

Das militärische Interesse an den Binnenwasserwegen.

R. H. Auf einem Gebiete stand die deutsche Kriegsbereitschaft und militärische Rüstung anerkanntermaßen nicht auf der Höhe: nämlich in Bezug auf die Ausnutzung der im Lande vorhandenen Wasserstraßen für die Zwecke der Kriegsführung. Eine Autorität wie Oswald Flamm konnte im Sommer 1916 geradezu erklären:

„In diesem schweren Krieg, den wir zu führen haben, konnte die deutsche Binnenschifffahrt nur in sehr beschränktem Maße an den großen Transportleistungen Ost-West und Nord-Süd teilnehmen.“

Das Bewußtsein, daß in dieser Hinsicht schwerwiegende Fehler begangen wurden, wirt um so niederdrückender, wenn man hört, daß die preussische und deutsche Regierung schon seit Jahrzehnten eifrigst bestrebt waren, einen großzügigen Ausbau der Wasserstraßenverbindungen aus militärischen Gründen nach Möglichkeit zu fördern. Wenn ihr diese Absichten nur zum kleineren Teile gelungen sind, so trugen die Schuld daran ausschließlich parteipolitische Gegensätze und jene parlamentarischen Vorgänge der Jahre 1899 bis 1905 im preussischen Landtag, die durch das Schlagwort „Kanalkämpfe“ charakterisiert sind. Im Gegensatz zu allen anderen politischen Streitfragen, deren Lösung durch den militärischen Gesichtspunkt sonst zumeist ermöglicht wurde, hat in den Kanalkämpfen das militärische Bedürfnis, obwohl es eindringlich hervorgehoben wurde, keine restlose Erfüllung erreichen können. Keinesfalls darf man dem Generalstab den Vorwurf machen, daß er nicht rechtzeitig die Notwendigkeit der Schaffung eines zusammenhängenden Binnenwasserstraßennetzes erkannt hätte. Hat doch kein Geringerer als Moltke bereits am 16. August 1874 auf Grund einer Anfrage ein vom „Reisequartier Lübeck“ datiertes Gutachten über die Bedeutung der Wasserstraßen abgegeben, worin es u. a. hieß:*)

Die Vermehrung und Verbesserung der schiffbaren Wasserstraßen in Deutschland resp. zunächst in Preußen kann besonders als Stärkung des Defensiv-Vermögens militärischerseits nur durchaus befürwortet und empfohlen werden.“

Da in einer bestimmten Kriegslage kaum jemals zu viel Transportmittel offenstehen können, ist auch vom militärischen Standpunkte die Pflege und Entwicklung der Wasserstraßen neben der der Eisenbahnen dringend zu befürworten.“

Und 9 Jahre später gab Graf Moltke im Parlament am 13. Juni 1883 eine Erklärung ab, deren schlichte Einfachheit leider in der Folge nicht immer beachtet worden ist: „Ich glaube, daß die Eisenbahnen und Kanäle sich gegenseitig ergänzen müssen. Die Eisenbahn kann den Kanal nicht ersetzen und der Kanal nicht die Eisenbahn.“ Ungefähr gleichzeitig, im Jahre 1882, veröffentlichte General v. Blume eine sicherlich von Moltke stark inspirierte Denkschrift, die in sachkundiger Weise eingehend den hohen Wert der Wasserstraßen für Militärtransporte im Kriegsfall darlegte und die allgemeineren Angaben Moltkes spezialisierte, indem sie nachwies, welche Arten von Transporten dabei in erster Linie in Frage kommen. So hieß es in seiner Denkschrift z. B.:

Allerdings eignen sich für nicht eilige Beförderung von Kriegsmaterial sowie von Kranken- und Verwundetentransporten auch Wasserstraßen. . . Eine in gutem Zustand befindliche Wasserstraße leistet nicht nur mehr als eine Landstraße, sondern unter gewissen Umständen selbst mehr als eine Eisenbahn.“

Um diese Auslassungen recht zu würdigen, muß man beachten, daß Lazarettschiffe, wie sie im jetzigen Kriege an der Ost- und Westfront mit vortrefflichem Erfolg verwendet worden sind, zwar den Eisenbahnen in Bezug auf die mehr nebenfachliche Schnelligkeit der Beförderung ganz erheblich unterlegen sind, daß sie aber dafür den nicht hoch genug zu schätzenden Vorteil einer sachgemäßen Unterbringung der Verwunden und Kranken und eines stoßlosen, gleitenden, nicht rollenden Transports aufweisen. Was aber die Blumesche Behauptung betrifft, daß die Wasserstraße gelegentlich auch der Eisenbahn überlegen sein kann, so ist zu beachten, daß ein einziges Flußschiff von normaler Größe so viel Waren zu befördern vermag wie eine ganze Reihe von Eisenbahngüterwagen. Schon in Friedenszeiten ist ja die Entlastung der Bahnen durch die Flußschiffe viel größer, als es das große Publikum annimmt. Zum Beweise hierfür sei auf eine lehrreiche Aeußerung hingewiesen, die der Abgeordnete v. Rauchhaupt am 26. Mai 1886 im Abgeordnetenhaus tat:

Es ist bekannt, daß, wenn sich die Kanäle Berlins nur für einige Tage schließen sollten, Berlin verhungern müßte. Fast die Hälfte aller Produkte, die nach Berlin kommen, kommt zu Wasser herein.“

Für den Kriegsfall, in dem selbstverständlich jede verfügbare Eisenbahn militärisch bis zum äußersten ausgenutzt werden muß, wächst demgemäß der Wert guter Wasserwege. Wenn die Binnenschifffahrt Deutschlands dennoch, wie wir hörten, im Weltkriege „nur in beschränktem Maße an den großen Transportleistungen Ost-West und Nord-Süd teilnehmen“ konnte, so war lediglich die höchst unzuverlässige Anlage des Wasserstraßennetzes und das Fehlen jeglicher Kanalverbindung zwischen Elbe und Weser, zwischen den norddeutschen Strömen und der Donau daran schuld. Mit Recht ergänzte Flamm seinen schon oben erwähnten Anspruch:

„Man darf der Binnenschifffahrt daraus keinen Vorwurf

*) Mitteilung des Obersten Bubde in der Sitzung des Preuss. Abgeordnetenhauses vom 16. August 1899.

machen. Ebenso wenig hätten die Eisenbahnen diese Transporte bewältigen können, wenn ihre Schienenstränge vom Rhein nur bis Hannover und vom Oden nur bis Magdeburg, ferner von der Nord- und Ostseeküste nur bis zum Main und nach Schlesien und von Süden her nur bis Regensburg gegangen wären.“

Als in den 90er Jahren die preussische Regierung dem zeitgemäßen Gedanken eines umfassenden Ausbaus der Wasserstraßen und Kanalverbindungen nähertrat, suchten die militärisch interessierten Kreise den Plan nach Kräften zu fördern und von ihrem Standpunkt aus den widerstrebenden Elementen möglichst schmachhaft zu machen. Zu diesem Zwecke wurde 1896, wie drei Jahre später öffentlich mitgeteilt wurde, ein Geheimbuch verbreitet: „Gesichtspunkte für die militärische Benützung der Wasserstraßen.“ Ebenso wurden in den parlamentarischen Drucksachen, die die wiederholten Kanalvorlagen der Regierung seit 1899 begründeten, die militärische Notwendigkeit eines „guten, zusammenhängenden Binnenschifffahrtsnetzes“ eindringlich hervorgehoben. In der Session des Landtags 1901 behandelte z. B. Drucksache Nr. 23 auf S. 33 und 34 die strategische Bedeutung der Binnenwasserwege. Die großzügigste Darlegung aller militärischen Gesichtspunkte, die für den Ausbau des Wasserstraßennetzes sprachen, gab jedoch vor der breitesten Öffentlichkeit im Namen des Generalstabs der damaligen Oberst (spätere Minister) Bubde in seiner meisterhaften Landtagsrede vom 16. August 1899. In überzeugender Weise wies er damals die hohen militärischen Vorzüge von guten Schifffahrtsstraßen, die alle Landesteile mit einander verbinden, nach und erstreckte seine Darlegungen in allererster Linie auf den in jenen Augusttagen so heiß umkämpften und dennoch zunächst ganz und später teilweise abgelehnten Mittellandkanal, der trotz des geflügelten Wortes „Gebaut wird er doch!“ bis auf den heutigen Tag nicht vollendet werden konnte. Der fehlende Mittellandkanal ist denn auch der unerfreulichste Punkt in dem Bilde militärischer Schädigungen infolge ungenügenden Ausbaus unserer Wasserstraßen.

Grade auf das strategisch Bedenklliche des im Kanalgesetz vom 1. April 1905 trostlos verstämmelten Mittellandkanals und der unbegreiflichen Lücke im deutschen Kanalnetz zwischen Hannover und Magdeburg ist noch in der letzten Zeit vor dem Kriege wiederholt warnend hingewiesen worden.

Wenn im Jahre 1911 das Deutsche Reich als solches die Förderung der Binnenschifffahrt sich angelegen sein ließ, die bis dahin vollständig dem Herrschaftsbereich der einzelnen Bundesstaaten überlassen worden war, so trug das militärische Interesse nicht wenig dazu bei. Das Schifffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 nahm nicht ohne Absicht vor allem den Ausbau solcher Flußstrecken in Aussicht, die nahe den Grenzübergängen zwischen den einzelnen Bundesstaaten liegen, damit alsdann die Einzelstaaten, jeder auf seinem Gebiet, zusammen mit dem Reich an einer Erweiterung des deutschen Wasserstraßennetzes mitwirkten. Praktische Bedeutung hat diese Binnenschifffahrtspolitik des Reiches für den Weltkrieg allerdings nicht erlangen können.

Ähnliche Bestrebungen in Oesterreich waren ebenso wenig erfolgreich. Zwar wurde von der Regierung das großartige Kanalbau-Programm vom 11. Juni 1901 in die Öffentlichkeit gebracht, aber als es sich um die Ausführung handelte, ergaben sich so viele Bedenken und Schwierigkeiten, daß der schönste Teil des Programms in einer neuen Vorlage vom Jahre 1911 wieder gestrichen wurde und daß bei Ausbruch des Weltkrieges, 13 Jahre nach der Veröffentlichung des Kanalgesetzes, noch so gut wie nichts von den weitsehenden Plänen in Angriff genommen, geschweige denn fertiggestellt war. Dabei gab es in Oesterreich anerkannte Sachautoritäten, die, wie der kürzlich verstorbene Prof. Delwein, gerade die militärische Bedeutung guter Binnenwasserstraßen mit allem Nachdruck hervorhoben. Es berührt eigenartig genug, wenn man heute nachträglich feststellt, daß Delwein auch auf die militärischen Unterlassungssünden Deutschlands im Ausbau seiner Wasserwege, insbesondere auf die schweren Bedenken der Nichtvollendung des Mittellandkanals, schon frühzeitig mit hoher Bestimmtheit hinwies. Am 1. Juli 1913, ein Jahr vor Ausbruch des Krieges, veröffentlichte Delwein in der „Neuen Freien Presse“ einen Aufsatz, der sich insbesondere mit der Binnenschifffahrt im verbündeten Deutschen Reich beschäftigte und der u. a. das prophetische Wort enthielt:

Zur Zeit, wenn die Eisenbahnen durch den Krieg in Anspruch genommen sind, wird die Binnenschifffahrt ganz unentbehrlich werden. Das Fehlen des Bindegliedes Hannover-Magdeburg wird sich dann verhängnisvoll rächen.“

Gerade das Fehlen des Mittellandkanals wurde in seiner schädlichen Rückwirkung auf einen künftigen deutschen Zweifrontenkrieg zufälligerweise noch unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges im Juliheft 1914 der Zeitschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft“ durch einen militärischen Fachmann Oberst v. Kurnatowski dargelegt. In gedanklich engster Anlehnung an die oben erwähnten Ausführungen des Obersten Bubde in der Landtagsitzung vom 16. August 1899 schrieb v. Kurnatowski:

Große Massen Kriegsverpflegungs- und Kampfmittel aller Art können von den Kriegsdepots, wie Spandau und Magdeburg, von Berlin mit seinen bedeutenden Hilfsmitteln, von Hamburg und anderen Küstenstädten auf dem Wasserwege an die Operationsbasis herangeführt werden, wenn — der ganze Mittellandkanal vorhanden wäre! Ebenso dient der Kanal als Zubringer zur Operationsbasis nach dem Oden, denn er erschließt die ganze westfälische Industrie, die für die Kriegsbedürfnisse arbeitet.“

Das Fehlen des Mittellandkanals, d. h. jeden schiffbaren Uebergangs zwischen Elbe und Weser, dazu die Unmöglichkeit, von der im Kriege so unerwartet wichtig gemordenen Donau mit Hilfe von Kanälen Schiffe in die großen west- und norddeutschen Ströme Rhein, Weser, Elbe und Oder zu senden — der Ludwigskanal zwischen Donau und Main spielt eine bescheidene Rolle — ist in allen Stadien des Krieges militärisch wie auch wirtschaftlich hinderlich genug gewesen, hat sich, um den Delweinschen Ausdruck zu gebrauchen, „verhängnisvoll gerächt“. Der Weltkrieg wird nun hoffentlich das eine Gute haben, daß er alle die mehr oder weniger kleinen Widerstände gegen das große Werk ausschalten und die Bahn zur Durchführung frei machen wird. In Süddeutschland beginnen die Früchte bereits zu reifen: der Plan einer Erneuerung des Donau-Main-Kanals in zeitgemäßen Größenverhältnissen ist gutgeheißen. In Oesterreich und Ungarn regt es sich ebenfalls: Donau-Rhein- und Donau-Ober-Rhein sind wohl nur noch eine Frage der Zeit. Da wird auch Norddeutschland nicht lange mehr zögern dürfen und den ganz en Mittellandkanal bauen müssen.