

Veröffentlichungen
der Vereinigung zur Förderung der
südl. Linie des Mittellandkanals.



G. 47

99

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403

4.

Veröffentlichungen
der
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.
Heft 4.

Die Bedeutung
der
südlichen Linie des Mittellandkanals
für Stadt und Land Braunschweig.



Vorträge
gehalten in der öffentlichen Versammlung
am 4. Dezember 1916 in Braunschweig.



Braunschweig 1916.
Druck von Joh. Heinr. Meyer.

Veröffentlichungen
der
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.
Heft 4.

Die Bedeutung
der
südlichen Linie des Mittellandkanals
für Stadt und Land Braunschweig.



Vorträge
gehalten in der öffentlichen Versammlung
am 4. Dezember 1916 in Braunschweig.

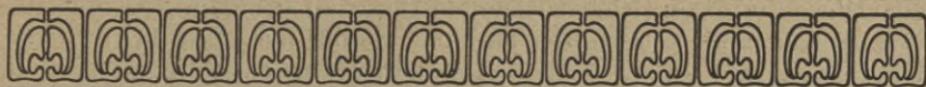


Braunschweig 1916.
Druck von Joh. Heinr. Meyer.



11-352315

3003218/2018



Am 4. Dezember 1916 fand in Braunschweig eine aus allen Kreisen der Bevölkerung überaus zahlreich besuchte öffentliche Versammlung statt. Das Herzogliche Staatsministerium, das zwar einstweilen zu der Frage der Fortführung des Mittellandkanals noch keine Stellung nehmen kann, bekundete sein Interesse an der wichtigen Angelegenheit dadurch, daß auch die Herren Staatsminister Wolff und Minister Boden zu der Versammlung erschienen waren. Außerdem waren Vertreter staatlicher und städtischer Behörden sowie Landtagsabgeordnete und Stadtverordnete erschienen.

Der Vorsitzende der Vereinigung zur Förderung der südl. Linie des Mittellandkanals, Herr Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann, leitete die Versammlung mit folgenden Ausführungen ein :

Das Werk, das wir nach jahrelanger stiller Vorbereitung jetzt der Öffentlichkeit unterbreiten, hat, wie wir glauben, Anspruch auf eine verständnisvolle, weitschauende und tatkräftige Förderung aller Kreise unserer Bevölkerung. Die Möglichkeit, für unsere, allmählich in eine ungünstige Verkehrslage geratene Stadt, unmittelbaren Anschluß an die große ganz Deutschland durchquerende SchiffsstraÙe zu erhalten, ist von solcher Bedeutung, daß wir uns für berechtigt und verpflichtet halten, auch inmitten dieser schweren Kriegszeit Ihre Gedanken darauf zu lenken. Wird doch aller Voraussicht nach die in diesem Kriege selbst gewonnene bittere Erkenntnis, daß der Mangel eines einheitlichen WasserstraÙennetzes die so notwendige ausreichende Entlastung unserer Eisenbahnen unmöglich machte, schon aus militärischer Rücksicht bald nach Friedensschluß zur Inangriffnahme des Schlußgliedes des sogenannten Mittellandkanals führen. Im Hinblick hierauf müssen wir hier in Braunschweig rechtzeitig vorsorgen, daß, wenn an den Ausbau dieser Endstrecke herangetreten wird, auch unsere von dem Kanal berührten Interessen ausreichend gewahrt werden.

Der Gedanke, Braunschweig an ein großzügiges WasserstraÙennetz anzuschließen, ist nicht von heute, auch nicht von gestern und ehegestern.

Herzog Julius von Braunschweig, der seiner Zeit weit voraus denkende, geniale Volkswirt aus fürstlichem Geschlecht, hat in seiner erfolgreichen Regierung (1568—1589) kaum einen Gedanken mit größerer Wärme, ja Begeisterung verfolgt, als den, die Wohlfahrt des braunschweigischen Landes durch Schiffbarmachung der Oker und ihrer Nebenflüsse und durch WasserstraÙenverbindungen

zur Weser und zur Elbe zur vollen Blüte zu bringen. Er hat für den Abtransport des Holzes und der Steine aus dem Harze die Oker sowie die obere Radau, aus dem Elm die Altenau flößbar und schiffbar gemacht. Sein weiterer Plan war, die Schifffahrt wieder bis zur Aller und Weser bis nach Bremen aufzuschließen.

Wie sehr ihm diese, für Stadt und Land Braunschweig so bedeutsamen Pläne am Herzen lagen, geht aus einer Litanei, die er im Jahre 1577 von allen Kanzeln verlesen ließ, hervor:

„Damit der liebe Gott um so mehr Segen und Gedeihen der Julius-Schule, dem Berg- und Salzwerk, sowie der glücklich angefangenen Julius-Schifffahrt gnädig verleihen möge, haben Wir nachfolgende Verse in unsere gewöhnliche, christliche Litanei setzen lassen, die in allen Pfarrämtern allezeit neben der Collekta mitgesungen werden sollen:

Erstens nach dem Vers:

„den Satan unter unsere Füße treten“

wird hinzugefügt:

„vor den Lügen des Papstes und der Türken,
vor Mord, Unzucht und Tyrannei
wolle uns gnädiglich behüten.“

Danach den Vers:

„Unsern Landesherrn mit allen seinen Gewaltigen,
leiten und schützen,
und vor bösen Leuten, untreuen Räten
behüten und bewahren;
die neue Julius-Schule wolle mit Gnaden ansehen und fördern,
das Bergwerk des Landes, Stollen und Salzbrunnen
mit deinem reichen Segen bedenken,
die neue Julius-Schifffahrt glücklich fortsetzen
lassen und beständig erhalten.“

Der von unserer Vereinigung aufgenommene Plan, den Mittel-landkanal über Braunschweig und Börßum durch den Bruchgraben nach der Elbe zu führen, lag schon vor 350 Jahren klar vor seinem geistigen Auge, ja er hat an derselben Stelle im Okertal, wo unsere Sperre zu liegen kommt, den nach ihm benannten Julius-Stau aufgerichtet, von dem heute noch einige Balkenköpfe am Ufer-lande sichtbar sind. Für die große Schiffsstraße zur Elbe besitzen wir sogar noch den Plan, (s. S. 6) den in seinem Auftrag der niederländische Baumeister Wilhelm de Raet auf Grund einer längeren Streckenbereisung hat entwerfen lassen.

Es ist nicht leicht, sich im Augenblick in dem alten Plan mit allen seinen Verzeichnungen zurecht zu finden und doch, wie stolz war der niederländische Zeichner und Feldtrommeter Lobri über sein Kunstwerk. „Ich habe sie mit eigener Hand gezeichnet und geschrieben zu Nutz und Frommen unseres Vaterlandes, der Niederlande, und zu Gunsten der Kaufleute und aller, die Lust und Liebe zur Schifffahrt haben. In dieser kleinen Landkarte finden E. E. alle Zeichnungen mit den Wasserflüssen, wo sie

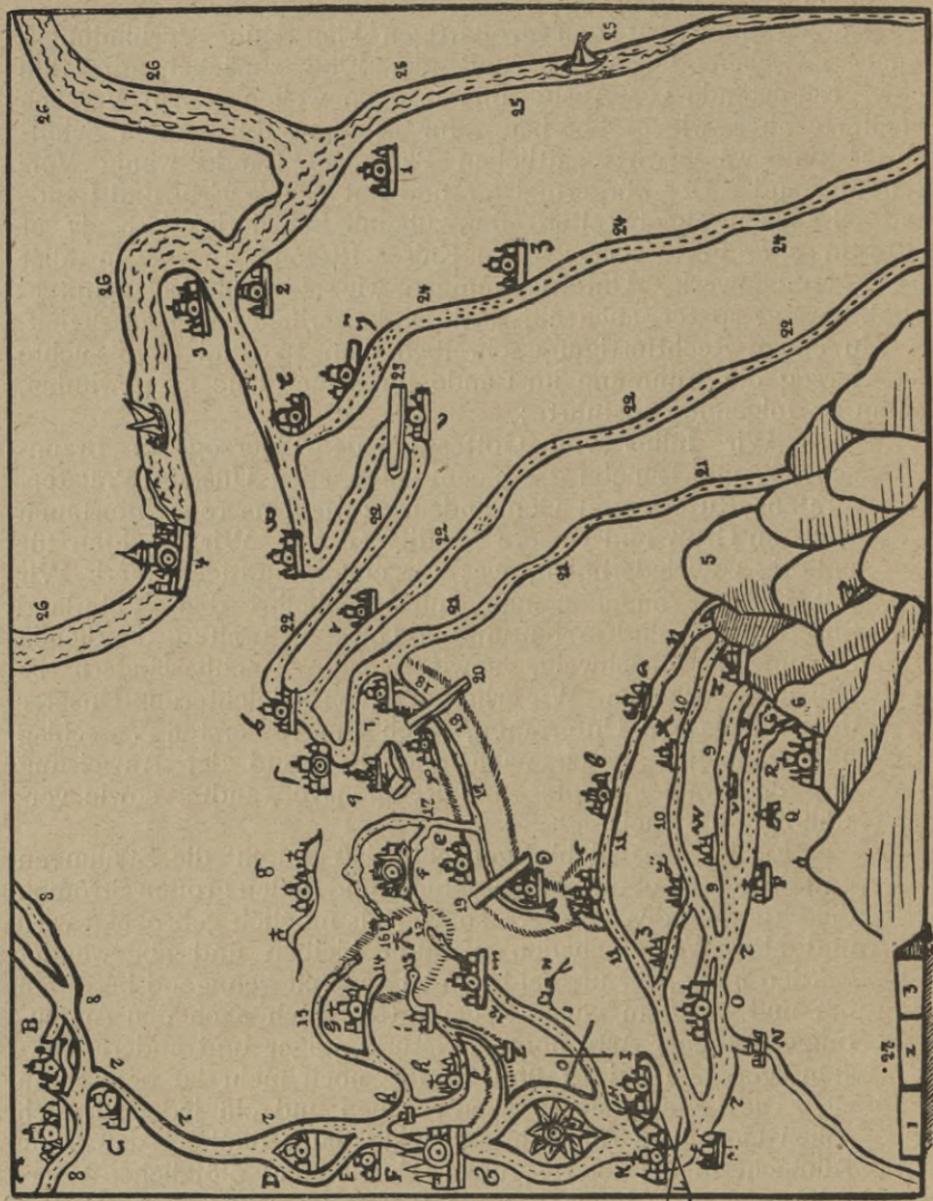
entspringen und wiederum einmünden und wie der Okerfluß bei Meinersen in die Aller mündet im Lande Lüneburg. In der Schiffahrt ist das Geheimnis des Landes begriffen zu großem Nutzen und zur Förderung aller Kaufleute und Schiffer.“

Herzog Julius hat den großartigen Plan eines Verbindungskanals zwischen der Weser und der Elbe zunächst mit Hilfe seiner Landstände zur Ausführung bringen wollen. Sein Versuch scheiterte aber, wie er überhaupt für seine weitblickenden Schiffahrts- und wasserwirtschaftlichen Pläne im Lande wenig Verständnis fand. Der Bürgermeister und Rat seiner Erb- und Landstadt Braunschweig bereitete ihm überall Schwierigkeiten, ja er hatte in aller Form Klage beim Kaiser Rudolph II. wegen aller seiner „Grabenwerks“-Unternehmungen, wie sie es höhnisch nannten, erhoben und später auch ein striktes kaiserliches Verbot erzielt.

In einem Rechtfertigungsschreiben vom 16. Juni 1576 suchte der Herzog die Stimmung im Lande für seine Pläne zu gewinnen, indem er folgendes ausführte:

„Wir Julius von Gottes Gnaden, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg etc. entbieten allen Unseren Prälaten, Grafen, Rittern und Gemeinden, sowie Unseren Untertanen Unseren Gruß und Unsere gnädige Gunst. Wir erachten für unnötig zu wiederholen, was für ein wohltätiges Werk Wir mit Unserer angefangenen Julius-Schiffahrt dem Vaterland und dem ganzen Fürstentum und Unserem uralten, fürstlichen Stamme Braunschweig, sowie Unsern Nachbarländern zu Gunsten, vorhaben. Wir erhoffen davon Erleichterung Unserer dienstpflchtigen Untertanen, nach Unserm ersten Vorschlag und Gutachten, auch nach dem Rat und der Anweisung unserer Freunde, Bluts- und Religionsverwandte, sowie verständiger Baumeister.

Es ist dies dahin gedacht, daß durch die Stauungen und Schleusen oben im Harzgebirge und in den großen Strömen die Urgewalt des Wassers so viel als möglich gebrochen wird und also Wasserschaden verhütet bleiben und abgewendet werden möge, der uns leider in letzter Zeit genügend betroffen hat und bei dem vielen Regenwetter, auch nach den Andeutungen etlicher Astronomen, Naturkundiger und anderer verständiger Leute, jetzt und künftig noch mehr zu befürchten ist. Die Gemeinden in allen Kirchen und ein jeder für sich sollen Gott dem Allmächtigen billig dafür danken, daß seine Allmacht in der letzten, unversehenen und plötzlichen Überschwemmung seinen Zorn nicht ganz über uns ausgeschüttet hat, sondern die Fluten gnädiglich etwas gemildert und abgewendet hat. Dennoch halten es Unsere jetzigen Baumeister und andere Verständige für besser, daß, menschlich und natürlich davon zu reden, das Wasser auf der Oker und Radau durch Schleusen und Stauungen gewaltig zurückgehalten wird, daß es seinen freien Lauf und Sturz nicht mehr hat.“



Erläuterungen zur Karte auf Seite 6:

A	Die Stat vnd Sloss Zelle inz Landt Luinenborgh.	Z	Huis Wolperode.
B	Die Veste Giffhorn.	a	Huis Elsenburgh.
C	Huis Meinersen, da die Ocker in die Aller valt.	b	Stat Osterwigh.
D	Huis Nienbrucken.	c	Horenburgh.
E	Dorpf Wal.	d	Dat Huis Hessem.
F	Die Stat Bronswigh.	e	Huis Jerixem.
G	Die Veste Wolfenbutel.	f	Die Veste vnd Stat Schenung.
H	Die Schipuart, Stousluisen in die Ocker.	g	Die Vniuersität Helmstat.
I	Die Hedewigh-Burgh.	h	Kloster Koninghz-Lutter.
K	Kloster Dorstat.	i	Comptri Lucklum.
L	Die angefanghne Stousluiy in die Ocker onder den Kloster Dorstat.	k	Kloster Ritterhuisen vnd der Hoff Honla.
M	Kloster Henig.	l	Dorf Maskerode vnd sin Brogh.
N	Borchdorp.	m	Schepenstat.
O	Das Huis Sladum.	n	Assenburgh.
P	Kloster Wolderade.	o	Stousluisen in der Nette-Schipuart.
Q	Ocker Thorn.	p	Kloster Hamersleuen.
R	Stadt Goslar.	q	Kloster Houseborgh.
S	Smeltz-Hütte.	r	Stat Oskersteuen.
T	Hartzborcht.	s	Halberstat.
V	Missingzhütte.	t	Huis Grunigen.
W	Huis Vinenburgh.	u	Stat Quedlburgh.
X	Huis Stablenburgh.	v	Heimersleben.
Y	Huis Widla.	w	Egelen.
		x	Monigh-Nienburgh.
		y	Bernburgh.
		z	Halle.
		1	Dessau.
		2	Rosenburgh.
		3	Barbi.
		4	Die Stat Magdeborgh.
		5	Den Brockenbergh.
		6	Den Ramelzbergh vnd die Abezugh.
		7	Den Ockerflus.
		8	Der Allerflus.
		9	Die Radauflus.
		10	Eckerflus.
		11	Elsenflus.
		12	Die Netteflus.
		13	Wafelus.
		14	Lutterspring.
		15	Schunterflus.
		16	Das Elmholtz.
		17	Die Auwe-Flus.
		18	Askersleuens-Brugh.
		19	Hessen-Zoldham.
		20	Stift Halberstat Vier-Zoldham.
		21	Die Holtemer-Flus.
		22	Die Bode-Flus.
		23	Stift Madeburgh-Zoldham.
		24	Die Saul-Flus.
		25	Die Milda-Flus.
		26	Die Elbe-Flus.
		27	Verzhegnis der Mielen.

Die Landstände und die Stadt Braunschweig hielt⁴ aber an ihrem völlig ablehnenden Standpunkte fest.

In der Beschwerdeschrift an das Reichskammergericht, erklären Bürgermeister und Rat der Stadt in aller Schärfe:

„Desgleichen ist auch der beklagte Fürst nicht befugt, neue, zweifelhafte und ungewisse Dinge, die ebensowohl zum Schaden und Nachteil, als zu Nutzen und Frommen gedeihen und auslaufen mögen, im Fürstentum zu unternehmen ohne der Landstände und der Stadt Braunschweig Rat und Zutun. Es steht ihm noch viel weniger zu, trotz der uralten gemeinnützigen Rechte und Gerechtigkeiten der Stadt, an und auf dem allgemeinen Okerstrom oder seinen schiffbaren Nebenflüssen, irgend eine Änderung oder Neuerung, welcherlei Art sie auch sei, zum Privatnutzen S. F. G. und auch um anderer besonderer Dinge willen, mit denen die Stadt Braunschweig nichts oder wenig zu tun hat, anzustellen oder vorzunehmen.“

Herzog Julius versuchte nun, auf anderem Wege zum Ziel zu gelangen. Er bemühte sich, eine „Kompanie von Burgundern und anderen Nationen“ zusammenzubringen, welche die Navigation gegen Verleihung besonderer Privilegien, Freiheiten und Gerechtigkeiten unter der Leitung Wilhelm de Raets zustande bringen sollten. Aber auch das mißlang. Da blieb ihm nichts anderes übrig, als die Ausführung selbst in die Hand zu nehmen. Dazu ist er aber nicht mehr gekommen.

Die Jahrhunderte, die zwischen Herzog Julius und uns liegen, haben die realen Voraussetzungen seiner weitschauenden Pläne ausreifen lassen. Der Gedanke, Elbe und Weser durch eine SchiffsstraÙe zu verbinden, ist heute reif zur Tat, nur über die einzuschlagenden Wege sind die Ansichten noch nicht völlig geklärt. Welchen Weg wir in unserer Vereinigung als den richtigen für die Interessen von Stadt und Land Braunschweig halten, das sollen in aller Sachlichkeit die nachfolgenden Vorträge erweisen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Mittellandkanals für Stadt und Land Braunschweig.

Berichterstatter Dr. Uhde.

Bei der Entwicklung des mitteldeutschen Eisenbahnnetzes haben geschichtliche Zufälligkeiten Braunschweig in eine durchaus ungünstige Verkehrslage gebracht. Das einmal Versäumte kann nicht voll nachgeholt werden. Es ist wenigstens zu hoffen, daß der neue Durchgangsbahnhof der Stadt Braunschweig durchlaufende Züge von Hamburg und Frankfurt geben wird. Vielleicht wird

auch mit der Zeit neben der Linie Berlin—Stendal—Hannover eine zweite Linie zur Entlastung über Braunschweig gebaut. So vieles hierdurch verbessert würde, an der Hauptsache würde nichts Wesentliches geändert; der große Verkehr ginge nach wie vor wenige Kilometer im Norden und Süden, sowie im Osten und Westen an Braunschweig vorbei.

Dies trifft nur scheinbar in erster Linie den Personenverkehr; was den Personenverkehr hemmt, hält die Entwicklung des Güterverkehrs zurück, lähmt den überall einsetzenden Aufschwung des Handels und engt alles gewerbliche Leben ein.

Während andere Städte Deutschlands, die um ihren Aufschwung beneidet werden, gute Eisenbahnverbindungen haben und zugleich an leistungsfähigen Wasserstraßen liegen, hat Braunschweig bisher nicht das Glück gehabt, sich durch eine Wasserstraße aus seiner drückenden Verkehrslage zu befreien.

Die Weser liegt zu weit im Westen und spielt nur für den Kreis Holzminden eine Rolle.

Die Elbe vermittelt allerdings einen Güterverkehr von vielleicht 100 000 t im Jahre, nennenswerte Frachtvorteile bringt uns jedoch diese Wasserstraße ebenfalls nicht. Daher kommt unser Verkehr mit den Seehäfen nicht recht vorwärts, während der Bezug an Rohstoffen vom Westen und der Versand von Fabrikaten nach dem Osten durch starke Frachtkosten belastet ist.

Wir haben daher die auffallende Tatsache, daß die Lage einer Stadt in der Mitte eines großen, einheitlichen Wirtschaftsgebietes dennoch ungünstig ist und von den natürlichen Vorteilen einer zentralen Lage bisher keine volle Wirkung verspürt.

Freilich finden wir die großen Kraftquellen unseres wirtschaftlichen Lebens fern vom Mittelpunkt an den Grenzen des Reiches: die Kohle und das Eisenerz; und daher ist in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft auch der industrielle Verbrauch dieser beiden Grundstoffe unserer gewerblichen Rüstung zusammengefaßt. Die Anziehung dieser ungeheuren Massen von Wirtschaftskräften wird besonders lähmend gerade an der Grenzscheide ihrer Wirkungen, in der Mitte des Landes, wozu auch Braunschweig gehört, empfunden.

Billige Frachten müssen dieses an den Grenzen des Reiches übermäßig entwickelte Industriesystem entscheidend beeinflussen, müssen es lockern und mehr nach der Mitte zusammenfassen. Unsere künftige, planmäßige Nationalwirtschaft wird große Vorräte möglichst in die Mitte des Landes und an gute Verkehrswege legen, sie wird ferner die Anlage industrieller Unternehmungen gerade hier begünstigen und die Verwertung von Rohstoffen und Bodenschätzen aller Art in Mitteldeutschland erleichtern und steigern. Das gilt insbesondere für eine so bodenständige Industrie, wie es unsere braunschweigische ist. Neben Bodenschätzen wie Kali, Salzen verschiedener Art, Braunkohle, Holz, Steine, Zement, Kalk usw. steht die Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu

Fabrikaten, wie zu Zucker, Mehl, Mühlenfabrikaten, Konserven, Fleischwaren, zu Erzeugnissen der Holzindustrie, der chemischen Industrie, woran sich unsere bedeutende Maschinenindustrie anschließt.

Wie die Eisenbahn seinerzeit die Eisenhütten aus den Tälern der Gebirge nach den Lagerstätten der Kohle verpflanzt hat, so muß auch eine Wasserstraße, welche die beiden großen Wasserstraßennetze — links der Weser und rechts der Elbe — aneinanderschließt, für eine ganz neuartige Entwicklung die Grundlage bilden.

Die Frachtersparnisse sind tatsächlich groß; sie betragen z. B. für Steinkohle aus dem Westen M. 3.— für die Tonne, also bei dem geschätzten Bezug von 220 000 t nahezu $\frac{3}{4}$ Millionen Mark allein für die Stadt Braunschweig.

Für Eisen und Stahl des Spez. Tar. II betragen die Ersparnisse M. 6,30, demnach bei einem Bezug von 66 000 t $\frac{1}{2}$ Million Mark.

Für Getreide beträgt die Ersparnis im Versand nach Westfalen fast M. 6.—, für Mehl nach Bremen über M. 2.—, für Verbrauchszucker nach Hamburg ebenfalls fast M. 2.—.*)

Die Frachtverbilligungen ermöglichen es also, nahezu die doppelte Menge an Kohle, an Eisen usw. mit den gleichen Kosten heranzubringen wie bisher. Ähnliches gilt vom Versand. Welch günstiger Einfluß in der gewaltigen Ersparnis an Transportkosten liegt, bedarf keiner weiteren Darlegung. Kanäle werden für den Fernverkehr und den Transport von Massengütern gebaut und erweitern das wirtschaftliche Einflußgebiet des von einer leistungsfähigen Wasserstraße durchzogenen Landes ganz außerordentlich.

In erster Linie kommen diese Vorteile den Orten und industriellen Unternehmungen zugute, die unmittelbar an der Wasserstraße selbst liegen. Der Umschlag vom Kahn zum Eisenbahnwagen oder vom Wagen in den Kahn, sowie eine Anschlußfracht auf der Eisenbahn von 20, 50 und mehr Kilometern ist oft mit so hohen Kosten verknüpft, daß ein wesentlicher Teil der Frachtersparnis davon verzehrt wird. Das gilt aber auch für die Frachten auf Nebenlinien, wie es die Stichkanäle sind. Denn die Frachten auf Binnenwasserstraßen sind keine festen Größen wie die Eisenbahntarife. Je mehr Güter da sind, die verladen werden können, desto mehr wird der Frachtraum ausgenutzt und desto kürzere Zeit braucht der Kahn auf Ladung zu warten. Damit werden wiederum die Unkosten für die Schifffahrt vermindert und die Folge muß sein, daß die Frachten billiger werden als auf einer Nebenlinie mit geringerem Verkehr, schwächerer Beladung und längeren Liegezeiten der Kähne.

M. H., das ist aber entscheidend für die Frage, ob eine Stadt mit starkem gewerblichen Leben es vorziehen soll, durch einen Stichkanal von etwa 20 km an die Wasserstraße heranzukommen, oder ob sie nicht lieber an der Wasserstraße selbst liegen will.

*) Die Frachtersparnisse sind aus der Denkschrift von Havestadt & Contag entnommen.

Der Stichkanalverkehr ist seltener, langsamer, belastet die Transportkosten durch Hin- und Rückfracht, die Unkosten für die Schifffahrt sind größer, die Frachten höher. Demgegenüber hat die Wasserstraße selbst neben dem billigen Transport auch den reichhaltigeren und lebhafteren Verkehr und gibt jedem Ort am Kanal um so eher Gelegenheit, sich hiervon seinen Anteil zu sichern. Es trifft tatsächlich nicht zu, daß die 600 t-Kähne des Kanals immer ihre vollen Ladungen nach den Bestimmungshäfen bringen und dann nach 5 Tagen mit $\frac{1}{6}$ Ladung wieder zurückfahren. Dieser Fall wird nur als Regelfall angenommen, um die Schifffahrtsunkosten zu berechnen und damit auch die Fracht schätzen zu können. Der Verkehr selbst zeigt ein ganz anderes Bild. Die Verfrachtung weniger, ausschlaggebender Massengüter wie Kohle, Erze, Erden, Getreide, Holz u. dgl. in voll beladenen Fahrzeugen gibt wohl den Grundstock des Verkehrs auf den Wasserstraßen ab. Demgegenüber kennt aber die Binnenschifffahrtsstatistik über 70 verschiedene Güter, die sie auch als Massengüter bezeichnet, d. h. als solche Güter, die auf der Eisenbahn nur in ganzen Wagenladungen von wenigstens 10 t versandt werden. Die statistischen Anschreibungen in den einzelnen Häfen an Binnenwasserstraßen zeigen weiter, daß sich der Verkehr in diesen einzelnen Gütern, sowohl im Empfang als auch im Versand, keineswegs in den übermäßig großen Ziffern von 10 000en und 100 000en von Tonnen bewegt. Ein Hafen wie Crefeld, dessen Verkehr etwa dem geschätzten Verkehr im Braunschweiger Hafen der Menge nach entspricht, zeigt im Empfang nur ein Gut über 50 000 t im Jahre (Weizen), drei über 10 000 t, 14 von 1000 bis 10 000 t, dagegen 48 Güter mit einem Verkehr von unter 1000 t.

Es ist gewiß von der größten Bedeutung für eine Industrie, wenn sie ihre Rohprodukte in Mengen von 100 000 t und mehr auf der Wasserstraße verfrachten kann. Für das vielgliedrige gewerbliche Leben einer Stadt und eines Landes ist es bedeutungsvoller, wenn neben diesem großen Massenbezug oder Massenempfang die Frachtverbilligung sich auf die Fülle der übrigen Güter, die überhaupt für den Transport zu Wasser in Frage kommen, erstreckt. Dann fällt der Vorteil nicht nur wenigen großen Unternehmungen der Schwerindustrie zu, sondern auch kleineren Industrien, sowie vor allem dem Handel und der ganzen Breite des wirtschaftlichen Lebens.

Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, daß für eine Stadt wie Braunschweig mit ihrer weitverzweigten Industrie von Halb- und Fertigfabrikaten es nicht darauf ankommen kann, etwa nur $\frac{3}{4}$ Millionen Mark an Frachtkosten für Kohle jährlich zu sparen. Sie muß vielmehr bestrebt sein, für alle Güter, die hier verbraucht oder hergestellt werden und dabei für den Massentransport geeignet sind, einen Frachtvorsprung zu gewinnen. Den billigeren und häufigeren Schiffsraum bietet aber, wie gesagt, nur die Wasserstraße selbst.

Es gilt, sich den Blick hierfür nicht trüben zu lassen und den ausschlaggebenden Vorteil nicht zu verkennen, den für Braunschweig mit den Bedingungen seines gewerblichen Lebens die unmittelbare Lage an einer großen billigen Verkehrsstraße bietet. Man braucht nur den Blick auf die Eisenbahnen zu lenken. Es ist ein allgemeiner Satz der Verkehrswissenschaft, daß die Eisenbahnen den Verkehr zentralisieren. Der große Verkehr geht an kleinen Orten vielfach vorbei, ohne dort gewerbliches Leben zu wecken. Man baut aber Kanäle, um die Industrie zu dezentralisieren und so eine Gegenwirkung zu schaffen. Diese Fähigkeit der Wasserstraße liegt an der freien und vielgestaltigen Schifffahrt selbst gegenüber dem starren Fahrplan der in den Händen weniger großer Verwaltungen befindlichen Eisenbahnen. Der Schiffsverkehr in den einzelnen Häfen zeigt dies zur Genüge. Neben vollbeladenen Schiffen gibt es solche, die nur zur Hälfte beladen sind. Die Ladungen bestehen zum Teil aus einer Warenart, aber auch aus Gütern der verschiedensten Gruppen bis zu Sammelladungen. Manche Fahrzeuge halten nur einmal auf ihrem Wege von der Ausgangsstation und zurück an, andere dagegen löschen und laden zahlreich an den verschiedensten Häfen größere und kleinere Mengen der verschiedensten Güter.

Man darf sich aber auch nicht durch ein Schlagwort der Art irreführen lassen, als sei es für Handel und Industrie vorteilhafter, am Ende einer Wasserstraße zu liegen. Denn es ist einmal nicht außer acht zu lassen, daß dieser Fall auch beim Bau der Nordlinie nicht eintreten wird, weil die Wasserstraße selbst 20 km im Norden an der Stadt vorbeiziehen wird und nur eine schwache Nebenlinie in südlicher Richtung nach Braunschweig abzweigt. Das aber ist unzweifelhaft ein Nachteil.

Man darf ferner den wirtschaftlichen Nutzen eines Umschlagsverkehrs nicht überschätzen. Vorteile davon hat zunächst doch nur das Hinterland, soweit es in das Einflußgebiet des Stichkanals fällt. Dieses Gebiet zieht sich von Braunschweig in einer Breite von wenigen Kilometern nach Süden bis zum Harz. Es ist also genau das Gebiet, das durch die Südlinie durchschnitten wird und daher in der Möglichkeit, seine Güter in Braunschweig umzuschlagen, keinen Vorteil erblicken kann.

Aber auch Braunschweig selbst kann nichts davon haben, wenn 100 000 t Kohle in einem Nordhafen in Eisenbahnwagen umgeladen werden und nach Süden weiterrollen, oder wenn 4000 Waggons Kali jährlich um die Stadt herumfahren und in Kähne umgeschüttet werden. Es werden sich also weder Frachtvorteile noch die Vorteile eines Stapelplatzes für Umschlagsgüter — eine Vorstellung, die mehr den Verkehrsverhältnissen des Mittelalters entspricht — noch gute Entwicklungsmöglichkeiten für den Handel ergeben.

Dabei ist es noch fraglich, ob sich der Umschlagsverkehr nicht nach den Nachbarhäfen zieht. Das Einflußgebiet von Peine

reicht bis dicht vor die Tore Braunschweigs. Güter, die in Broitzem verladen werden, sind besser in Peine umzuschlagen als in Braunschweig. Peine hat zudem einen größeren Verkehr, als Braunschweig am Ende eines Stichkanals haben wird. Es ist die Gefahr vorhanden, daß sein Einfluß sich weiter erstrecken wird, als die Berechnung, die von gleichen Voraussetzungen ausgehen muß, ergibt.

Für das Umschlagsgebiet Braunschweigs beim Bau der Südlinie liegen die Verhältnisse nicht so ungünstig; dieses Gebiet erstreckt sich mehr nach Norden und Osten und hat nicht unter der Konkurrenz größerer Nachbarhäfen zu leiden.

Die Unkostendeckung für Hafenanlagen, an die man hierbei noch denken könnte, ist keine volkswirtschaftliche Frage. Man wird aus fiskalischen Gesichtspunkten nicht allgemeinwirtschaftliche Fragen entscheiden wollen; abgesehen davon, daß eine gute Wirtschaftspolitik auch fiskalisch die beste sein wird. Wenn man von dem mittelbaren Gewinn, der zahlenmäßig schwer nachzuweisen ist, zunächst absieht und die unmittelbaren Kosten ins Auge faßt, so ist nicht zu vergessen, daß der Bau eines Stichkanals, wie er bei der Nordlinie notwendig würde, früher auf 10 Millionen Mark veranschlagt ist. Diese Kosten und außerdem die Betriebs- und Unterhaltungskosten würden aber Braunschweig zur Last fallen. Der preußische Staat übernimmt nur den Bau und die Unterhaltungskosten der Hauptlinie eines Kanals auf eigene Rechnung, Bau und Unterhaltung von Nebenlinien überläßt er, soweit sie nicht in sein Gebiet fallen, den Beteiligten. Danach hätte Braunschweig beim Bau der Südlinie keine Mittel anzubringen, beim Bau der Nordlinie jedenfalls viele Millionen Mark an Ausgaben. Dazu würde eine Verzinsung dieser Ausgaben kaum möglich sein, wenn man den Verkehr nicht durch Abgaben erdrücken will.

Man vermutet neuerdings vielfach, als würde in Zukunft beim Bau eines braunschweigischen Stichkanals Preußen von seinem bisherigen Grundsatz abgehen und also Braunschweig den Wunsch, an den Kanal selbst heranzukommen, kostenlos erfüllen. M. H., dieser Optimismus ist ganz unberechtigt! Soweit wir unterrichtet sind, denkt man in Preußen nicht daran, außerhalb des eigenen Gebietes Stichkanäle auf eigene Kosten zu bauen. Will man also bei der Entscheidung für eine der beiden Linien überhaupt die Kostenfrage heranziehen, so ist allerdings die Wahl der Südlinie von vornherein gesichert. Es könnten vielleicht noch ängstliche Gemüter befürchten, weil die südliche Linie auf einer soviel längeren Strecke durch braunschweigisches Gebiet gehe, müsse das Land auch um so mehr zu den Bau- und Unterhaltungskosten beitragen. Diese Befürchtungen brauchen wir sicherlich nicht zu teilen. Denn der Lauf der südlichen Linie über Braunschweig, Wolfenbüttel, Börßum geschieht ja nicht dem Land Braunschweig zuliebe, sondern entspricht dem preußischen Interesse,

wobei Braunschweig noch um seine Zustimmung gefragt werden muß. Preußen wird daher, wie es dies stets getan, die Bau- und Unterhaltungskosten tragen. Von den berührten Gebieten wird nur verlangt werden, eine Garantiesumme zu zeichnen. Da aber nach den sehr sorgfältigen Berechnungen der Firma Havestadt & Contag bereits im ersten Betriebsjahre ein Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu verzeichnen sein wird und die gesamten Baukosten bereits nach 9 Jahren getilgt sind, so werden auch hieraus Unkosten nicht erwachsen. Außerdem ist die Ansiedlung von Industrie heutzutage das Wichtigste. Die Ansiedlung eines industriellen Unternehmens mit einem Umsatz von 10 Millionen Mark wird Vermögenswerte von vielleicht 30 Millionen Mark heranziehen und etwa 1500 Arbeitern mit etwa 5000 Angehörigen Lebensunterhalt geben, während ein Handelsunternehmen von gleichem Umsatz nur im Vergleich geringe Vermögenswerte darstellt und eine verschwindende Anzahl Arbeitskräfte beschäftigt. Daher sind aus großen Handelsplätzen Industriepplätze geworden, — wie z. B. Frankfurt a. M. — und die Bedeutung eines großen Umschlages tritt gänzlich zurück hinter den Ersparnissen an Produktionskosten, welche der billigere, vielseitigere und größere Verkehr bei der unmittelbaren Lage an der Wasserstraße selbst mit sich bringt.

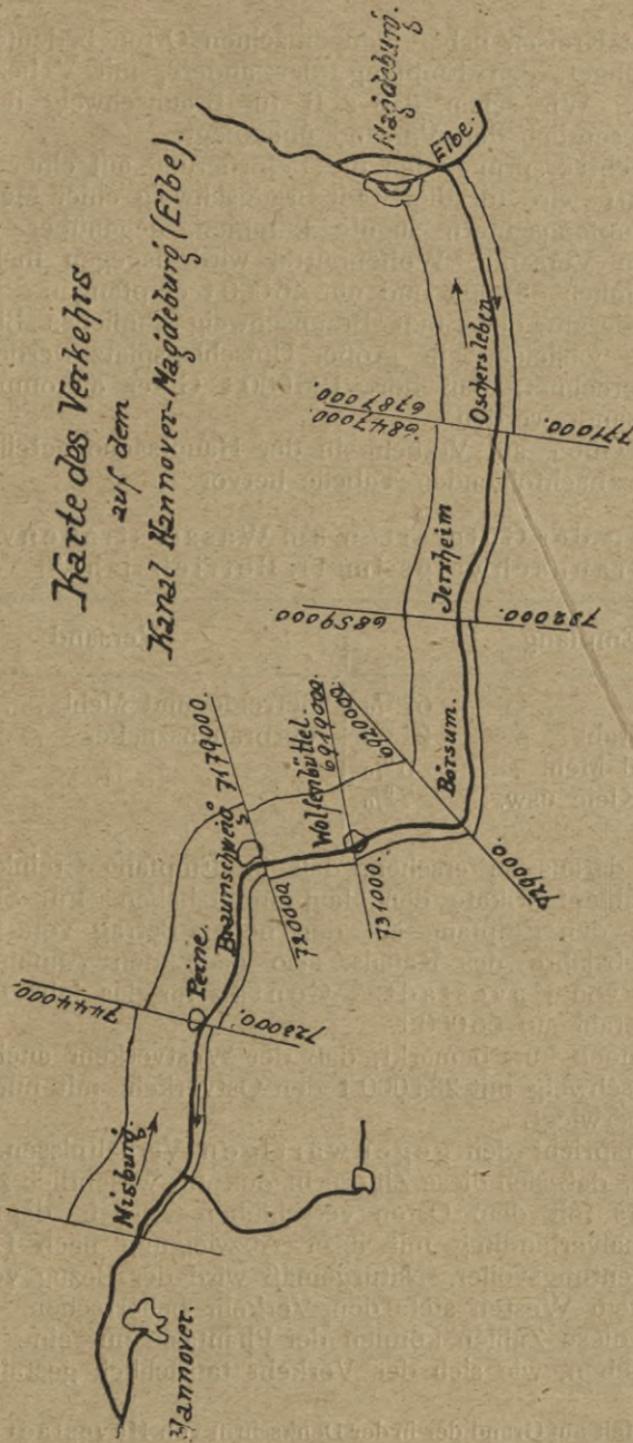
Über diesen Verkehr noch einige Worte.*) Es ist berechnet worden, welche Mengen der jetzt auf den Eisenbahnen beförderten Massengüter auf die neue Wasserstraße übergehen werden. Diese Mengen werden den Wasserweg von Westen nach Osten und in umgekehrter Richtung benutzen. Der West—Ostverkehr wird den Ost—Westverkehr um das Vielfache übertreffen. Eine bildmäßige Darstellung (s. Skizze S. 15, Karte des Verkehrs) wird das Verhältnis am besten erläutern. Die mittlere Linie stellt die Wasserstraße dar. Der breite Streifen oberhalb bedeutet den West—Ostverkehr, der schmalere Streifen darunter den Ost—Westverkehr. Das besagt, daß von Westen sehr viel größere Mengen den Weser-Elbekanal passieren oder nach Orten an diesem Kanal gehen werden, als vom Osten nach dem Westen.

Wenn man die Zahlen, wie sie für das 5. Betriebsjahr zu erwarten sind, nimmt, so kommen vom Westen 7,4 Millionen Tonnen, vom Osten dagegen nur 770 000 t, also etwa der 10. Teil. Der große Unterschied liegt in dem Überwiegen des Steinkohlenversandes von Rheinland-Westfalen, der mehrere Millionen Tonnen ausmacht. An dem Ost—Westverkehr sind hauptsächlich Grubenholz, Getreide und Rohzucker beteiligt.

Der große Maßstab läßt den Verkehr der am Kanal liegenden Orte nicht in seiner vollen Bedeutung erkennen. Die Skizze 2 auf

*) Die im nachstehenden Text angegebenen Zahlen entstammen z. T. der Denkschrift von Havestadt & Contag, z. T. sind sie auf Grund der dort gegebenen Unterlagen berechnet.

*Karte des Verkehrs
auf dem
Kanal Hannover-Magdeburg (Elbe).*



S. 17 (Wasserstraßen-Verkehr) soll daher auch hierüber einigen Aufschluß geben.

Von den Kreisen neben den einzelnen Orten bedeutet einer, mit E bezeichnet, den Empfang, der andere, mit V bezeichnet, den Versand. Wir sehen, daß z. B. für Braunschweig der Empfang ganz wesentlich den Versand überwiegt.

Der Frachtvorsprung, den die Beförderung auf einer Wasserstraße gewährt, wird für die Stadt Braunschweig einer Menge von 296 000 t Empfangsgütern zugute kommen, gegenüber von nur 25 000 t beim Versand. Wolfenbüttel wird dagegen mehr versenden, nämlich 58 000 t und nur 46 000 t empfangen.

Ein wiederum der Stadt Braunschweig ähnliches Bild zeigt Börßum, das vielleicht ein großer Umschlagsplatz werden wird. Man hat berechnet, daß dort 126 000 t Güter ankommen und 55 000 t versandt werden.

Welche Güter am Verkehr in der Hauptsache beteiligt sind, geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor.

Beteiligung der Güterarten am Wasserstraßenverkehr Braunschweigs im 11. Betriebsjahr.*)

Empfang	Versand
Steinkohlen 67 0/0	Getreide und Mehl . . . 60 0/0
Eisen und Stahl 21 0/0	Verbrauchszucker . . . 40 0/0
Getreide und Mehl 5 0/0	
Reis, Jute, Kleie usw. . . 7 0/0	

Es ist daraus zu ersehen, daß im Empfang Steinkohle, im Versand Mühlenfabrikate den Hauptanteil haben. Für Steinkohle schätzt man den Empfang auf den hohen Betrag von 220 000 t im 5. Betriebsjahre des Kanals, also nach den Annahmen der Denkschrift von Havestadt & Contag für das Jahr 1926, für Eisen und Stahl auf 66 000 t.

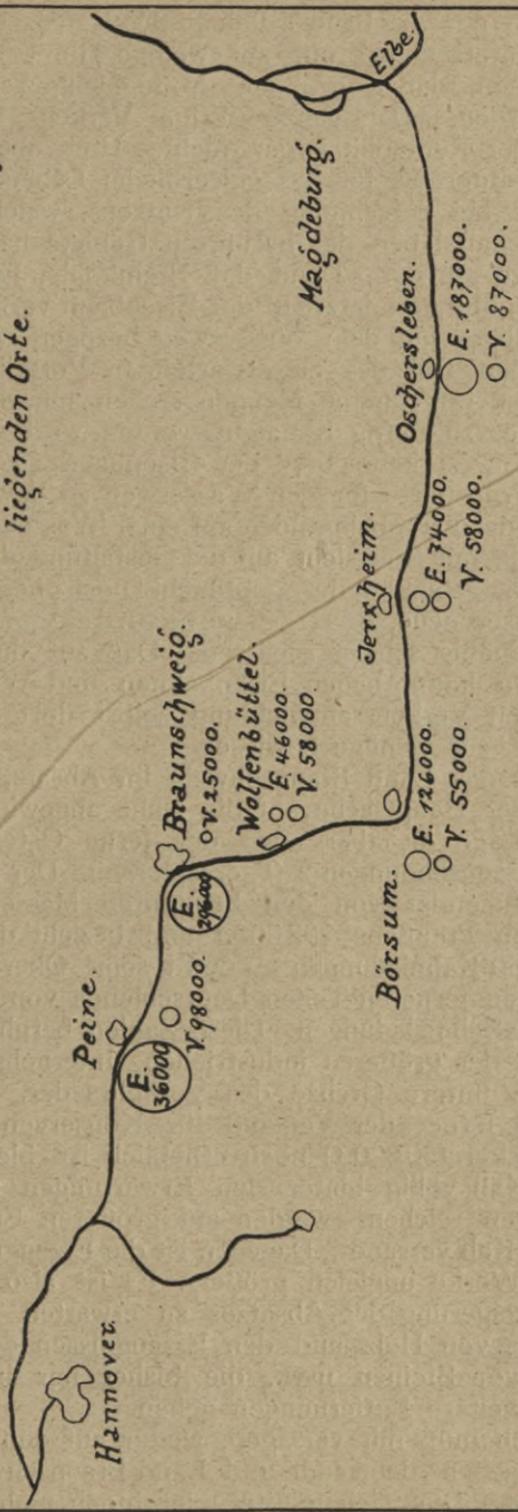
Es sei noch kurz bemerkt, daß der Westverkehr auch für die Stadt Braunschweig mit 284 000 t den Ostverkehr mit nur 25 000 t erheblich überwiegt.

Das entspricht den gegenwärtigen Verhältnissen. Es ist anzunehmen, daß sich diese Ziffern in Zukunft wesentlich zugunsten des Verkehrs mit dem Osten verschieben werden, denn hierfür ist die Kanalverbindung mit ihrer Abzweigung nach Halle und Leipzig bedeutungsvoller. Naturgemäß wird der Bezug von Steinkohle aus dem Westen stets den Verkehr beherrschen.

M. H., diese Zahlen können der Phantasie nur eine schwache Anregung geben, wie sich der Verkehr tatsächlich gestalten wird,

*) Ermittelt auf Grund der in der Denkschrift von Havestadt & Contag angegebenen Zahlen.

Wasserstraßenverkehr
der am Kanal Hannover-Magdeburg
liegenden Orte.



denn sie sollen nur die Bauwürdigkeit des Kanals beweisen. Deshalb ist die Untersuchung nur auf wenige Güter ausgedehnt; es genügt zu wissen, daß von ihnen große Mengen auf den Kanal übergehen werden. Der ganze übrige Verkehr interessiert die Frage nach der Rentabilität gar nicht. Hier aber beginnt erst eigentlich das Interesse für das gewerbliche Leben. Es wäre daher irrig, sich bei Berechnung des Nutzens, welchen der Kanal für das Wirtschaftsleben der berührten Gebiete hat, zu sehr auf diese Zahlen zu stützen. Denn daß Steinkohle, Eisen, Holz und andere Massengüter, die jetzt auf der Eisenbahn verfrachtet werden, in Zukunft billiger auf dem Wasserweg bezogen werden können, macht nur einen Teil des zu erwartenden Vorteiles aus. Diese Güter mit ihren errechneten Mengen stellen nur das Mindestmaß dessen dar, was zukünftig Kanalgut werden wird. Es kommt ja nicht darauf an, Verkehrsgüter der Eisenbahn zu entziehen, sondern solche Transporte für den Wasserweg zu gewinnen, die bisher weder auf der Eisenbahn, noch auf einer Wasserstraße befördert wurden, weil sie mit Rücksicht auf die Gestaltung der Selbstkosten im neuen Kanalgebiet weder gebraucht noch hergestellt werden konnten. Dieser neue, erst zu weckende Verkehr läßt sich freilich zahlenmäßig schwer schätzen. Daß auf ihn bestimmt gerechnet werden kann, haben Eisenbahnen und Wasserstraßen in ihrer steigenden Verkehrsentwicklung selbst dort, wo sie nebeneinanderlaufen, zur Genüge bewiesen.

Bisher ist das Land Braunschweig im Absatz, aber auch im Empfang in der Hauptsache auf die Nähe angewiesen. Trotz der ungünstigen Lage ist aber auch der ferne Osten und Westen bereits für Massensendungen z. T. erschlossen. Der Bezirk Blankenburg z. B. versendet von den bekannten Massengütern in die Grenzprovinzen Preußens 232 000 t und bezieht dorthier 39 000 t, das würden 450 Kahnladungen zu 600 t sein. Oker hat einen Verkehr mit diesen ferneren Teilen Deutschlands von rund 120 000 t, also etwa 200 Schiffsladungen. Diese Zahlen beruhen lediglich auf den Angaben der größeren industriellen Unternehmungen, stellen also nur eine untere Grenze des Verkehrs dar.

Während ferner der Versand für Konserven (25 400 t) und Verbrauchszucker (50 000 t) noch erheblich ist, bleibt er für Rohzucker und Kali völlig hinter den Erwartungen zurück. Soweit die Erhebungen reichen, werden auf größeren Entfernungen nur etwa 30 000 t Kali versandt. Dagegen ist die Erzeugung der in Frage kommenden Werke ungleich größer. Es ist also hier eine ganz erhebliche Steigerung des Absatzes zu erwarten. In verstärktem Maße gilt das von Holz und den Erzeugnissen der Holzindustrie des Harzes, von Steinen usw., die bisher nur in ganz geringen Mengen auf weitere Entfernungen gehen.

M. H., ich muß mir versagen, weiter auf den wirtschaftlichen Nutzen einzugehen, den Stadt und Land Braunschweig vom Kanal haben werden. Denn ich müßte mich noch mehr, als es bisher

geschehen ist, auf Zahlen stützen, ohne doch die Einzelheiten, auf die es hier aber im wesentlichen ankommt, in einem kurzen Vortrag in das rechte Licht stellen zu können.

Jedenfalls ergibt eine genaue Berechnung der Frachtvorteile, welche die Ortschaften des Herzogtums von dem Südkanal haben werden, daß fast das ganze Land in das Einflußgebiet des Kanals fällt und somit je nach der Länge der Eisenbahnstrecke bis zum Kanal mehr oder weniger große Vorteile von der billigen Verkehrsstraße haben wird.

Naturgemäß wird erst eine gewisse Zeit vergehen, ehe sich das Wirtschaftsleben an die neuen Verhältnisse angepaßt hat. Daß dies nicht immer ohne vorübergehenden Schaden gehen wird, läßt z. B. die Lage unserer Braunkohlenindustrie vermuten. Man fürchtet vielfach eine Verdrängung durch die Steinkohle oder zum mindesten einen Preiskampf, der den außerordentlichen Aufschwung des Braunkohlenbergbaues in den letzten Jahren hemmen muß. Es bedarf allerdings gewissenhafter Prüfung, wie weit diese Befürchtungen berechtigt sind. Es ist bereits darauf hingewiesen, daß die rheinische Braunkohlenindustrie trotz ihrer unmittelbaren Nachbarschaft zu dem größten Steinkohlenbergbau sich ebenfalls in letzter Zeit glänzend entwickelt hat. Man nennt ferner als Ausgleich die zunehmende Brikettierung der Rohkohle und ihre Verwendung in Überlandzentralen zur Elektrizitätserzeugung. Der Braunkohlenindustrie beginnt sich außerdem ein großes Absatzgebiet außerhalb des Kanalgebietes zu erschließen. Schädigende Einflüsse innerhalb des Kanalgebietes lassen sich vielleicht durch Preisvereinbarungen ausgleichen.

Wenn ich nicht irre, hat die Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals dieser Frage ihre besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Durch die Fortsetzung des Kanals nach Halle und Leipzig werden weitere und größere Braunkohlengebiete in das Einflußgebiet des Kanals gelangen. Es hat sich auch bereits gezeigt, daß man dort der Wasserstraße einen besonderen Vorteil glaubt abgewinnen zu können, und daß man nicht bei dem grundsätzlichen Widerspruch verharret. Es ist zu hoffen, daß auch für Braunschweig eine Verständigung möglich sein wird.

M. H., mit dieser Hoffnung will ich schließen. Möge die übereinstimmende Erkenntnis des Richtigen und die Gleichheit der Interessen zu demselben Ziel vereinen, damit diesem Werke von entscheidender Bedeutung der Erfolg nicht ausbleibt.

Die technischen Gesichtspunkte für die für Stadt und Land Braunschweig günstigste Kanallinie.

Berichterstatter: Baurat Nagel.

In der Generalversammlung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Berlin am 24. Januar d. Js. wurde

über die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe von verschiedenen Seiten Bericht erstattet, wobei die gegensätzlichen Meinungen über die beiden Linien, welche in der Denkschrift der Firma Havestadt & Contag im Auftrage des Magdeburger Ausschusses ganz unparteiisch und ohne Rücksicht auf Sonderinteressen behandelt waren, lebhaft zum Ausdruck kamen.

Die für den wichtigen Durchgangsverkehr nicht zu leugnenden Vorzüge der Nordlinie, nämlich

1. die geringere Länge und
2. die geringere, durch Schleusen zu überwindende Höhe des Hauptkanals, sowie die niedrigeren Anlagekosten der Nordlinie nebst Seitenkanälen gegenüber den Kosten der Südlinie sprachen vom technischen Standpunkte für die Nordlinie, wogegen die Vorzüge der Südlinie, nämlich

1. die geringeren Betriebskosten,
2. die Durchquerung wirtschaftlich bedeutungsvolleren Gebiets zunächst schwer aufkommen konnten.

Trotzdem wurden von der alsbald nach der Berliner Versammlung begründeten Vereinigung zur Förderung der Südlinie die näheren Untersuchungen über die Zweckmäßigkeit der südlichen Linienführung in Angriff genommen.

Es wurde zunächst die projektmäßige Einmündung des Kanals nach oberhalb Magdeburg verlegt und der Stichkanal nach Halberstadt, sowie der Anschlußkanal nach der Saale bei Bernburg als notwendige Ergänzungen mit zur Erörterung gestellt und schließlich noch in Erwägung gezogen, inwieweit die Südlinie auch für den geplanten Stichkanal von der Saale unterhalb Merseburg nach Leipzig von Wichtigkeit sei.

Vergegenwärtigt man sich das von der Südlinie und seinen Seitenkanälen danach durchzogene landwirtschaftlich und industriell hoch entwickelte Gebiet mit den unmittelbar an diesen Wasserstraßennetz belegenen Orten: Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel, Börßum, Oschersleben, Magdeburg, Halberstadt, Egel, Staßfurt, Bernburg, Merseburg, Leipzig, so wird man ohne weiteres zugeben müssen, daß die Südlinie im Vergleich zu der Nordlinie, die von Misburg bis Heinrichsberg an der Elbe nur gering besiedeltes und wenig entwicklungsfähiges Gebiet durchzieht, in verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Hinsicht den Vorzug verdient, was namentlich auch für unser Herzogtum gilt.

Bei der Nordlinie kommen abgesehen von der Stadt Braunschweig mit ihrem Hinterlande nur die braunschweigischen Interessen der Amtsbezirke Calvörde und Vorsfelde in Frage, die von dem Kanal auf $2 \cdot 9,5 = 19$ km Länge durchzogen werden. In diesem Gebiet spielt die Industrie keine bedeutende Rolle; auch muß der dortigen Landwirtschaft im Vergleich zu den von der Südlinie durchzogenen landwirtschaftlichen Gebieten in den Kreisen Braunschweig, Wolfenbüttel und im südlichen Teile des Kreises Helmstedt die geringere Bedeutung zugesprochen werden.

Schon die geringere Länge des vom Kanal durchzogenen
braunschweigischen Gebiets

bei der Nordlinie 23 km

„ „ Südlinie 43 „

läßt vermuten, daß die Südlinie für uns die erstrebenswertere ist. Dabei ist noch zu beachten, daß durch den Umschlagplatz Börßum der Amtsbezirk Harzburg und das Teilgebiet des Kreises Gandersheim von Langelsheim bis Seesen und durch den Umschlagplatz Halberstadt der Amtsbezirk Blankenburg Nutzen von dem Kanale haben werden, der namentlich der in diesen Gebieten ansässigen Industrie dienlich sein wird.

Auch fiskalische Interessen werden durch die Südlinie gefördert werden.

Die Forstprodukte des Harzes werden ein größeres Absatzgebiet sich erobern, wie auch manche geringwertigen Bodenschätze, deren Absatz bislang wegen der teuren Eisenbahnfrachten auf die nähere Umgebung beschränkt war, künftig auf dem Wasserwege weithin verfrachtet werden können. Ich denke dabei namentlich an das Steinmaterial aus dem Harze. Die zumeist auf forstfiskalischem Grund und Boden betriebene Steinbruchindustrie wird sicher durch den Südkanal mit den Umschlagplätzen Börßum und Halberstadt einen wesentlichen Aufschwung erfahren. Projekte wie beispielsweise die Eröffnung eines großen Steinbruchbetriebes im Eckertal, das unter den bisherigen Verhältnissen wenig wirtschaftlich erschien, werden wieder aufleben und ihrer Verwirklichung zum Vorteile des braunschweigischen Staates entgegengeführt werden können.

Aber nicht nur im entfernteren Harze harren solche Bodenschätze der wirtschaftlicheren Ausbeutung, sondern auch in unmittelbarer Nachbarschaft des Kanals bietet sich dazu Gelegenheit, da Kaliwerke, Kalksteinbrüche und Tongruben hart am Kanal liegen werden.

So wird das Kaliwerk Hedwigsburg günstigsten Kanalanschluß erhalten. Der bei Wolfenbüttel anstehende vorzügliche Kalkstein wird auf dem in unmittelbarer Nähe vorbeiführenden Kanal verfrachtet, weithin der Landwirtschaft am Kanal willkommenen Dünger liefern und in den am Kanal liegenden Orten bis Hannover und Magdeburg zu Bauzwecken Verwendung finden können. Letzteres gilt auch von den Ziegeleiprodukten aus den Tongruben im Westen und Südwesten von Braunschweig, an denen der Kanal gleichfalls unmittelbar vorbeiführen wird.

Vielleicht bietet sich nach Anlegung des Kanals auch die Möglichkeit, die ausgedehnten Schotterlager im Steinfeld bei Vienenburg auszubeuten und Kulturland an deren Stelle treten zu lassen. Die im Großbetriebe billig zu gewinnenden Schotter- und Kiesmassen würden dem Kanal erhebliche Transportmengen zuführen.

Ich erwähne dieses alles, um zu zeigen, wie durch den Kanal das von ihm durchzogene Gebiet in erheblicher Ausdehnung nach beiden Seiten wirtschaftlich günstig beeinflusst wird.

Man erkennt aus den angeführten Beispielen, daß der Kanalgebietsverkehr, worunter man den im Bereiche der betreffenden Kanalstrecke dieser zufallenden Verkehr versteht, im Gegensatz zum Durchgangsverkehr, der die betreffende Kanalstrecke nur durchläuft, recht bedeutend sein kann, was ganz von den örtlichen Verhältnissen abhängt. Da auf dem Kanal hauptsächlich Massengüter mit Vorteil befördert werden, so ist eine an Bodenschätzen reiche Gegend ganz besonders geeignet, den Kanal zu beleben und damit dessen Wirtschaftlichkeit zu stützen.

Dieses ist aber bei der Südlinie mehr der Fall als bei der Nordlinie, wengleich auch in deren Einflußgebiet vereinzelt Massengüter in Frage kommen. Ich möchte nur an die Velpker Sandsteinbrüche im Kreise Helmstedt erinnern.

Das hauptsächlichste Transportgut für den Kanal bilden aber die Kohlen, die von Rheinland und Westfalen verfrachtet werden. Ihr Hauptabnehmer ist die Industrie, die ein wesentliches Interesse daran hat, bei den Kohlen an Frachtkosten möglichst zu sparen.

Je industriereicher die vom Kanal durchzogene Gegend ist, um so größer ist der Bedarf an Kohlen und um so wichtiger ist der Kanal für die Gegend selbst.

Es ergibt sich daraus die große wirtschaftliche Bedeutung, die die Südlinie und ihre Zweigkanäle für das anliegende und von ihnen beeinflusste Industriegebiet haben, und umgekehrt der Wert dieses Industriegebietes für den Güterverkehr auf dem Kanal und dessen Wirtschaftlichkeit.

Es ist deshalb auch verständlich, daß weite Bevölkerungskreise die Wichtigkeit dieser Angelegenheit erkannt und sich nicht ohne weiteres mit der für den Kohlentransport von Rheinland-Westfalen nach Berlin unbestritten günstigeren Nordlinie abgefunden haben, sondern den Interessentenstandpunkt vertreten und als Anlieger der Südlinie diesen den Weg zu ebnen suchen.

Auch wir Stadt-Braunschweiger müßten uns klar darüber werden, bei welcher Linie wir unsere Interessen am besten wahren, ob bei der Nordlinie mit dem Stichkanal oder bei der Braunschweig unmittelbar berührenden Hauptlinie. Für Wolfenbüttel, Seesen, Harzburg, Blankenburg war die Entscheidung einfach. Für diese Landesteile kann allein die Südlinie den wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Für die Stadt Braunschweig, die bei beiden Linien den Kanalanschluß bekommt, war die Frage der zweckmäßigeren Lösung vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt zunächst noch zu prüfen.

Diese Prüfung hat in dem zu diesem Zweck gebildeten Ausschuss stattgefunden und hat zu dem Ergebnis geführt, daß die Südlinie auch den stadtbraunschweigischen Interessen am besten gerecht wird.

Über die technischen Erwägungen, die dabei anzustellen waren, darf ich Ihnen folgendes vortragen.

Beim Stichkanalanschluß wird Braunschweig Verkehrssammel- punkt, dessen Wirkungsbereich sich zwischen die Einflußgebiete

von Magdeburg auf der einen Seite und Hildesheim und Peine auf der anderen Seite einschiebt und im Süden durch den Harz natürlich begrenzt wird.

Bei der Südlinie liegt Braunschweig an der durchgehenden Linie, die einen großen Teil des Hinterlandverkehrs von Braunschweig in Wolfenbüttel und Borsum abfängt. Es verbleibt dann für den Umschlag in Braunschweig außer dem beträchtlichen Ortsverkehr der Stadt Braunschweig selbst nur der durch die Gifhorner und Celler Staatsbahnlinien, sowie durch die Schuntertalbahn, die Braunschweig-Schöninger und die Landeseisenbahn vermittelte Verkehr übrig, während der Verkehr aus dem durch das Eisenbahnnetz im Süden der Stadt Braunschweig bis zum Harz erschlossene Gebiet den Umschlagplätzen Wolfenbüttel, Borsum und Oschersleben zufallen wird.

Wenn der auswärtige Umschlagverkehr für die Wahl der Linie ausschlaggebend wäre, so würde der Stichkanal mit Braunschweig als Endhafen vielleicht die erstrebenswerte Lösung darstellen.

Welche Bedeutung dem Umschlagverkehr bei der Nordlinie und bei der Südlinie im Einzelnen beizumessen ist, haben wir von dem Herrn Vorredner gehört.

Dem auswärtigen Umschlagverkehr steht der Ortsverkehr gegenüber, der uns natürlich in erster Linie interessiert.

Wir können ihn folgendermaßen zergliedern in

- a) den Empfang und Versand für die unmittelbar am Hafen oder Kanal belegenen Betriebe,
- b) die mit Fuhrwerk an- und abzufahrenden Güter,
- c) die mit dem zu schaffenden Eisenbahnanschluß den mit Gleisanschluß versehenen Betrieben vom Schiffe zuzuführenden bezw. nach dem Schiffe abzurollenden Güter.

Der Eisenbahnanschluß dient gleichzeitig dem auswärtigen Umschlagverkehr.

Damit sich der Orts- und Umschlagverkehr glatt und ohne großen Zeitverlust abwickelt, müssen die dazu erforderlichen Einrichtungen geschaffen werden. Neuzeitliche Lös- und Ladevorrichtungen sind ein unentbehrliches Erfordernis.

Bequeme Zufuhrwege müssen in ausreichenden Abmessungen und guter Beschaffenheit vorhanden sein.

Ebenso müssen für den Wechselverkehr zwischen Kanal und Eisenbahn die in verkehrstechnischer Hinsicht notwendigen Anlagen geschaffen werden. Eine möglichst unmittelbare Verbindung mit den bestehenden Bahnanlagen ist notwendig.

Die Hafenanlagen selbst sollen die den jeweiligen Bedürfnissen entsprechenden Abmessungen erhalten.

Auf die Erweiterungs- und Ergänzungsmöglichkeit muß bestens Bedacht genommen werden.

Wenn nun einerseits die Schaffung möglichst vollkommener und allen berechtigten Wünschen und Bequemlichkeiten Rechnung tragender Einrichtungen zu empfehlen ist, so muß andererseits auf

möglichst geringe Anlagekosten gesehen werden. Es ist dasjenige Projekt vorzuziehen, bei dem man den vorerörterten Erfordernissen mit dem geringsten Kapitalaufwand gerecht wird, damit die Zuschüsse, welche die Stadt für die Hafenanlagen und den Hafenbetrieb zweifellos leisten müssen, nicht zu hoch werden.

Man muß sich von der Vorstellung frei machen, als ob sich durch den Wasserstraßenanschluß für die Stadt schon bald eine unmittelbare Einnahmequelle erschließen wird.

Das ist auch bei anderen Hafenorten nur unter ganz besonders günstigen Umständen der Fall. In der Regel reichen die für die Benutzung der Umschlagrichtungen und den Hafenbetrieb erhobenen üblichen Gebühren zur Deckung der Unkosten für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, sowie der Aufwendungen für die Unterhaltung und den Betrieb nicht aus. Der entstehende jährliche Fehlbetrag muß dann von der betr. Stadt gedeckt werden.

Als Beispiel für die Richtigkeit dieser Behauptung verweise ich auf die Stadt Linden bei Hannover, welche mit einem vom preußischen Staate erbauten Stichkanal an den Mittellandkanal angeschlossen ist und gegenwärtig ihre Hafenanlagen auf eigene Kosten baut. Dort rechnet der Stadtmagistrat mit einem vorläufigen jährlichen Fehlbetrage von 145 000 bis 175 000 Mark.

Man könnte einwenden, daß dort wegen der Nachbarschaft von Hannover mit eigenem Hafen die Verhältnisse besonders ungünstig liegen. Aber selbst bei dem doch sicher günstig gelegenen, vor 15 Jahren erbauten neuen Rheinhafen von Karlsruhe reichten vor dem Kriege die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben kaum hin. Und solche Beispiele ließen sich noch viele anführen.

Wenn trotz der zu erwartenden finanziellen Belastung der Wasserstraßenanschluß empfohlen wird, so hat dieses seinen Grund darin, daß man einen großen indirekten Nutzen von dem Kanalanschluß erwarten darf.

Es soll dadurch die bestehende Industrie in ihrer Entwicklung begünstigt und es sollen für Neuansiedelung von Industrie günstige Vorbedingungen geschaffen werden, wodurch dann auch der Handel und Verkehr in der Stadt im allgemeinen gefördert wird.

Ob die alsdann zu erwartenden höheren Steuereinnahmen für die zu leistenden Hafenzuschüsse einen Ausgleich bieten werden, wird von den sonstigen Maßnahmen der Stadtverwaltung abhängen. Das Vorhandensein eines neuzeitlichen Hafens allein genügt noch nicht, die Industrie anzulocken. Es müssen ihr auch sonst günstige Existenzbedingungen geboten werden. Was in dieser Hinsicht noch weiter zu geschehen hat, will ich im Einzelnen hier nicht näher ausführen. Erwähnen will ich nur, daß günstig gelegenes, preiswertes Industriegelände am Hafen und Kanal vorhanden sein und möglichst in den Händen der Stadt oder wenigstens doch in ihrer Einflußsphäre sich befinden muß. Bevor die Stadt sich auf Hafenbaupläne festlegt, muß sie durch Eingemeindung der voraussichtlich für den Kanal und Hafen in Frage kommenden Feldmarken

das Stadtgebiet entsprechend erweitern, damit nicht die wirtschaftlichen Vorteile den betreffenden Nachbargemeinden zufallen, die zu den Kosten nichts beigetragen haben. Oder es müßte wenigstens ein Zweckverband mit diesen Gemeinden begründet werden.

Bevor ich nun nachweise, wie beim Stichkanal und Durchgangskanal sich die Hafenfrage gestalten wird, möchte ich in einem Lichtbilde das Hafenprojekt von Linden vorführen, um Ihnen eine Vorstellung von einer solchen Anlage zu verschaffen.

Die nutzbare Länge des 40 m breiten Hafenbeckens beträgt dort 650 m. Die Hafengröße und die Umschlagseinrichtungen reichen für einen Jahresumschlag von 900 000 t Massengütern aus, während der Herr Vorredner für Braunschweig zunächst mit nur etwa der Hälfte hiervon gerechnet hat. Es ist eine 24 m breite Zufahrtsstraße und ein Hafenbetriebsbahnhof mit Rangier- und Aufstellungsgleisen geplant. Eine spätere reichliche Erweiterung ist im Projekt bereits vorgesehen.

An Hochbauten ist zunächst nur ein Verwaltungsgebäude und ein Lagerschuppen geplant.

Die Stadt Linden hat die im Süden, Westen und Norden gelegenen Vorortgemeinden eingemeindet. Im Osten grenzt Linden unmittelbar an die Stadt Hannover.

Die Stadt hat sich in der Nachbarschaft des Hafens 180 Morgen Industriegelände gesichert.

Die Anlagekosten einschließlich des Grunderwerbs auch für den Erwerb des Industriegeländes belaufen sich auf 4,8 Millionen Mark.

Die jährlichen Ausgaben sind zu 310 000 Mark und die jährlichen Einnahmen günstigstenfalls (nämlich den noch zweifelhaften Kaliumschlag mitgerechnet) auf 162 000 Mark veranschlagt, so daß sich ein jährlicher Fehlbetrag von 148 000 Mark ergibt.

Ich komme nunmehr auf die Anlagen für die Stadt Braunschweig zurück.

Auf dem Plane, den ich Ihnen hier vorführe, ist sowohl die Nordlinie mit ihren Zweigkanälen nach Peine und Braunschweig, sowie die Südlinie, soweit sie für die Stadt Braunschweig von Bedeutung ist, zur Darstellung gebracht. Die Hauptorte an beiden Linien:

an der Nordlinie:

Ütze, Meinersen, Gifhorn, Fallersleben, Vorsfelde und Öbisfelde;

an der Südlinie:

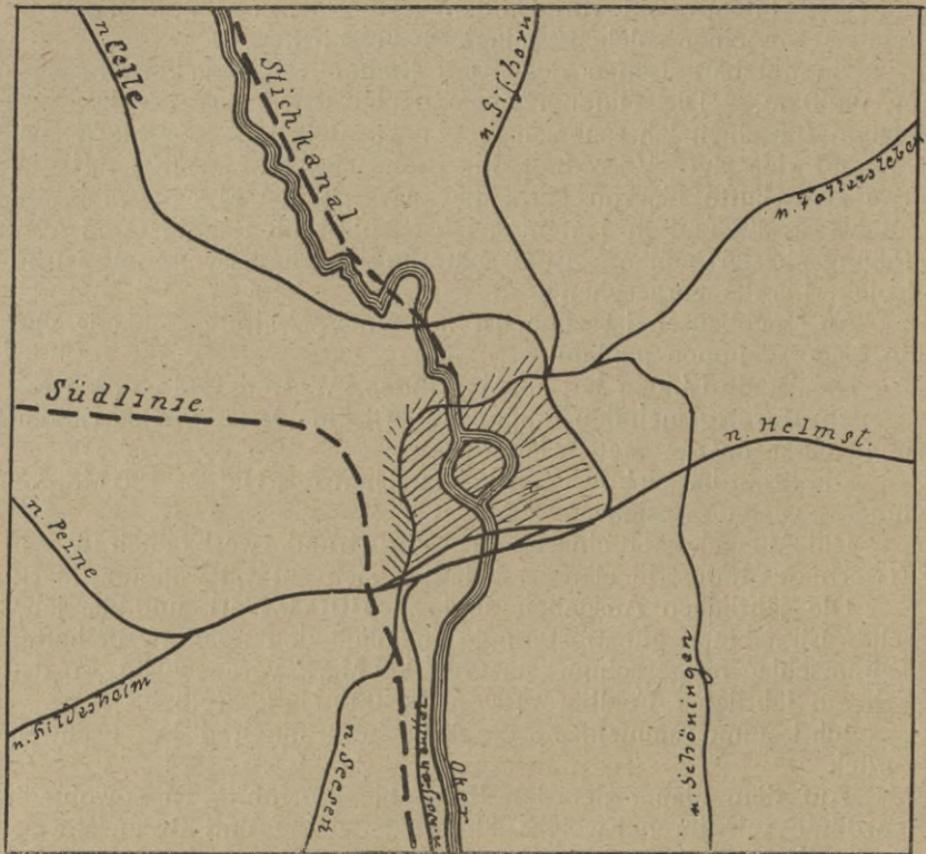
Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel, Börßum, Hornburg, Oschersleben sind auf dem Plane kenntlich gemacht.

Ferner sind sämtliche Eisenbahnlinien im Kanalgebiet beider Linien aus dem Plane ersichtlich.

Wir sehen den Braunschweiger Stichkanal im Norden von Braunschweig endigen und die Südlinie im Westen von Braunschweig vorbeiziehen und Braunschweig auf eine längere Strecke berühren.

Der Endhafen des Stichkanals würde in der Okerniederung bei Ölper am rechten Okerufer zu erbauen sein (vergl. die beigefügte

Handskizze). Der Wasserspiegel im Hafen daselbst entspricht dem normalen Okerstauspiegel bei Ölper und liegt, wie fast der ganze Stichkanal, auf + 66,20 NN. Die Kanalgüter haben von Misburg bis Braunschweig 2 Schleusen zu durchfahren, um den Höhenunterschied von + 49,80 der Kanalhaltung bei Misburg auf + 66,20 des Stichkanals nach Braunschweig zu überwinden. Letztere Höhen-



lage muß innegehalten werden, weil bei Ölper die Speisung des Stichkanals aus der Oker erfolgen soll.

Als Zufahrtsstraßen zum Stichkanalhafen kommen die Hamburgerstraße und nach Erbauung einer festen Okerbrücke bei Ölper die Cellerstraße in Frage. Der Eisenbahnanschluß würde von der Celler Bahn und von der Landeseisenbahn zu bewerkstelligen sein.

Da das Gelände bei Ölper nicht hochwasserfrei liegt, so müßte daselbst zunächst eine bedeutende Anschüttung erfolgen. Durch diese Anschüttung wird aber das Überschwemmungsgebiet der Oker eingengt. Zur ordnungsmäßigen Hochwasserabführung muß daher eine Verbreiterung und Regulierung der Oker mindestens bis zum Eisenbahndamm der Celler Bahn, welche das Okertal zwischen Ölper und Veltenhof durchquert, ausgeführt werden.

Die Kosten der Hafenanlage bei Ölper werden sich wegen dieser Nebenumstände sehr teuer stellen, ganz abgesehen von den Kosten des auch mit einem Wendeplatz auszustattenden Hafenbeckens selbst.

Da der Baugrund in der Okerniederung sehr schlecht ist, was ja von dem Bau der Pumpstation und des Drehstromwerkes an der Uferstraße bekannt ist (beim Drehstromwerk haben 30 m lange Pfähle eingerammt werden müssen, um die nötige Tragfähigkeit des Baugrundes zu gewährleisten), so werden die auf dem aufzufüllenden Gelände am Hafen zu errichtenden Gebäude ebenfalls teuer werden.

Das als Industriegelände in Frage kommende Terrain auf dem Hochufer der Oker am Münzberge liegt ungünstig. Die Lösch- und Ladekosten der Umschlaggüter für die dort anzusiedelnde Industrie werden teuer werden.

Ich wende mich nun der Südlinie zu.

Auf dem Plane, den ich Ihnen hier vorführe, ist das Teilstück der Südlinie von Lamme bis Rünigen veranschaulicht (vergl. die beigefügte Handskizze).

Sie sehen, daß der Kanal nordwestlich Lehdorf aus der westöstlichen Richtung in die nordsüdliche Richtung umbiegt, die er dann bis Börßum beibehält.

Der Kanalwasserspiegel liegt auf + 74 NN, also etwa 8 m höher als der Wasserspiegel des Stichkanals, was für den Wechselverkehr zwischen Kanal und Stadt von Bedeutung ist, wenn auch der ziffernmäßige Vorteil im voraus schwer feststellbar sein dürfte.

Die Haltungshöhe + 74 NN wird, wie schon mitgeteilt ist, durch zwei Schleusen erklimmen wie bei der Nordlinie.

Das Gelände zwischen Lehdorf und Broitzem ist im Zuge des Kanals sehr wellig. Es ergeben sich streckenweise beträchtliche Geländeeinschnitte, die auf dem Plane zu erkennen sind.

Die Straßenkreuzungen bei Braunschweig gestalten sich aber gerade dadurch einfach.

Die Hildesheimerstraße kann ohne Veränderung ihrer Höhenlage überführt werden; der Madamenweg ist mit Rampen ohne Beeinträchtigung der anliegenden, noch un bebauten Grundstücke und der Broitzemerweg wiederum in seiner jetzigen Höhenlage ohne Schwierigkeiten zu überführen. Das Gleiche gilt von der Kreisstraße Rünigen-Broitzem.

Der neue Flugplatz wird in der südwestlichen Spitze nur ganz unerheblich angeschnitten und bildet somit kein Hindernis für die Ausführung des Kanals, ebensowenig wie die neuen Bahnhofsanlagen, die bei Broitzem beginnen. Bei dem Kanalprojekt ist in der Linienführung und in der Höhenlage auf die neuen Bahnanlagen die nötige Rücksicht genommen.

Für Lösch- und Ladezwecke günstige Geländehöhen sind nordwestlich Lehdorf, zwischen der Hildesheimerstraße und dem Madamenweg und bei Broitzem vorhanden.

Diese Stellen würden daher auch für etwaige Hafenanlagen in Frage kommen.

An welcher der drei Stellen diese am zweckmäßigsten auszuführen sind, soll hier nicht näher erörtert werden.

Sowohl die Zuwegung wie auch der Eisenbahnanschluß machen an allen drei Stellen keine Schwierigkeiten. Die vorhandenen Wege können benutzt und die benachbarten Bahnlinien leicht erreicht werden.

Von einem besonderen Hafenbecken kann zunächst möglicherweise ganz Abstand genommen werden, da der auf Kosten des preußischen Staates zu erbauende Kanal selbst nach entsprechender mäßiger Erbreiterung zu Lasten der Stadt Braunschweig als Hafen benutzt werden kann, wie solches vielerorts an den Flüssen und an der fertigen Strecke des Mittellandkanals geschehen ist. In der Nähe der den Kanal kreuzenden Wege können Lösch- und Liegeplätze mit geringen Mitteln eingerichtet werden, was den Vorteil hat, daß der Verkehr auf den Straßen dezentralisiert bleibt. Eine Hauptumschlagstelle wird in Verbindung mit dem Eisenbahnanschluß an geeignetster Stelle neuzeitlich auszugestalten sein.

Günstig gelegenes Industriegelände läßt sich in ausgedehntem Maße beiderseits des Kanals zwischen Lehdorf und Broitzem erschließen.

Als ganz besonderer Vorzug der Südlinie ist anzuführen, daß sie das Gebiet der Ziegelindustrie im Westen der Stadt mitten durchschneidet, wodurch für diese große Vorteile erwachsen. Ein starkes Aufblühen dieser jetzt recht darniederliegenden Industrie würde der Kanal zweifelsohne herbeiführen.

Der Baugrund längs der Kanallinie ist durchweg gut, wie aus Aufschlüssen für die Ziegeleien bekannt ist.

Wie sich die vorhandene Industrie als innerer Ring an der Braunschweig halbkreisförmig im Norden und Westen umschließenden Landeseisenbahn angesiedelt hat, so würde der neu sich aufbauende Industrie und der alten Industrie, sobald es dieser an ihrer jetzigen Stätte an Raum mangelt, durch die im Westen an Braunschweig auf langer Strecke vorbeiführenden Südlinie vorzügliche Ansiedlungsmöglichkeit geschaffen werden, wogegen auch vom städtebaulichen Standpunkte nichts einzuwenden ist, nachdem der Westen der Stadt der industriellen Ansiedlung nun einmal ausgeliefert ist.

Die Okerniederung zwischen dem Schützenhaus und Ölper wird dagegen zweckmäßig einer parkartigen Ausgestaltung und als Erholungsstätte für den bislang recht stiefmütterlich behandelten nördlichen Stadtteil vorbehalten, wie solches im Süden der Stadt durch den Bürgerpark in ausgezeichneter Weise geschehen ist.

Es ist dieser städtebauliche Gesichtspunkt bisher bei der Erörterung der Kanalfrage m. E. viel zu wenig beachtet worden.

Der Kanalanschluß im Westen der Stadt wird nach allem Gesagten voraussichtlich den Stadtsäckel viel weniger belasten als der Nordhafen. Durch vergleichende Veranschlagungen muß nach eingehender Durcharbeitung der verschiedenen Möglichkeiten die

Kostenfrage, die von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, noch näher untersucht werden. Für die städtischen Behörden wird dieses naturgemäß die wichtigste Frage sein. Für die Bürgerschaft im allgemeinen spielen aber erfahrungsgemäß in solchen wichtigen öffentlichen Fragen die Gefühlsmomente eine Rolle, die durch sachgemäße Aufklärung in die rechten Bahnen zu leiten, Aufgabe der dazu berufenen Organisationen und zuständigen Vereine ist.

Die heutige Versammlung wird hoffentlich zur Aufklärung in dem soeben angedeuteten Sinne beitragen.

Ich fasse die geschilderten Vorteile der südlichen Linienführung für die Stadt Braunschweig nochmals kurz zusammen.

Als solche haben sich ergeben:

1. Voraussichtlich erheblich geringere Anlagekosten als beim Nordhafen;
2. höhere Lage des Kanals und dadurch erleichterte An- und Abfuhr der Kanal Güter;
3. natürliche Weiterentwicklung der Stadt und Vermeidung der Schaffung eines neuen Industriebezirkes an ungeeigneter Stelle im Norden der Stadt;
4. Förderung eines wichtigen vorhandenen Industriezweiges, nämlich der Ziegelindustrie;
5. Erschließung günstig gelegenen Industriegeländes auf gutem Baugrunde.

Über die voraussichtliche Heranziehung von Staat und Stadt Braunschweig bei der Finanzierung des von Preußen zu bauenden Kanals läßt sich heute nichts Bestimmtes sagen, weshalb ich auf diesen Punkt auch nicht näher eingehen will. Man darf aber wohl erwarten, daß bei beiden Linien nach den gleichen Grundsätzen verfahren wird in Anlehnung an die Verhältnisse bei der fertigen Strecke bis Hannover. Die Interessenten haben ihre Hafenanlagen stets allein bezahlen müssen; man wird daher auch für Braunschweig hiermit rechnen müssen. Im übrigen dürfen wir hoffen, mit Garantieleistungen davon zu kommen, die bei der errechneten glänzenden Rentabilität des Kanalunternehmens als eine schwere Last nicht anzusehen sind.

Bevor ich schließe, möchte ich noch einige Worte sagen über die Angriffe, die gegen die Südlinie als solche von fachkundiger Seite erhoben sind.

Die größere Länge und die größere zu überwindende Steigung für den Durchgangsverkehr habe ich eingangs bereits erwähnt.

Bemängelt wird ferner die Kostspieligkeit einer späteren Erweiterung des Kanals wegen der zahlreicheren Schleusen und sonstigen Kunstbauten.

Bezweifelt wird schließlich eine ausreichende Wasserspeisung bei stark zunehmendem Verkehr.

Die größere Länge und die größere zu überwindende Höhe sind betriebstechnisch dasselbe. Die größere Höhe bedingt mehr Schleusen. Jede Schleuse bedeutet einen Aufenthalt, der in Fahr-

länge umgerechnet werden kann. Man rechnet für eine Schleppzugschleuse 5 km und für eine einfache Kammerschleuse 3,5 km Fahrtverlängerung. Die größere Länge bedeutet Mehrkosten für den Durchgangsverkehr. Dem steht der zu erwartende lebhaftere Kanalgebietsverkehr gegenüber, der seinerseits teilweise auf der bereits vorhandenen Kanalstrecke und den anschließenden Wasserstraßen wieder als Durchgangsverkehr in die Erscheinung tritt und deren Wirtschaftlichkeit fördert. Die durch den Kanal zu erwartende Hebung der angrenzenden Landesteile ermöglicht den volkswirtschaftlichen Ausgleich für die dem Durchgangsverkehr durch den Umweg erwachsende Belastung.

Die angeführte kostspieligere Erweiterung kann die Entscheidung, ob die Südlinie gebaut werden soll, nicht beeinflussen, da diese Erweiterung erst eintritt, wenn die Leistungsfähigkeit der ersten Schleusen erschöpft ist. Der Kanal hat sich alsdann aber bezahlt gemacht und die Neuaufwendungen werden von den Überschüssen bezahlt werden.

Zu einer Verbreiterung des Kanalbettes, wenn dieses in seiner ersten Anlage den Verkehr etwa nicht mehr bewältigen kann, wird man sich gegebenenfalls voraussichtlich nicht entschließen. Vielmehr wird man dann wohl lieber eine Entlastungslinie bauen, um auch andere Landesteile der Vorteile eines Kanals teilhaftig werden zu lassen.

Ein Mangel an Kanalspeisewasser würde gleichfalls erst später eintreten, wenn die Leistungsfähigkeit des Südkanals ohnehin erschöpft ist. Für die dann zu bauenden Entlastungskanäle müßte das Kanalspeisewasser aus den großen Strömen entnommen werden, was für die Nordlinie bei zunehmendem Verkehr auch jetzt schon vorgesehen ist.

Für den Betrieb der zunächst einzubauenden Schleusen werden die geplanten Harztalsperren das erforderliche Wasser bestimmt liefern. Darüber, ob auch für den zweiten Schleusensatz genug Wasser aus dem in Frage kommenden Gewässernetz zu beschaffen ist, sind die Ermittlungen noch nicht abgeschlossen. Sollte dieses wider Erwarten nicht der Fall sein, so kann man sich durch den Einbau von Schiffshebewerken, die nur ganz geringen Wasserverbrauch haben, helfen.

Die technische Ausführbarkeit der Südlinie wegen des fehlenden Kanalspeisewassers in Zweifel ziehen zu wollen, dürfte somit nicht gerechtfertigt erscheinen.

Durch die Ausführung der geplanten Talsperren im Bode- und Okergebiet können $80 + 34 = 114$ Millionen cbm Aufspeicherungsräume geschaffen und nutzbar gemacht werden.

Es wird dadurch nicht nur das benötigte Kanalspeisewasser ohne Beeinträchtigung der bisherigen Nutzungsberechtigten gewonnen, sondern auch die bislang unausgenutzten Wasserkräfte des Harzes in Form von elektrischer Energie nutzbar gemacht, was

gleichfalls als ein nicht zu unterschätzender volkswirtschaftlicher Gewinn zu bewerten ist.

In gleicher Weise ist ja auch für die fertige Kanalstrecke ein Teil des Kanalspeisewassers durch die großen Talsperrenanlagen an der Eder und Diemel mit einem Fassungsraum von 220 Millionen cbm beschafft worden, wodurch zugleich für die Weserschifffahrt eine nennenswerte Aufbesserung der Fahrwassertiefe bei Niedrigwasser erzielt worden ist. Dieses wurde auf der letzten Sitzung der Weserschifffahrtsinteressenten in Hannover am 27. Mai d. Js. anerkannt, und es wurde die Anlegung von weiteren Talsperren im Quellgebiet der Weser und ihrer Nebenflüsse von verschiedenen Rednern befürwortet.

Wenn wir uns jetzt bei der Weiterführung des Mittellandkanals hinsichtlich der Beschaffung des Kanalspeisewassers in erster Linie auf die geplanten Harztalsperren stützen, so arbeiten wir nach durchaus bewährtem Muster.

Mit dem Wunsche, daß nach erfolgreicher Beendigung des Krieges recht bald das für Deutschlands wirtschaftliche Entwicklung notwendige Endstück des Rhein-Weser-Elbe-Kanals zur Ausführung gelangen möge, und daß dabei die braunschweigischen Interessen gebührende Berücksichtigung finden mögen, will ich schließen.

Der Vorsitzende schloß die Versammlung mit nachstehenden kurzen Worten:

Die eben gehörten Vorträge haben gezeigt, wo wir hier in Braunschweig bei der Fortführung des Mittellandkanals unseren wirklichen Nutzen zu suchen haben. Sie werden der Gefahr vorbeugen, daß wir etwa aus Unkenntnis der in Betracht kommenden Verhältnisse Fehler begehen, die sich in unserer wirtschaftlichen Entwicklung und Zukunft wieder einmal schwer rächen würden.

Es liegt nicht weit zurück, daß von einzelnen unserer Mitbürger selbst allen Ernstes die Ansicht vertreten wurde, daß es für uns besser sei, abseits von der großen Schifffahrtstraße zu bleiben und unsere Frachten statt dessen durch eine auch noch auf unsere Kosten zu erbauende und auf unser Risiko zu unterhaltende Nebenlinie zu Wasser oder, was vom finanziellen Standpunkte dann wahrscheinlich vorzuziehen wäre, zu Lande, an die große Schifffahrtstraße heranzubringen. Ich weiß nicht, ob diese Ansichten, die offenbar aus einer irrigen Bewertung des Nutzens des Umschlagverkehrs für eine Stadt hervorgegangen sind, heute noch bestehen; wohl aber wissen wir, daß gegen die von uns für richtig gehaltene Linienführung noch draußen Widerspruch erhoben wird. Demgegenüber haben wir die Pflicht, unser Interesse, das übrigens nach unserer festen Überzeugung sich völlig auch mit den Interessen des Mittellandkanals selbst deckt, unbeirrt und zielbewußt zu vertreten.

Es ist wohl möglich, daß, wenn erst einmal die südliche Linie des Mittellandkanals gebaut ist, und der Verkehr auf demselben

sich so stark entwickelt hat, daß an eine Erweiterung des Kanals gedacht werden muß, daß dann statt dessen die Nordlinie auch noch zur Ausführung gelangt.

Daß für die Stadt Braunschweig, wenn sie erst einmal an dem großen Schiffsverkehr Anteil hat, sich auch noch andere, weitere Ausblicke ergeben, möge die angefügte Karte über die geplanten Wasserstraßenverbindungen zeigen.

Sie läßt erkennen, wie mit der Lage am Mittellandkanal Braunschweig eine direkte Wasserverbindung nach dem Westen und über die Weser zur Nordsee erhalten wird. Diese letztere Verbindung wird sich später durch einen Kanal von Hannover nach Nienburg noch weiter abkürzen lassen.

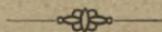
Das Kartenbild zeigt weiter, wie Braunschweig Anschluß erhält über Magdeburg zum Märkischen Wasserstraßennetz und über Berlin hinaus weiter zur Oder und Weichsel. Bekannt ist, daß von Lübeck aus nach den Plänen des Oberbaurat Rehder das Projekt einer Wasserverbindung des Elbe-Trave-Kanals über Lüneburg, Leiferde mit dem Mittellandkanal betrieben wird. Dieser Verbindungskanal würde Braunschweig einen direkten Schifffahrtsweg nach den beiden anderen großen Seehäfen Hamburg und Lübeck und gleichzeitig einen Anschluß an die kanalisierte Aller geben.

Das Bild zeigt schließlich die durch das Projekt der Südlinie erleichterte Schifffahrtsverbindung über Oschersleben und Bernburg zur Saale, durch die kanalisierte Saale hindurch zu dem bereits in sichere Aussicht genommenen Saale-Elster-Kanal nach Leipzig und damit den Zugang zu dem wichtigen sächsischen Industriegebiete.

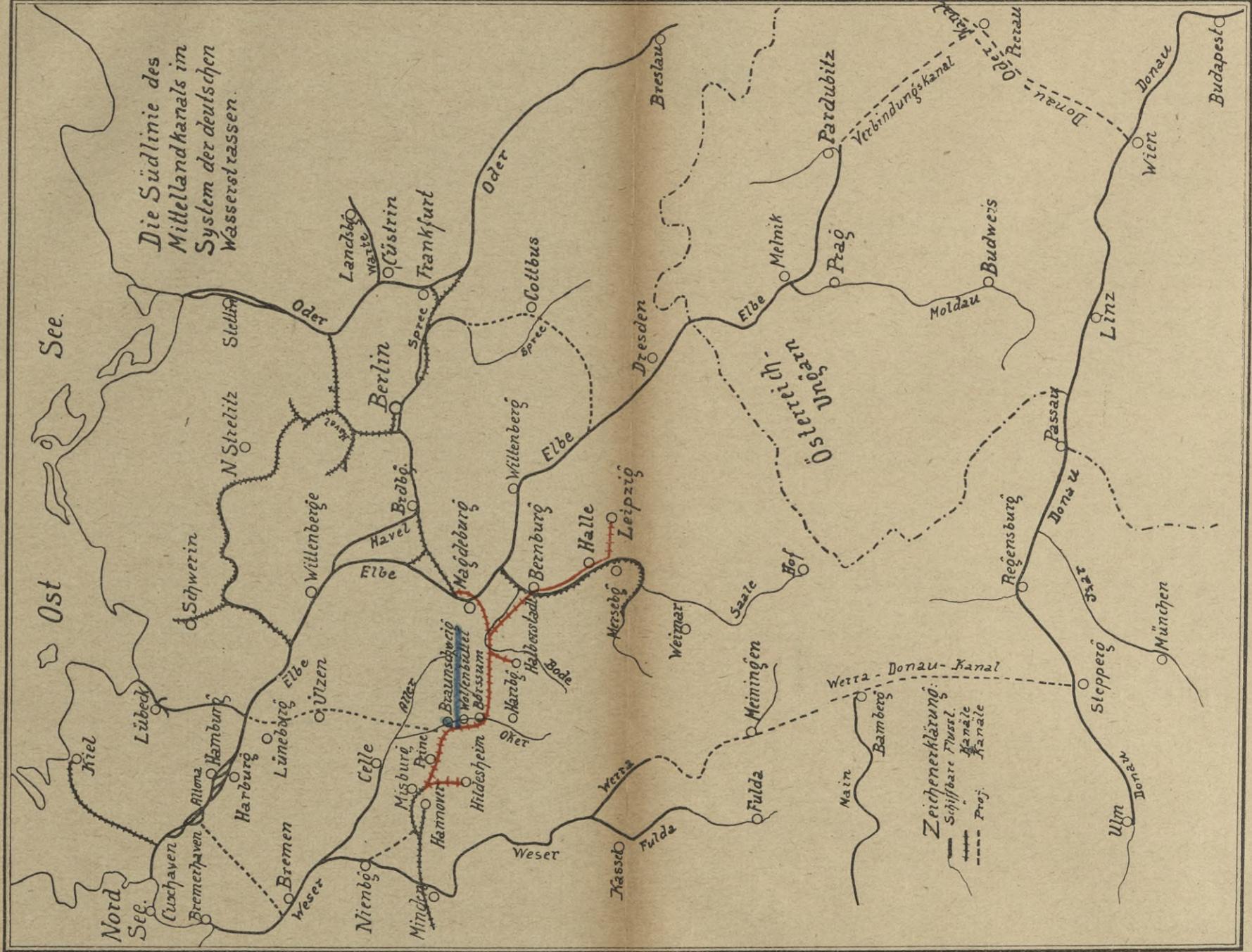
Das Bild soll unsern Blick weiten für die Schifffahrt in die obere Elbe über Dresden nach Böhmen hinein bis Melnik, von dort durch die kanalisierte Elbe bis Pardubitz und durch einen besonderen Verbindungskanal nach Prerau, wo der projektierte Oder-Donau-Kanal den Verkehr aufnehmen und die Donau hinab in die uns künftig wirtschaftlich näher gerückten Balkanländer, ja bis ans Schwarze Meer und in den fernen Orient führen wird.

Sind diese Ausblicke, die uns nicht als Träumereien zu erscheinen brauchen, nicht wert, daß wir alle in Stadt und Land unsere Kraft einsetzen für den ersten, den entscheidenden Schritt? Könnte jetzt Herzog Julius unter uns weilen, wie würden die klugen Augen in seinem willensstarken Gesicht aufleuchten! Deshalb will ich auch mit seinem am 28. Januar 1577 an sämtliche Pfarren und Ämter gerichteten Worte schließen:

Diese allgemeine Wohlfahrt wolle ein Jedermann auf dem Lande wohl erwägen und deshalb diese Schifffahrtsarbeit mit untätigem dankbarem Gemüte ausführen. Sie sollen bedenken, daß sie desto eher des Nutzens aller genannten Punkte teilhaftig werden je früher die Arbeit vollendet ist.



Die Südlinie des
Mittellandkanals im
System der deutschen
Wassertrassen.



20.00

Bau-Beamte, Spec.

fach:

N_o

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352314

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312908

POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352321

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352315

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312909

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312915

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352316

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312910

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352317

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312911

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352318

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312912

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352319

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312913

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352320

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312914

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-7267

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403