

# Versammlung eines Ehrbaren Kaufmannes. Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung.

Hamburgs neue Zeit bröckelt an. Je näher wir dem Frieden kommen, desto regloser wird die Tätigkeit aller hamburgischen Kreise, die darauf abzielt, Hamburgs Handel und Industrie, Gewerbe und Schifffahrt zu neuer Blüte zu entfalten. Es gilt, den Geist der neuen Zeit zu erfassen. Da muß Veraltetes über Bord geworfen werden, neu erstandene Gemütskräfte müssen befestigt werden, Neues heißt es aufzurichten, damit der Organismus Hamburgs frei atmen kann in der freien Luft, die von der See und vom Binnenlande her wehen wird. Es gilt, die Stunde der Tat nicht zu verpassen, und heute schon — es ist nicht zu früh — beschäftigen sich Hamburgs Regierung, Korporationen und Kaufleute damit, die Wegweiser anzufertigen, die zu neuen, weiter gesteckten Zielen führen.

Von besonderer Bedeutung für Hamburgs Neuorientierung ist seine Stellung im Verkehrswesen. Das betrifft nicht allein die Verkehrspolitik, die nach Uebersee weist, sondern vornehmlich auch den Verkehr nach dem Binnenlande. Heute heißt es, Vorkehrungen zu treffen, daß Bahn und Kahn nicht gegen Hamburgs Interessen arbeiten, sondern daß Mittel und Wege gefunden werden, durch die namentlich auch die Wasserstraßen zu wirklichen und bedeutungsvollen Verkehrsstraßen werden, der Welthafenstadt Hamburg ausgebaut werden.

Diese Notwendigkeit hat die hiesige Handelskammer veranlaßt, zu heute nachmittag die Mitglieder eines Ehrbaren Kaufmanns zu einer Versammlung zu berufen, auf deren Tagesordnung Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung stand. Die zahlreiche Zuhörerschaft begrüßte der Präses der Handelskammer, Herr Hebe. Er wies eintretend auf die Veränderungen in der politischen Lage seit dem letzten Zusammentreten des Ehrbaren Kaufmanns am 30. September 1916 hin und betonte, daß im Hinblick auf die schwere Arbeit unserer Truppen im Westen und die anspornende Tätigkeit unserer Marine auch wir in der Heimat den festen Willen zum Durchhalten bekunden müssen, und legte dar, daß die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse den Wiederaufbau von Hamburgs Handel und Schifffahrt gebieterisch fordern. Einen wichtigen Ausschnitt aus dem großen Gebiet dieser Frage bildet die Schaffung günstiger Verbindungen mit dem Hinterland und den Wasserstraßen dorthin. Jeder Hafen hat dank seiner geographischen Lage auch ein geographisches Recht auf das seinen Wasserstraßen angehörende oder bisher an eine der großen Verkehrsstraßen noch nicht angegeschlossene oder zum Anschluß prädestinierte Gebiet. Dieses sozusagen geographische Recht Hamburgs gilt es zu wahren.

Darauf ergriß der Handelskammerpräsident, Herr Dr. Mathies, das Wort, um die einzelnen schwebenden Wasserstraßenprojekte und ihre Wirkung auf Hamburg darzulegen. Wir verweisen hierbei auf die in der Rundschau imilde dieser Nummer wiedergegebene Karte „Mitteluropäische Wasserstraßenpläne“, an Hand deren sich die Ausführungen des Redners leicht verfolgen lassen. Unter den Wasserstraßenplänen ragen zwei hervor, die beide Hamburgs Interessen berühren. Der eine ist die Fortführung des Mittelkanals von Hannover bis zur Elbe. Von den in dieser Hinsicht geplanten beiden Wegen ist die sogenannte Nordlinie die für Hamburg allein höchstwertvolle. Und um den Wasserweg von Hannover nach Hamburg abzukürzen, empfiehlt sich die Ausführung des sogenannten Nord-Süd-Kanals. Der zweite großzügige Wasserstraßenplan zielt auf eine Wasserstraßenverbindung zwischen dem deutschen Stromsystem und der die ganze österreichungarische Monarchie durchziehenden Donau ab. Dr. Mathies legte die einzelnen nach dieser Richtung hin vorliegenden Pläne mit ausführlicher Gründlichkeit dar und kam zu dem Schluß, daß Hamburg im Hinblick auf seine natürliche Binnenwasserstraßenverbindung, die Elbe, gegenüber dem Rhein, dem gewaltigen Zubringers Antwerpen und Rotterdam, überaus ungünstig dastehe, und daß die Aschenbrödelstellung Hamburgs nicht noch dadurch verschärft werden dürfe, daß das Hinterland der Rheinhäfen durch den Main-Donau-Kanal erweitert wird, während die Elbe wieder leer ausgeht. Entweder müssen beide Kanäle, der Main-Donau-Kanal und der Elbe-Ober-Donau-Kanal, gebaut werden oder nur der letztere, der überdies noch der billigere ist und dabei zwei deutsche Ströme mit der Donau verbindet. Das muß und kann das durch den Krieg so schwer — schwerer als irgendeine deutsche Stadt oder ein deutscher Bundesstaat — geschädigte Hamburg und seine Kaufmannschaft vom Deutschen Reich verlangen.

Unter den Mitgliedern eines Ehrbaren Kaufmannes befanden sich auch die Herren Senator Westphal, Senator Strandes und Senator Garrels.

Wir lassen nachstehend die Rede des Herrn Präses der Handelskammer, Hebe, im Wortlaut folgen:

„Seit dem letzten Zusammentreten des Ehrbaren Kaufmanns am 30. Dezember 1916 ist in dem großen Völkerringen noch immer kein Stillstand eingetreten. Unaufhörlich wird auf allen Fronten gekämpft, mit besonderer Erbitterung im Westen, wo Engländer und Franzosen die größten Anstrengungen machen, unsere Stellungen zu durchbrechen. Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg mit seinen glänzenden Erfolgen, im April über eine Million Tonnen versenkt, hat seit dem 1. Februar 1917 begonnen, um England, für dessen Interessen auch seine Verbündeten kämpfen müssen, zum Frieden zu zwingen. Die Vereinigten Staaten von Amerika haben sich unseren Feinden offen angeschlossen, nachdem sie seit Kriegsausbruch nicht-militärisch die Entente schon mit allen Mitteln, Waffen, Munition, Geld usw. unterstützt haben. In Rußland hat die Revolution die Regierung des Zaren sorglos geschwemmt, der bis dahin von den Ententemächten als erhabenster Bundesgenosse geachtet und nun, weil machtlos geworden, verhöhnt wird.“

„Fast und unerträglich haben unsere Truppen an den Fronten, um unser Vaterland gegen die Feinde zu schützen, ihre Waffe hält unsere Marine zum Schutze unserer Küste, und ihre U-Boote bringen England die Not um das tägliche Brot, durch die man Deutschland hat auf

die Knie zwingen wollen. Aus tiefstem Herzen sind wir in der Heimat dankbar allen denen, die draußen zu unserem Schutze stehen und dort für uns bluten.“

Dieser Dankbarkeit müssen wir dadurch Ausdruck geben, daß auch wir in der Heimat den festen Willen zum Durchhalten bekunden, daß wir die an der Front stehenden mit allem Unterstüßen, dessen sie benötigen, und uns immer vor Augen halten, daß nur

festeste Entschlossenheit auch im U-Boot-Krieg unseren Feinden begreiflich machen kann, daß wir die Sieger sein werden.“

Wir leben in einer Zeit, in der sich die größten Ereignisse in einem ungeahnten Maße häufen, und täglich sehen wir uns neuen und ganz veränderten Verhältnissen gegenüber. denen bei der Beurteilung der vielen Fragen des Handels, der Industrie und der Schifffahrt Rechnung zu tragen ist.

Wenn die Handelskammer den Ehrbaren Kaufmann gebeten hat, sich heute hier zu versammeln, so geschah das aus dem Wunsch heraus, Ihnen, meine Herren, aus dem großen Gebiet schwebender Fragen einen wichtigen Ausschnitt zu zeigen, der Ihr besonderes Interesse finden wird, denn Hamburgs Handel, Industrie und Schifffahrt sind außerordentlich eng mit der Frage günstiger Verbindungen mit dem Hinterland und den Wasserstraßen dorthin verknüpft. Die Handelskammer legt gleichzeitig Wert darauf, Ihnen zu zeigen, daß in der jetzigen Kriegswirtschaft die Bemühungen im Interesse späterer Friedenswirtschaft nicht ruhen dürfen.“

Hamburgs Handel und Schifffahrt haben in diesem Kriege unendlich gelitten, darüber brauchen in diesem Kreise keine weiteren Ausführungen gemacht zu werden. Wir müssen unsere Blicke aber darauf lenken, wie die Schäden geheilt werden und wie Hamburgs Handel und Schifffahrt zu neuer Blüte gehoben werden können.

Dazu gehört vor allem, daß Hamburgs Handel auch im Verkehr mit Uebersee so erhalten oder vielmehr wiederhergestellt wird, wie er vor dem Kriege gewesen ist. Hamburg darf nicht zu einem bloßen Speichersplatz herabgedrückt werden. Es muß seinen Eigenhandel behalten, der seine Stärke war und durch dessen Entwicklung es dem ganzen Deutschen Reich geistliche Dienste geleistet hat. Darum muß Hamburg auch verlangen, daß sich nicht in die Wege seines Handels andere Kreise setzen, die sie erst im Kriege, als der freie Handel ausgeschlossen war, kennen gelernt haben. Wir müssen verlangen, daß die politischen Kriegsorganisationen, die den Handel in ihre Hand konzentrieren, mit dem Friedensschluß verschwinden und nach möglichst kurzer Uebergangszeit dem freien Handel wie in früheren Zeiten Platz machen.

Auch die Sorge um die Wiederbelebung so vieler durch den Krieg zum Stillstand gekommener Firmen, deren Inhaber eingezogen sind, beschäftigt die Handelskammer seit langer Zeit.

Von wesentlicher Bedeutung ist die weitere Entwicklung der hamburgischen Industrie, die einer erheblich größeren Förderung bedarf als bisher. Die Handelskammer widmet dieser Frage auch im Hinblick auf die nach dem Frieden eintretenden besonderen Verhältnisse ihre ganze Aufmerksamkeit.

Wir müssen in Hamburg aber auch Berücksichtigung unserer

Stellung im Verkehrswesen fordern, und zwar auf den Land- wie auf den Wasserwegen. Wir wünschen nicht auf Kosten der Allgemeinheit bevorzugt zu werden, wie das mit Antwerpen geschehen war, dessen Verkehrsorganisation vom ganzen Belgien getragen und zu dessen Gunsten die gesamten Eisenbahntarife einem künstlichen Aufbau unterworfen wurden. Wir dürfen aber fordern, daß in bezug auf die Bahnverbindungen Hamburgs unseren berechtigten Bedürfnissen Rechnung getragen wird und daß wir in Hamburg eisenbahntarifmäßig nicht schlechter gestellt werden als bisher.

Auch die Erfahrungen des Krieges haben uns erneut gelehrt, daß die Eisenbahnen allein den Verkehr nicht bewältigen können. Der Verkehr braucht die Wasserstraßen, die dank ihrer Wassertechnik und billigen Frachten weitbin reichende Verkehrsbringer sind. Ihre Richtung ist von der Natur in ihren Grundlinien gegeben. Sie sollen durch den Ausbau der Flüsse verbessert und durch Kanäle erweitert werden. So hat jeder Hafen dank seiner geographischen Lage auch ein geographisches Recht auf das seinen Wasserstraßen angehörende oder bisher an eine der großen Verkehrsstraßen aber noch nicht angeschlossene, aber zum Anschluß prädestinierte Gebiet. Dieses sozusagen

geographische Recht Hamburgs gilt es zu wahren. Wir sind in Hamburg in diesem unfernen Rechte schon jetzt beeinträchtigt dadurch, daß unsere große Verkehrsader, die Elbe, nicht in einem Zustande ist, wie man es verlangen kann und muß. Darüber hinaus müssen wir bestrebt sein, das geographische Gebiet, auf das die Elbe in der Richtung ihres Laufes hinweist und das deshalb geographisch zu ihrem Einflusbereich gehört, für uns zu sichern gegenüber dem jetzt so rührigen Westren, es zum Rhein und seinen außerdeutschen Häfen zu ziehen.

Herr Syndikus Dr. Mathies wird Ihnen jetzt einen Vortrag über die Gestaltung der Wasserstraßen, hauptsächlich über Verbindung zwischen Elbe und Donau, halten, und ich denke, daß Sie dessen Ausführungen an Hand der Karten, die Ihnen übergeben sind, bequem werden verfolgen können. Anschließend daran, werde ich dann die Ihnen zugestellte Entscheidung zur Besprechung und Abstimmung zu bringen.“

Nach diesen einleitenden Worten nahm Herr Handelskammerpräsident Dr. Mathies

das Wort zu längeren Ausführungen. Dr. Mathies entwickelte folgende Gedanken: Aus der durch den Krieg geborenen Erkenntnis heraus, daß die Wasserstraßen für die glatte Abwicklung des Verkehrs eine ausschlaggebende Bedeutung haben, sind in einer Ueber noch nicht dargelegten Fülle Pläne für die Schaffung neuer Wasserstraßenverbindungen aufgetaucht. Die hamburgische Kaufmannschaft muß deshalb prüfen, was für das Wohl und die Zukunft des hamburgischen Handels von Bedeutung ist, und dafür Sorge tragen, daß Hamburg und sein Handel die ihm zukommende Berücksichtigung findet.

Zwei Wasserstraßenpläne betreffen Hamburgs Interessen am meisten: die

Fortführung des Mittelkanals bis zur Elbe und der Bau einer Wasserstraße bis zur Donau. Die militärische Bedeutung des fehlenden Stüctes des Mittelkanals ist während des Krieges klar zu Tage getreten. Schon deshalb wird er gebaut werden. Von der möglichen nördlicheren oder südlicheren Linienführung liegt die erste im Interesse Hamburgs. Sie ist 29 Kilometer kürzer und hat

weniger Gefälle, ermöglicht also eine schnellere Schifffahrt. Es kommt aber im Zusammenhang mit dem Mittelkanal ein von dem Elbe-Ober-Donau-Kanal abgehendes Kanalprojekt, das sog. Nord-Süd-Kanal, als für Hamburg bedeutungsvoll in Betracht. Dieser führt von der Elbe die Finnen aufwärts über Helm in der Richtung auf Braunschweig in den Mittelkanal. Er kürzt den Wasserweg von Hamburg nach Hannover von 430 Kilometern (über Mittelkanal-Magdeburg) auf 191 Kilometer ab und schafft so eine erheblich günstigere Verbindung nach Westfalen und dem Rheinland. Da beim Bau der Südlinie der Nord-Süd-Kanal nicht in diese einmündend könnte, so dem nach Hannover weitergeführt werden müßte, würden erhebliche Mehrkosten bei seinem Bau — ganz abgesehen von den dann entstehenden technischen Schwierigkeiten — erwachsen, die die Aussichten für seinen Bau vermindern würden. Auch aus diesem Grunde hat Hamburg ein lebhaftes Interesse an der Ausführung der Nordlinie des Mittelkanals.

Für die Verbindung der deutschen Wasserstraßen mit der Donau

liegen Vorschläge für solche mit dem Rhein, der Elbe und der Donau vor. Für die Verbindung mit dem Rhein kommen drei Möglichkeiten in Betracht: über den Main, über den Neckar und über den Bodensee. Am weitesten vorgeschritten sind die Arbeiten für den Main-Donau-Kanal. Der Entwurf der bayerischen Regierung sieht die Kanalstreckung des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg, einen 167,5 Kilometer langen Kanal von dort nach Stepperg an der Donau, seine Fortführung teils in, teils neben der Main bis Saal oder Regensburg und den Ausbau der Donau von dort bis zur Reichsgrenze bei Passau vor. Die Wasserstraße Aschaffenburg-Passau wird 734 Kilometer lang sein und 650 Millionen Mark kosten, von denen 330 Millionen Mark auf den eigentlichen Kanal entfallen. Der bayerische Landtag hat kürzlich als ersten Teilbetrag der Kosten für die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfs 1.000.000 Mark bewilligt. Ferner hat der Haushaltsausschuß des Reichstages kürzlich der Bewilligung einer ersten Rate von 700.000 Mark eines Reichszuschusses von insgesamt zwei Millionen Mark für diesen Zweck zugestimmt.

Der Haushaltsausschuß des Reichstages hat ferner auf Antrag der Abgeordneten Kersch, Gröber, Hirsch, v. Bayer und Scheide-mann beschlossen, für die Vorarbeiten des Neckar-Donau- und des Bodensee-Donau-Kanals 10.000.000 Mark zur Verfügung zu stellen. Württemberg und Baden nehmen sich dieser Pläne lebhaft an. Für die Vorarbeiten des Neckar-Donau-Kanals hat der Stuttgarter Industrieller Vösch 13 Millionen Mark gestiftet.

Wenn man hiermit die Pläne für die Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau

vergleicht, so muß man leider feststellen, daß hieran lange nicht in dem gleichen Maße ein allgemeines Interesse besteht. Das hängt wohl damit zusammen, daß sie nicht auf deutschem, sondern auf österreichischem Boden liegen. In Österreich hat man sich dagegen schon länger mit dem Gedanken der Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau getragen. Im österreichischen Wasserstraßengesetz von 1901 ist ein Ober-Donau-Kanal von Wien nach Oberberg, ein von diesem bei Pretau abzweigender, nach Pardubitz an der Elbe führender Kanal und ein Moldau-Donau-Kanal, sowie die Kanalstreckung der Moldau vorgesehen. Gebaut ist hiervon jedoch wegen des Dazwischentretens politischer Ereignisse noch nichts. Der für die Elbe für ihre Verbindung mit der Donau vor allem in Betracht kommende Kanal ist der Anschlußkanal an den Donau-Ober-Kanal von Pardubitz nach Pretau. Er weist die günstigsten zu überwindenden Höhenunterschiede auf, nämlich eine Scheitelhaltung von 370 Meter gegenüber einer solchen bei der günstigsten östlichen Linienführung des Moldau-Donau-Kanals von 529 Metern, während die beiden westlicheren möglichen Linien sogar Scheitelhaltungen von 700 und 760 Metern ausweisen würden. Hinzu kommt, daß der Ausbau der Elbe bis Pardubitz bereits — allerdings aus Gründen der Beseitigung der Ueberschwemmungsgefahr — in Angriff genommen ist, und mit ihrer Durchführung sicher zu rechnen ist, während die Moldau von Prag aufwärts erst ganz neu in Angriff zu nehmen wäre und wegen ihres Charakters als Bergstrom mit großen Gefällemassen der Kanalstreckung große Schwierigkeiten bieten würde. Der Kanal Pardubitz-Pretau würde 195 Kilometer, der Ober-Donau-Kanal 268 Kilometer lang. Die Gesamtkosten beider Kanäle würden unter Zugrundelegung der heutigen Lauerung etwa 540 Millionen Mark bei einem Ausbau für 1000-Tonnen-Schiffe betragen.

Demgegenüber steht der Main-Donau-Kanal mit einem Kostenaufwand von 650 Millionen Mark. Wenn Bayern den Main-Donau-Kanal auf seine Kosten bauen wollte, so wäre dagegen nichts zu sagen. Aber Bayern kann die Kosten nicht allein tragen und muß und will die Finanzen des Reichs in Anspruch nehmen. Damit wird die Frage zu einer allgemeinen deutschen. Wenn das Reich bereit ist, dazu beizutragen, wie das aus der Bereitwilligkeit der Weisener zu den Kosten der Vorarbeiten hervorzugehen scheint, so ist die Frage berechtigt, wo die Interessen der anderen deutschen Bundesstaaten, insbesondere die der Elbstaaen und Hamburgs, liegen. Allerdings liegt der Elbe-Ober-Donau-Kanal auf österreichischem Gebiet, aber er kommt nicht nur Österreich, sondern auch Deutschland zugute, darum ist es durchaus angemessen und berechtigt, wenn das Deutsche Reich an Österreich einen Beitrag zu den Baukosten zahlt, über dessen Modalitäten man sich derzeit des näheren nicht verständigen können. Die Tatsache der Landesgrenze darf zwischen den beiden in jahrelangem Kampfe verbündeten Staaten kein hemmendes Moment bilden.

Der Elbe-Ober-Donau-Kanal erschließt die Verbindung des Südens mit dem schlesischen und sächsischen Industriegebiet, diese liegen näher als das rheinisch-westfälische, auf das zugunsten des Donau-Main-Kanals oft hingewiesen wird. Er erschließt ferner die wichtigsten märkisch-galizischen Kohlenlager Österreichs und wird dadurch der Donauschifffahrt die ihr so fehlenden Talschichten zuführen.

Vor allem ist aber ein Umstand von allergrößter Bedeutung. Es ist eine Utopie zu hoffen, daß eine mitteleuropäische Wasserstraße dem Seeweg vom Schwarzen Meer nach den Nordseehäfen überlegen wird und die bisher zur See gegangenen Transporte an sich ziehen könnte. Aber durch die neue Wasserstraßen-Verbindung wird der Aktionsradius der nordwesteuropäischen Seehäfen erheblich erweitert werden. Der Main-Donau-Kanal würde in dieser Beziehung nur Antwerpen und Rotterdam zugute kommen, also nicht deutsche Häfen, einem

feindlichen und einem neutralen, dessen Heer während der Zeit unseres Ausschusses vom freien Meer Millionengewinne eingeführt haben, deren Wucht unsere Heere im Felde nicht genug zu spüren haben wird. Zu einem solchen Ergebnis darf das Deutsche Reich nicht die Hand bieten!

Keine deutsche Stadt und kein deutscher Bundesstaat hat so schwer unter dem Kriege gelitten wie Hamburg, dessen Lebensader durch den Krieg unterbrochen ist. Die hamburgische Kaufmannschaft hat das als unerträgliche Notwendigkeit in dem Bewußtsein getragen, damit zum Siege und der Größe des Deutschen Reiches beitragen. Darum muß es jetzt aber auch eine

Ehrenpflicht des Deutschen Reiches sein, Hamburgs schwere Schäden zu lindern und seinen Handel wieder aufbauen zu helfen, anstatt es durch Begünstigung Antwerpens oder Rotterdam noch weiter zu schädigen.

Hamburg ist ohnehin schlecht genug mit seinen Zufuhrwasserstraßen daran. Das Fahrwasser der Elbe befindet sich in völlig unzureichendem Zustande. Seine Mischspur ist noch die überlebte Additionalkasse zur Elbeschifffahrt von 1842. Zwar sieht das Reichswasserstraßengesetz von 1911 eine Vertiefung der Elbe vor, aber sie ist von der Erhebung von Schiffsabgaben abhängig gemacht, die wiederum die Zustimmung Österreichs zur Voranschaffung hat. Es muß daher gefordert werden, daß das Reich über diese Frage eine Einigung mit Österreich herbeiführt. Eine solche wird unter den jetzigen Umständen, zumal aber in einer Verbindung mit einer Verhängung über den Elbe-Ober-Donau-Kanal nicht allzu schwer sein.

Steht Hamburg so schon im Hinblick auf seine natürliche Binnenwasserstraßenverbindung viel schlechter als Antwerpen und Rotterdam, so darf diese Aschenbrödelstellung nicht noch dadurch verschärft werden, daß das Hinterland der Rheinhäfen durch den Main-Donau-Kanal erweitert wird, während die Elbe wieder leer ausgeht. Im Gegenteil muß in erster Linie auf die Elbe und das schwerer als irgend ein deutscher Bundesstaat geschädigte Hamburg Rücksicht genommen und in erster Linie der Elbe-Ober-Donau-Kanal gebaut werden, der überdies auch erheblich billiger als der Main-Donau-Kanal ist.

(Die Versammlung dauerte bei Schluß des Abends noch an.)