

L 70000  
 1918-1919  
 12./VII. - 25./VII.

Verkehrswesen A  
 Eisenbahn, Schifffahrt

12./VII. 1918

## Volkswirtschaft. Reichswasserstraßen.

Die Flüsse sind von jeher die billigsten Binnenschiff-fahrtsstraßen und die natürlichen Verkehrsträger von und nach der See und den an ihren Mündungen entstandenen Seehäfen gewesen. Dennoch darf man sich nicht der Tatsache verschließen, daß ihnen für eine großzügigen modernen Verkehr Mängel anhaften, indem sie nicht bloß zur Eiszeit, sondern auch in trockener Zeit ganz oder zum Teil versagen.

Es ist deshalb sehr zu begrüßen, daß der Oberbaudirektor Dr. Ing. Rehder in einer kürzlich unter dem Titel: „Der Nord-Süd-Kanal und das zukünftige mitteldeutsche Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Donau und Oder und an den Main und Rhein. Deutsche Seegeltung und Reichswasserstraßen“, erschienenen Kanalstudie die ganze Kanalfrage einmal vom reichsdeutschen Standpunkt aus beleuchtet und ein einheitliches Kanalnetz für M i t t e l d e u t s c h l a n d entworfen hat, welches zugleich die Flüsse derart ergänzt, daß das 1000 Tonnenschiff auch in der trockensten Zeit sein Ziel immer vollbeladen erreichen kann.

Vom Nord-Süd-Kanal ausgehend, bringt die Reichsdeutsche Kanalstudie ein M i t t e l d e u t s c h e s K a n a l n e t z, in welchem die bisher geplanten, fast nur aus lokalen Vorteilen gebornen Kanallinien aus dem örtlichen Gesichtspunkt herausgehoben und zu einem entwicklungsfähigen deutschen Wasserstraßennetz organisch zusammengefügt werden. Zur Kräftigung der deutschen Seegeltung und Handelsmacht soll dieses Wasserstraßennetz die Haupterzeugergebiete des Deutschen Reiches sowie auch das österreichische Gebiet und die Donau, von Steppberg und Wien aus, auf möglichst gleich langem, kürzesten Wege mit allen beteiligten deutschen Seehäfen verbinden, die großen Flüsse in trockener Zeit durch immer vollschiffige Kanalwege ergänzen und ihre Stromgebiete durch geeignete kurze Hauptkanäle in zweckmäßigster Weise untereinander verbinden.

Weiter plant Rehder einen ostwestlichen über Posen und Bromberg auch mit dem Danziger Hafen in kürzester Verbindung gebrachten Kanalzug von der Oder bei Breslau, beziehungsweise Malsch über Plesnitz durch das Braunkohlengebiet der Niederlausitz über Belgern, durch das Kohlen- und Kaligebiet der Saale und Unstrut über Halle, Sangerhausen, Eisenach nach dem vorerwähnten Peine-Werra-Elbe-Main-Kanal. Hierdurch werden die wichtigsten Kohlen-, Kali- und Industriegebieten sowohl wie die einzelnen Flußgebiete in Mitteldeutschland in vorzüglicher Weise untereinander verbunden und zugleich durch die nord-südlich verlaufenden Linien, nämlich durch den Peine-Elbe-Kanal und den Nord-Süd-Kanal nach Bremen, Hamburg und Lübeck, durch einen Abkürzungskanal von Stehla an der Elbe über Herzberg, Jüterbog, Ludenwalde nach Berlin und Stettin, und durch einen Kanal von Parschwitz in der Nähe von Malsch über Wohlau, Schrimm, Posen, Bromberg nach Danzig, in kürzester stets vollschiffige Verbindung mit den deutschen Seehäfen gebracht.

Auch die geplanten österreichischen Wasserstraßen erhalten durch dieses Kanalnetz gute, teils immer vollschiffige Verbindungen mit den Deutschen Seehäfen. Der Wasserweg von Wien über Breslau nach Stettin ist 1000 Kilometer, nach Danzig 1030 Kilometer, nach Hamburg über Dresden, Mitteldeutsche Kanalstraße, Nord-Süd-Kanal 1165 Kilometer, über Steppberg, Bamberg, Gemünden, Lehrte, Hoopte 1387 Kilometer lang, während die Länge des Weges von Wien durch den Donau-Main-Kanal den Rhein hinunter nach Rotterdam 1595 Kilometer und die der Donauwasserstraße von Wien nach dem Schwarzen Meere 1910 Kilometer beträgt. Es werden also auch hier die deutschen Seehäfen durchaus w e i t b e r e i t b a r gegen Rotterdam.

Es würde zu weit führen, wenn man hier von der Fülle des in der Reichsdeutschen Kanalstudie enthaltenen Materials auch nur annähernd einen Überblick geben wollte. In der 294 Seiten Quartformat umfassenden, durch 22 Pläne erläuterten Denkschrift ist nicht bloß für jeden Kanalzug die beste Linienführung, die vorteilhafteste Staustufenverteilung und die beste natürliche Erhebung gesucht und erläutert, es ist auch auf wirtschaftlichem Gebiete soviel Material zusammengetragen und in verkehrstechnischer, handelspolitischer und militärischer Beziehung eine solche Fülle von Anregungen gegeben worden, daß jedem Kanalfreund nur dringend empfohlen werden kann, dieses Werk eingehend zu studieren.

Leider ist die Kanalstudie nicht in den freien Buchhandel gegeben worden. Doch ist in dem Verlage von Gebrüder Borchers, G. m. b. H., in Lübeck (Kommissionsverlag in Leipzig E. Sabeland) eine kleine Schrift unter dem Titel „Deutsche Seegeltung und Reichswasserstraßen, Was erstrebt der Oberbaudirektor Dr. Ing. Rehder in seiner Studie über ein mitteldeutsches Kanalnetz?“ (mit einer Uebersichtskarte, Preis 1 Mk.) erschienen, in welcher der Wasserbauingenieur Bussemann versucht, aus der Fülle von Anregungen und Vorschlägen die Hauptgesichtspunkte und die wesentlichsten Vorschläge und Ergebnisse wiederzugeben und der breitesten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.