

IV. Die wichtigsten neuen deutschen und österreich-ungarischen Kanalgesetze und Kanalprojekte. 1. Die preussischen Kanalgesetze vom 9. Juli 1886 und 1. April 1906. Den zuerst aus Interessentenkreisen geleiteten Wünschen Folge gehend, hat die königliche Staatsregierung zur Lösung der 1860er Jahre verschiedene Linien für eine Kanalverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und dem bestehenden Binnenschiffahrtssystem der Elbe, Oder und Weichsel aufsuchen und Projekte für einzelne derselben ausarbeiten lassen. Ein besonderes Gewicht wurde dabei auf die Ermittlung einer solchen Richtungslinie gelegt, welche für die zu erwartenden Transporte von Holzprodukten, namentlich Kohlen, die billigsten Frachten zu verbürgen und hierdurch die Lebensfähigkeit des ganzen Unternehmens am sichersten in Aussicht zu stellen imstande wäre. Nähere Mitteilungen über die ausgearbeiteten Entwürfe gibt die im Jahre 1877 von der Staatsregierung dem Landtage mitgeteilte Denkschrift „Die im preussischen Staate vorhandenen Wasserstraßen, deren Verbesserung und Vermehrung“ S. 81 ff. Einer der dort erörterten Entwürfe ist nach Umarbeitung durch die Sanitäts-Ministerial- und Hof- im wesentlichen von der Kanalvorlage des Jahres 1899 übernommen worden.

Durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 wurde die Regierung zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals (richtiger Herra-Emshöfen-Kanal genannt) ermächtigt. In § 1 des Gesetzes war zum Ausdruck gebracht, daß dieser Kanal aufgeführt werde „als Leistungs eines Schiffahrtskanals, der bestimmt ist, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und unteren Elbe und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden“. Dieser das rheinisch-westfälische Industriegebiet (Dortmund und Herra) mit Embden verbindende 282 km lange Kanal ist in den Jahren 1892/99 gebaut worden. Er hat einschließlich der von den Interessenten erhaltene Grunderwerbkosten rund 80 Mill. M gekostet.

Literatur: Dortmund-Ems-Kanal, Festbericht zur Eröffnung desselben (Berl. 1899); Schwedenbied, Festbericht zur Eröffnung des neuen Embder Seehafens (1901).

Ein während seines Baues am 17. April 1894 bezogener Geleitenwurf betr. den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund-Ems-Kanal zum Rhein (Sub-Emshöfen) wurde am 18. Mai 1894 von Abgeordnetenhaus in zweiter Lesung abgelehnt. Darauf legte die Regierung am 15. März 1899 dem Landtage den Entwurf eines Gesetzes betr. den Bau eines Schiffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe vor. Den Gegenstand der Vorlage bilden die folgenden Kanalteile: a) Dortmund-Rhein- oder Emshöfen-Kanal, 39,5 km lang, b) Ergänzungen des Dortmund-Ems-Kanals, c) Mittelkanal vom Dortmund-Ems-Kanal bis zur Elbe, 324,9 km lang, mit 3 Zweigkanälen, d) Weiserkanalisierung von Hameln bis Bremen.

Der Kanal sollte in den Wohnungen des Dortmund-Ems-Kanals erbaut werden und einschließlich einer 102,1 km langen Strecke des Dortmund-Ems-Kanals von Herra bis Bevergern, die er in sich aufnehmen sollte, 466,5 km lang werden. Auf diese Strecke sollten nur 18 Schleusen, also auf 36 km eine Schleufe kommen. Vergleichsweise sei bemerkt, daß der Rhein-Marne-Kanal auf 31,5 km Länge 180 Schleusen, d. h. auf weniger als 2 km eine Schleufe hat.

Die Vorlage wurde vom Abgeordnetenhaus in dritter Lesung am 19. Aug. 1899 verworfen.

Der Abkündigung einer von ihm im Jahre 1901 vorgelegten erweiterten wasserwirtschaftlichen Vorlage hat die Regierung durch Aufhebung des Landtages vorgebeugt. Im Jahre 1904 hat die Regierung dann ebenfalls dem Landtage einen Gesetzentwurf betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vorgelegt, der sich von den Gesetzesentwürfen des Jahres 1899 und 1901 im wesentlichen dadurch unterscheidet, daß das Kanalstück von Hannover zur Elbe mit verschiedenen Stichkanälen und die Weiserkanalisierung fortgelassen war. Mit Rücksicht auf diese Begünstigung und die Ungefestigung, die die Kanalvorlage in der Kommission erhalten, ist sie dann vom Landtage angenommen worden. Sie ist demnach als Gesetz vom 1. April 1906 promulgiert worden. Nach diesem Gesetze sollen gebaut werden 1) ein Kanal vom Rhein bis zum Dortmund-Ems-Kanal (der hierfür ausgeworfene Betrag von 745 000 000 M wird schmerzlich ausreichen), 2) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal, 3) ein Kanal von Bevergern am Dortmund-Ems-Kanal nach Hannover. Es soll (jodann 4) die Lippe kanalisiert werden und (jodann 5) verschiedene Arbeiten zur Verbesserung der Kanalstruktur vorgenommen werden. Für all diese Arbeiten sind zusammen 350 750 000 M ausgeworfen worden. Ferner sind 6) für Herstellung eines Großschiffahrtstroges Berlin-Stettin 48 Mill. M, 7) für die Verbesserung der Oder-Weichsel-Strasse 21 175 000 M und 8) für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Mager Neiße bis Breslau sowie für Versuchsbauten auf der Strecke von Breslau bis Fürstberg und für die Anlage eines oder mehrerer Staubecken 19 650 000 M herbeizuziehen.

Durch den Großschiffahrtstrog Berlin-Stettin wird Stettin eine Ausdehnung für die Schiffahrt erhalten, die es durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal und den im Juni 1900 eröffneten Elbe-Extrase-Kanal (der mit preussischem Zuschuß für Rechnung Lübecks gebaut worden ist) erreichen hat. Außerdem ist die Befürchtung der schlesischen Montanindustrie, daß sie durch die Inbetriebnahme dieser Wasserstraße geschädigt werden würde, durch eine in ihrem Interesse in § 11 getroffene Bestimmung beseitigt worden. Es würde zu weit führen, die sämtlichen — zum Teil ganz neuen — Bestimmungen des Kanalgesetzes an