

Saale- und Mittellandkanal.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Südlinie.

Auf Einladung des Magistrats und der Handelskammer hatten sich gestern nachmittag im Auditorium maximum unserer Univerſität Mitglieder des Magistrats, der Handelskammer, der Landwirtschaftskammer, der Univerſität und anderer Behörden, sowie führende Männer der Industrie und des Handels ſammelngeſunden, um ſich von ſachkundiger Seite über die Frage der Einleitung des Mittellandkanals zwiſchen Hannover und der Elbe, inſonderere der Bedeutung der Südlinie für Halle und Umgebung unterrichten zu laſſen. Auch der Oberpräſident der Provinz Graf v. d. Schulenburg und der Regierungspräſident von Merſeburg Herr v. Gersdorff nahmen an der Veranſtaltung teil. Herr

Oberbürgermeiſter Dr. Rixe.

leitete die Vorträge mit folgendem Wortort ein:
Namens der Handelskammer und des Magistrats zu Halle ſache ich die Ehre und Freude, Sie zu begrüßen und Ihnen den Dank dafür auszusprechen, daß Sie unſerer gemeinſamen Einladung gefolgt ſind und damit die Bedeutung einer Frage anerkannt haben, die nicht nur für die Stadt Halle und den Handelskammerbereich Merſeburg, ſondern für unſere ganze Provinz und weite Nachbargebiete eine Lebensfrage wird. Neues Leben iſt mit dem Kriege in unſere Provinz gekommen und hat dieſem inneren Landesteil von Reich und

Geheimrat Dr. Stegemann und Herr Dr. Waſcher haben ſich zum Vortrage bereit finden laſſen. In dem ich beiden Herren den Dank der veranſtaltenden Körperſchaften ausſpreche, heiße ich Sie in Halle von Herzen willkommen. Sie betreten hier einen Boden, wo ein gewerbeltätiges Bürgerium an der Arbeit iſt und mit der kollektiven Kraft der Selbſtvermaltung lebendige Staatsgeſinnung verbindet. Freier offener Weltſinn und die Liebe zur Heimat ſtehen vereint auf hoher Warte, lebend und flarend den Weg zum hohen Ziele hoffnungstreuer Zukunft.

Danach ſprach Herr

Herr Regierungsrat Dr. Stegemann.

über die Vollendung des Mittellandkanals. In einem hiſtoriſchen Rückblick berichtete er, wie bereits vor mehr als 200 Jahren der damalige Herzog von Braunschweig einen Mittellandkanal, d. h. eine Verleerungsverbindung von der Weſer zur Elbe erſtrebt hat und wie dann ſpäter Napoleon I. ſelbſt, Waſs, Rhein, Weſer und Elbe durch eine Querlinie verbinden wollte. Der Mittellandkanal iſt inzwiſchen gebaut mit Ausnahme der Strecke Hannover—Elbe. Neuerdings iſt die Gegenſchaft, die ſeinerzeit im Landtage das Projekt eines Kanals von Hannover zur Elbe zu Fall brachte, gewichen. Der Krieg hat auch darin umgeſtaltet gewirkt. Man iſt ſich einig, daß möglichſt bald der Mittellandkanal über Hannover hinaus Anſchluß an das Waſſernetz jenseits der Elbe erhalten muß.
Im Weſentlichen kommen drei Linien in Betracht:

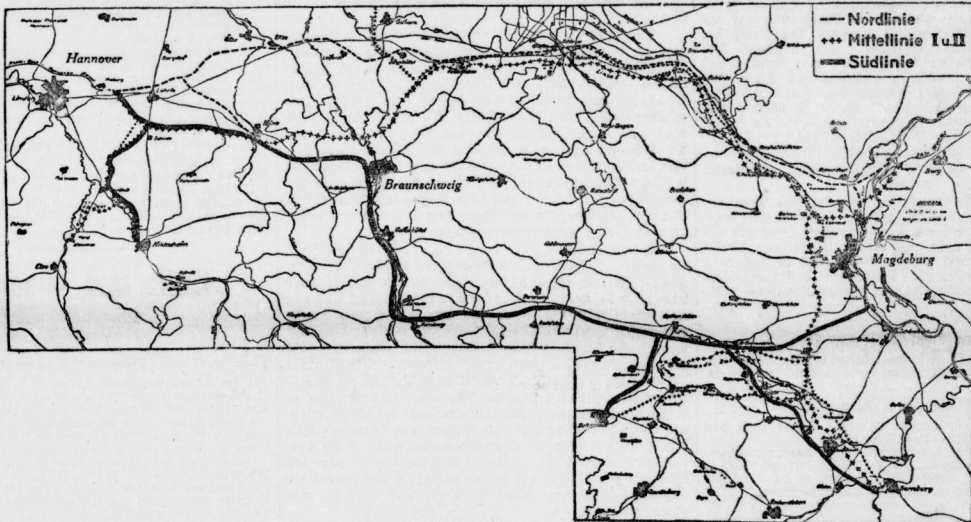
Erzeugung Deutſchlands ausmacht und die Zuerproduktion ein Drittel der deutſchen Getreideerzeugung darſtellt. Das Gebiet, das durch die Südlinie Anſchluß an das Waſſernetz erhalten ſoll, iſt folſo

erſtklaſſig im Reichtume ſeiner Bodenschätze und ſeiner Bodenkultur.

Die Nachwirkungen des Krieges, die Mißverteilung unſerer Volkserzeugung mit etwa 15 Milliarden jährlich wird uns zwingen, die Produktivität Deutſchlands in jeder Beziehung auf das Höchſtmögliche zu bringen. Da bietet dieſes mitteldeutſche Gebiet beſondere Entwidlungsmöglichkeiten durch die Gewinnung von Kohle, Eiſen und Chemikalien.

Man kann den Durchgangsverkehr vom Weſten nach Berlin, den der Mittellandkanal zu beſtändigen hat, mit 3½ Milliarden Tonnen annehmen. Demgegenüber iſt der Ortsverkehr, den der Anſchluß des mitteldeutſchen Industriegebietes an das Waſſernetz durch die Südlinie erwarten läßt, noch etwas höher, nämlich 4 Milliarden Tonnen. Die Freunde der Südlinie verlieren übrigens keineswegs die volle Bedeutung der Nordlinie als Durchgangsverkehrsader. Nur ſind bei der Anſicht: zunächst kann die Südlinie — mit geringem Zeitverlust für die Seife — den beabſichtigten Zweck ebenfalls voll erfüllen, und darüber hinaus leiſtet ſie noch eine andere ebenſo wichtige Aufgabe: den Anſchluß jener enorm reichen Industriegegend im Süden der Provinz.

Später, wenn die Südlinie für den Verkehr nicht mehr



Staat wirtschaftlich und techniſch eine Geſtung gegeben, wie ſie noch vor wenig Jahren der weltſchließende Welt nicht geahnt hatte. Neue Verkehrsarten von rieſenartiger Größe ſind in kurzer Zeit aus der Erde gewachſen, alte Verkehrsarten haben ſich erweitert, Kraftwerte, an Verſtärkung alles bekannte Maß überbietend, ſind entſtanden, die Kohleneinnahme hat ſich vervielfacht und der unauswählbar anſchwellende Zu- und Abstrom von Weſen und Gütern hat einen Verkehr erzeugt, dem die verſchiedenen Mittel nicht gewachsen ſind.
Die Veranſtaltung ungeſchilter Tausender von Arbeitern hat neue Verbindungen hervorgerufen und zu Gemeindegewinnungen geführt, wie ſie ſonſt nur in Jahrhunderten möglich wurden. In den Städten wie auf dem Lande reiht ſich ein Großunternehmen an das andere; mächtigste wirtschaftliche Verbände tun ſich auf, und die unerschöpflichen Kräfte des Wirtschaftslebens ſchaffen ein Bild des ſammelnarbeitens und lebens der Weſen, das bisher nur in den weſentlichen Teilen der Menſchheit zu finden war. Zwar iſt das Ganze aus dem Kriege heraus geboren, doch das Weſentliche wird auch im Frieden bleiben; der alles mit ſich reiſende Strom der Zeit läßt ſich nach Rückſicht geordneter Verhältniſſe wohl in des Zeit leiten, das kluge Vorausſicht ihm beſtimmt, aber einmal ins Leben getreten, beherrscht er das Leben nach der Kraft und Ordnung des Naturgeſetzes, die allen Dingen innewohnt.

Sollen die jungen Kräfte der neuen Zeit ſich im Frieden geſund und lebensvoll regen ſo beſteht es, ſchon jetzt im Kriege die Bedingungen vorzubereiten, unter denen ſie ihrem großen Zweck dienen werden.

Eine der grundlegenden Bedingungen für das wirtschaftliche Gedeihen unſerer Provinz iſt die Verſtärkung des Waſſerweges, der die Provinz Sachſen mit dem weſtlichen Waſſerſtraßennetz verbindet. Die Erkenntnis dieſer Notwendigkeit iſt heute allgemein, ſo ſehr auch die Meinungen über die Richtung des Weges auseinandergehen. Dieſe aber zum Vorteil des Ganzen und aller Teile zu beſtimmen, wird beſondere Weisheit erfordern. Das Reich, der preußiſche Staat, mehrere unſerer Nachbarstaaten, die Verwaltung unſerer Provinz, eine große Reihe von Städten und Kreiſen und das Wirtschaftsleben der Provinz Sachſen in allen ſeinen Zweigen iſt daran beteiligt. Nicht ſich genug kann die Auseinanderſetzung der mit einander ſtreitenden Anſchauungen beginnen, auf daß bald nach dem Frieden das große Friedenswerk mit dem besten Willen begonnen werde. Darum haben wir, Handelskammer und Magistrat in Halle, in gemeinſamer Erkenntnis der Verantwortung, die wir für die Entwicklung unſeres Interſſengebietes, ebenſo wie unſerer Heimatprovinz tragen, die heutige Verſammlung veranſtaltet, um die ſammeln Unterſuchen für in die Frage kommenden Waſſerwege öffentlicher Prüfung zu unterbreiten. Zwei hervorragende Sachkenner, Herr

Die Durchgangslinie Hannover—Debitſelde—Genthin;

die Südlinie Hannover—Braunschweig—Börzum—Oſchersleben—mit Elſtkanal nach Halberſtadt und Gabelung nach Magdeburg und Bernburg; und die Verleerungslinie: Hannover—nördlich Braunschweig—Debitſelde—Magdeburg mit Abzweigung von Magdeburg nach Bernburg und Elſtkanal nach Halberſtadt.

Die fügezte Linie iſt die von Hannover nach dem Klauer Kanal. Alle anderen Linien ſtehen Konzeſſionen dar. Aus dem beigefügten Bild, das der „Braunſchweigischen Landeszeitung“ entnommen iſt, ſind die verſchiedenen projektierten Nordlinien erſichtlich. Außerdem aber auch die Südlinie.

Für die letztere beſteht lebhaftes Intereſſe in erſter Linie im Braunſchweigischen, Anhaltiſchen, im ſüdlichen Teile der Provinz Sachſen und im Königreich Sachſen. Aus den Erörterungen läßt ſich jetzt als Hauptfrage die heraus:

Soll nur eine Linie für den reinen Durchgangsverkehr Weſtſalen—Berlin geſchaffen werden, die natürlich den kürzeſten und ſchnellſten Weg zu wählen hat, oder ſoll man im Intereſſe der höheren Rentabilität und der Erſchließung beſonders induſtriereicher Gegenden das züſſige Waſſerſtraßennetz mit dem weſtlichen ſo verbinden, daß das mitteldeutſche Industriegebiet in das große Waſſerſtraßennetz einbezogen wird.

In letzterer Beziehung hat die Südlinie, die bei Oſchersleben in einer Gabelung zur Elbe und zur Saale geführt wird, alle Vorteile für ſich. Es muß auch fraglich bleiben, ob nach dem Kriege Berlin nicht in höherem Maße mit Kohlen und Eiſen aus Oſterſchleſien verſorgt wird als aus dem Rheinlande, da ja das Rheinland und Weſtſalen ihre Erzeugniſſe in verſtärktem Maße nach den Nordſchiffen und nach Holland werden abgeben müſſen. Für die Durchgangslinie Hannover—Berlin ſind aber die Tragſachen anſteht und Eilen mit zwei Dritteln aller Tragſachen angenommen. Die Südlinie verbindet den Weſten gleichfalls mit dem Oſten, wenn auch auf einem Umweg. Aber ſie erſchließt zugleich ein Industriegebiet, in dem 45—50 Prozent der ſammeln Braunkohle von Deutſchland erzeugt wird, die Raiffeſicherung 750 Millionen von 1000 Anteilen beträgt, die Erzförderung ein Zehntel der ſammeln

ausreicht, verlangen auch die Freunde der Südlinie, daß dann unbedingt eine Nordlinie als fügezte Verbindung zwiſchen Weſtſalen—Berlin für den raiffeſten Durchgangsverkehr geſchaffen wird.

Beide Projekte ſehen ſich nicht in ihrer Lebensfähigkeit. Die Freunde der Nordlinie haben inzwiſchen erkannt, daß es nicht angehe, dieſes ſo von Natur ausgezeichnete Gütegebiet beim Bau des Mittellandkanals unbeachtet liegen zu laſſen. Sie erſtreben darum Verbindung zur Saale, indem ſie eine Zweiglinie parallel der Saale und Elbe ziehen. Aber abgesehen ſind von dem techniſchen Schwierigkeiten, die zu überwinden ſind, hat dieſes Kanalſtück in wirtschaftlicher Beziehung alles gegen ſich. Der Verkehr läßt ſich auf den zufließenden Elbe und Saale billiger beſtändigen. Die Linie wird ſehr teuer, es wird ſich kein Staat dafür finden, der die Mittel herſchibt.

Ein Einwand, der gegen die Südlinie erhoben wird, iſt, daß ſie für die Hauptſtücke Halle—Bernburg eine lobende und ſo romantiſchen Fluglinie verſchleudere. Aber dieſer Einwand iſt nicht haltbar. Gewiß, es müſſen Talpferren in die Oer und in die Erde eingedaut werden, aber das wird in einer Weiſe geſchehen, daß die Schönheit der Gegend nicht leidet. Die Südlinie bietet weiter einen Vorteil, daß ſie das große Brauch züſſig Braunſchweig der landwirtschaftlichen Benutzung ſchließt. Es kommen da 2170 Morgen in Betracht, von denen 15620 auf preußiſches Gebiet liegen. Ein ſolches Gelände von dieſem tiefen Ausmaß dürfen wir, wo es gilt, in Deutſchland alle Wirtschaftsmöglichkeiten auszunutzen, nicht mehr länger ungenutzt laſſen. Das Land dort wird, wenn der Südlanal durchgeführt wird eine Wertverigerung von mindere als 5 Millionen Mark erfahren. Die Wertverwertung im Berg iſt gleichfalls eine Aufgabe, die der Regierung zugewandt werden muß. Man wird inſamamt 10 Talpferren im Oer- und im Bodeal anlegen und 154 Millionen Kubikmeter Waſſer, aufzuſuchen 12000 Bedeckkräfte werden dort für einige Zeiten gewonnen.

Der Verbindungskanal an der Oſchersleben nach Bernburg verdient bei der Einſiehung des Südlkanals eine ſondere Würdigung. Er, im Verein mit der Saaleanſchließung, die für Tausend-Tonnen-Schiffe den Zufluß einrichtet muß, macht den Kanal für das Königreich Sachſen, inſonderheit für Leipzig, erſt recht begehrenswert. Der Verbindungskanal Oſchersleben—Bernburg, die Saalekanalſchließung und dann weiter der Saale—Elbe-Kanal ſammeln das Südlanalprojekt zu einer wahrhaft großartigen

