

Elbe zu schaffen, vermochte dieselbe aber ebenso wenig auszuführen wie Friedrich der Grosse, dem die gleiche Idee vorschwebte. Napoleon I. plante sogar eine bedeutende Erweiterung dieses Kanals nach beiden Seiten hin; er wollte eine Wasserstrasse schaffen, welche die Seine über Rhein, Weser und Elbe mit der Ostsee verbinden sollte. Alle diese Pläne, wenn sie auch zum Teil in militärischen Rücksichten begründet waren, hatten doch ihre tiefere Veranlassung in der schon auf den ersten Blick erkennbaren Notwendigkeit einer künstlichen Verbindung des deutschen Stromsystems. Unsere grossen Ströme haben sämtlich die Richtung von Süden nach Norden, so dass die Anlage künstlicher Wasserstrassen in westöstlicher Richtung als ein unabweisbares Bedürfnis erscheint. Freilich konnte sich dieses erst bei vorgeschrittener wirtschaftlicher Entwicklung wirklich fühlbar machen, und so finden wir denn auch eine eigentliche Agitation für einen derartigen Mittelland-Kanal erst seit der Mitte unseres Jahrhunderts, seit dem raschen Aufblühen von Handel und Industrie.

Noch in den fünfziger Jahren bildete sich in Dortmund ein Komitee, das die Ausführung eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals vorbereiten wollte. Seinen Bemühungen gelang es auch schliesslich, die anfangs widerstrebende preussische Regierung zur Prüfung eines derartigen Projektes zu veranlassen. Das Resultat dieser Prüfung waren zwei detaillierte Pläne aus den Jahren 1863 und 1871. Nachdem beide Entwürfe in den achtziger Jahren noch einmal einer Umarbeitung unterworfen waren, wurde 1882 dem Landtage ein Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals von Dortmund nach der unteren Ems, vorgelegt, der vom Abgeordnetenhaus am 9. Juni 1883 trotz des ablehnenden Gutachtens seiner Kommission mit zwei Drittel Mehrheit angenommen, vom Herrenhaus aber wider Erwarten mit einer winzigen Mehrheit abgelehnt wurde. Erst am 9. Juli 1886 wurde der Bau dieses Kanals genehmigt und derselbe zugleich ausdrücklich als Teil eines Schiffahrtskanals bezeichnet, der bestimmt sei, den Rhein über die Ems mit der Weser und Elbe zu verbinden. Trotzdem wurde schon vom Abgeordnetenhaus am 18. Mai 1894 eine Vorlage abgelehnt, welche die Fortführung des bereits bewilligten Kanals in der früher bezeichneten Richtung zum Gegenstand hatte. Aber die Staatsregierung liess sich hierdurch nicht entmutigen, sondern holte seit dem Sommer 1895 bei den an der Herstellung eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals interessierten Korporationen, Vereinen, Behörden u. s. w. Gutachten ein über die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals für Handel und Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, sowie für die Landeskultur. Diese Gutachten sprachen sich in ihrer überwältigenden Mehrheit in zustimmendem Sinne aus, und darum wollte die Regierung mit einer neuen Vorlage so lange warten, bis das in reicher Fülle vorliegende Material verarbeitet und ausserdem eine Verständigung mit den Provinzen über die Höhe ihrer Beitragsleistung herbeigeführt wäre. Beides ist inzwischen erreicht, und so dürfte das Kanalprojekt schon in allernächster Zeit der Volksvertretung vorgelegt werden.

Ehe wir auf die wirtschaftliche Bedeutung eines solchen Mittelland-Kanals näher eingehen, dürfte es von Interesse sein, einen Blick zu werfen auf die Kosten und die voraussichtliche Rentabilität des Unternehmens. Einschliesslich des Betrages für die im Anschluss an den Bau des Mittelland-Kanals geplante Weser-Kanalisation sind die Kosten des gesamten Rhein-Weser-Elbe-Kanals für die 470 km lange Hauptlinie und die 322 km langen Zweigkanäle nebst Speisekanälen, Sicherheitshäfen, Ausweichstellen u. s. w. auf 209 Millionen Mark veranschlagt, so dass das Kilometer auf 321 000 Mk zu stehen käme. Als Kanalabgabe sind, je nach der Tarifklasse, östlich des Kanals Dortmund-Ems-Häfen auf dem eigentlichen Mittelland-Kanale 0,50 bis 0,75 und 1,00 Pfg. pro Tonnen-Kilometer, auf der westlichen Strecke bis zum Rhein etwas höhere Sätze angenommen. Der Kanal soll im Jahre 1906/7 eröffnet werden. Nach den genauen Berechnungen des Herrn Wasserbauinspektor Sympher in Münster ist der Anfangsverkehr auf dem Gesamtkanal auf rund 9 500 000 Tonnen mit rund 14 000 000 000 Tonnen-Kilometer anzunehmen. Bereits bei diesem Verkehr würde sich eine Verzinsung des Baukapitals von 3,4 Proz. ergeben. Bis zum Jahre 1916/17 dagegen dürfte

sich der Verkehr so gesteigert haben, dass er auf rund 13 000 000 Tonnen mit 18 000 000 000 Tonnen-Kilometer zu schätzen ist, wodurch sich eine 4,5prozentige Verzinsung des Anlagekapitals ergäbe. Die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen $3\frac{1}{2}$ Proz. werden also durch die wirklichen Einnahmen bei weitem überschritten werden. Mit Recht dürfte daher Sympher den Ausspruch wagen, dass „noch nie für einen neuen Transportweg so überzeugende, auf wirklich vorhandenen Verkehrsmengen fussende Ermittlungen zu Gebote gestanden haben wie für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, und dass daher mit berechtigtem Zutrauen an die Ausführung in der Erwartung grossen Verkehrs und reicher Einnahmen herangetreten werden kann“.

Was nun die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals betrifft, so sind zunächst die Vorteile hervorzuheben, die er der deutschen Industrie bringen wird. Ganz besonders kommt hier die rheinisch-westfälische Industrie in Betracht, und zwar speziell die Roheisenproduktion. Nur bei einer erheblichen Ermässigung der jetzigen Frachtkosten kann sie auf dem Markt des Auslandes und in vielen Teilen des Inlandes konkurrenzfähig bleiben: denn sie hat am meisten darunter zu leiden, dass die Entfernung zwischen den Gewinnungsstellen, den Fabrikations- und Konsumtionsplätzen in Deutschland viel längere Eisenbahntransporte als z. B. in England notwendig macht, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass die deutschen Eisenbahnfrachtsätze erheblich höher als die meisten ausländischen sind.

Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal wird aber nicht nur eine Wasserstrasse der rheinisch-westfälischen Montanindustrie sein; es werden direkt oder indirekt alle Teile des preussischen Staatsgebiets, desgleichen auch Sachsen, Mecklenburg, Oldenburg, Thüringen und die Hansastädte durch den Mittelland-Kanal in Beziehung gesetzt werden. Von Industrien, die grosse Vorteile von dem Kanal haben würden, seien nur erwähnt: Die Cementfabrikation, die Leinen- und Glasindustrie, die Jutespinnerei, Papierfabrikation, die chemische Industrie; sie alle würden die Rohstoffe billiger beziehen, die Fabrikate billiger versenden können.

Von grosser Bedeutung ist der Kanal aber auch für die Landwirtschaft, und zwar speziell für die ostdeutsche. Abgesehen von der Förderung der Landeskultur wird er den Landwirten den Bezug der für sie so wichtigen künstlichen Düngemittel, wie Kalisalze, Thomasschlacke u. dergl., wesentlich verbilligen; vor allem aber wird er der ostelbischen Landwirtschaft neue Absatzgebiete für ihre eigenen Produkte schaffen. Er wird ihr insbesondere die Konkurrenz mit dem ausländischen Getreide auf dem westdeutschen Markte ermöglichen, während gegenwärtig der Bedarf dieser Gebiete zum grossen Teil durch Zufuhren aus Argentinien, den Balkanstaaten und Südrussland gedeckt wird. Der Osten und Westen des Reiches sind zwei ganz verschiedene Wirtschaftsgebiete mit anderer Produktion und Konsumtion; der Westen braucht Brot, Früchte, Viktualien und Nutzholz: das produziert der Osten; der Osten dagegen braucht Maschinen, Werkzeuge, Kohlen, Düngemittel: die erhält er vom Westen. Es giebt daher keinen klareren Beweis für die Zweckmässigkeit, ja die Notwendigkeit des Kanals als die Thatsache, dass er eine Verbindung herstellt zwischen diesen beiden grossen einander ergänzenden Produktions- und Konsumtionsgebieten. Dies ist auch von der Regierung wohl erkannt und mehrfach ausgesprochen worden. So erklärte der preussische Landwirtschaftsminister von Hammerstein-Loxten in einer Rede in Hannover: „Die wichtigste Aufgabe in unserem Staatsleben ist jetzt, unsere Verkehrsbeziehungen zu fördern und zu bessern, neben den Eisenbahnen die Wasserstrassen, die gegenüber den Tarifen der verstaatlichten Eisenbahnen ein wichtiges Korrektiv bilden. Seitdem wir ein gemeinsames deutsches Vaterland haben, ist es unendlich viel dringender als in den früheren Zeiten, Verbindungen zwischen Nord und Süd, zwischen Ost und West herzustellen. Der Mittelland-Kanal ist hierfür eins der wichtigsten Glieder, und die Gesundheit des ganzen Unternehmens ist es, die es in erster Linie gefördert hat. ... Eine Scheidewand zwischen Industrie und Landwirtschaft zu errichten, das ist absolut verkehrt. Im deutschen Vaterland sollen sich Industrie und Landwirtschaft