nicht zu denken sei.

Schon die Gegenüberstellung dieser beiden Tatsachen läßt uns wiederum erkennen, daß zwar im Geist gar leicht die Gedanken beieinander wohnen, daß aber hart im Raume sich die Sachen stoßen. Daß der Gedanke der Einheitschule hauptsächlich idealen Beweggründen entspringt, daß mit ihm in erster