

Otto Neumann

Die Rostocker Kanalfrage und die Industrialisierung der Warnowkante

[S.l.], [1907]

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn769936644>

Druck Freier  Zugang  OCR-Volltext



5 Tabellen.

MK-875¹⁻⁵.



UB Rostock

28\$ 010 135 839



Die Rostocker Kanalfrage
und die
Industrialisierung
der Warnowfante.

Otto Neumann, Rostock.



Geschenk.

4. IV. 1907.

Die Rostocker Kanalfrage und die Industrialisierung der Warnowkante.

Von

O t t o N e u m a n n = R o s t o c k .

Nachdem die Rostocker Kanalfrage fast ein Menschenalter hindurch stagniert hat, ist sie in letzter Zeit erfreulicherweise wieder mehr in den Mittelpunkt des Interesses getreten. Auch städtische wie staatliche Behörden scheinen erneuert Erwägungen hierüber anzustellen.

Während nun bisher die Route Rostock—Berlin als das allein in Frage kommende Projekt Geltung hatte, sind mit der Wiederbelebung der Kanalfrage hiergegen Einwendungen erhoben und von einem „Rostocker Kaufmann“ die Route Rostock—Ribnitz in Vorschlag gebracht und zwar unter höchst beachtenswerter Begründung. Ueber diese beiden Projekte ist öffentlich mehrfach gestritten, was jedenfalls das Gute hat, daß die Angelegenheit von verschiedener Seite beleuchtet und das Interesse dafür angeregt ist.

Es ist fraglos, daß das Rostock—Ribnitzer Projekt außerordentlich viel für sich hat. Es bringt uns vor allem, das ist ja der Grundgedanke des Ganzen, in Verbindung mit dem gesamtdeutschen Kanalnetz. Der Weg bis Stettin wäre ohne Schleusen zu erreichen, die Durchstechung der 20 Km. langen Kanallinie Rostock—Ribnitz stößt auf keinerlei Terrain-schwierigkeiten und die Kosten derselben wären gegenüber denen des Rostock—Berliner Kanals minimal zu nennen. Endlich schließt der Ribnitzer Kanal einige merkantile Nachteile aus, die der Berliner für Rostock wahrscheinlich zur Folge haben würde.

Das sind alles Momente, die außerordentlich für das Projekt Rostock—Ribniß sprechen, und die Rostocker Kaufmannschaft ist denn auch zum großen Teil für dieses gewonnen.

Indes scheint mir dieses Projekt in der bisherigen Darlegung doch einen großen, grundlegenden Fehler zu haben. Es ist immer nur von einem Rostock—Ribnißer Kanal gesprochen und alles übrige als selbstverständlich außer acht gelassen. Das Projekt aber in dieser gedrängten Form zu betrachten ist durchaus falsch und führt zu Irrthümern. Nur unter Betrachtung des Projektes in seiner Gesamtheit, als „Rostock—Ribniß—Stettiner Binnenschiffahrtsweg“ kann man zu einer richtigen Beurteilung kommen. Unter diesem Gesichtspunkt aber sieht das Projekt doch etwas anders aus, und es ergeben sich außerordentliche Bedenken.

Mit dem Rostock—Ribnißer Kanal, trotz all der scheinbaren Vorzüge, trotz der billigen Herstellungskosten, trotz des schönen Gedankens lediglich damit das großdeutsche Kanalnetz zu erreichen, mit diesem Kanal allein wäre doch nicht viel erreicht, denn wenn wir damit auch bis nach Ribniß gelangen, so ist von diesem lieblichen Städtchen bis nach Stettin doch noch ein weiter Weg, weiter wie wohl manche sich vorstellen mögen. Ja, es scheint, als wenn der größere Teil derjenigen, die für den Kanal eingetreten, sich diesen Weg überall nicht genügend vergegenwärtigt haben. Es scheint dort die Vorstellung obzuwalten, der Saaler Bodden und das Stettiner Haff lägen friedlich nebeneinander und die Boote könnten in idyllischer Nähe aus jenem in dieses hinabgleiten. Das ist leider nicht so. Zwischen dem Bodden und dem Haff liegt eine fatale Wegstrecke, die sich für die Fahrt mit Kanalbooten gar wenig eignet.

Eine irrtümlische Auffassung ist es auch, wenn zugunsten des Kanals angeführt wird, daß er uns die pommersche Gegend oder Teile derselben neu erschließe. In dieser Beziehung wird durch den Kanal wenig oder nichts geändert. Der projektierte Wasserweg läuft lediglich an der pommerschen Küste entlang und alle Plätze, die dadurch berührt werden,

sind auch schon jetzt auf dem Wasserwege via Warnemünde zu erreichen

Anders wäre es, wenn der Kanal von Ribnik aus über Sülze, Tribsees, Demmin dem Laufe der Rednik-Trebel-Beene folgen und Vorpommern in seiner ganzen Ausdehnung durchqueren würde. Das wäre allerdings ein idealer Weg für den Kanal. Ich komme auf dieses Projekt noch näher zurück.

Erst durch dieses würde die Linie Rostock—Ribnik—Stettin zu einem wirklichen Binnenschiffahrtsweg, ein solcher ist sie in der bisher propoznierten Form überhaupt nicht.

Betrachten wir einmal die ganze Wegstrecke, die von Rostock Stadt bis Stettin zu befahren wäre.

Diese setzt sich wie folgt zusammen:

Rostocker Hafen bis Kanaleinfahrt	10	Km.
Kanalstrecke	20	„
Saaler, Bodstedter, Barther Bodden, Grabow	55	„
Offene See, Prohner Wief	15	„
Stralsunder Bucht und Bodden	25	„
Greifswalder Bodden	30	„
Beene	50	„
Stettiner Haff	50	„
Oder bis Stettin	35	„

zusammen 290 Km.

Diese Strecke, die auf der Karte abgemessen ist, dürfte sich in Wirklichkeit noch etwas vergrößern, so daß für sie mindestens 300 Kilometer anzunehmen sind. Das ist, lediglich als Zufahrtsstraße zum deutschen Kanalnetz gedacht, immerhin ein ganz respektabler Weg, selbst für eine Kanalschiffahrt, wo es ja auf einige Kilometer mehr oder weniger nicht ankommt. Bis Berlin hätten wir auf diesem Wege von Rostock aus ca. 500 Kilometer.

Mit Ausnahme der Kanalstrecke Rostock—Ribnik (20 Km.), wo die Boote vom Lande gezogen werden könnten, müßten die Boote auf dem ganzen Wege bis Stettin durch Schlepsschiffahrt bewegt werden. Das würde den Transport sicherlich ver-

teuern. Aber Hindernisse wären das alles noch nicht. Etwas anderes ist es, was das Projekt höchst bedenklich macht und vielleicht in Frage stellt.

Die Rähne haben auf dem Wege bis Stettin folgende Strecken zu passieren:

1. Nach Austritt aus dem Grabow die offene See und das Prohner Bief mit 15 Km.;
2. den Greifswalder Bodden mit 30 Km.;
3. das Stettiner Haff mit 50 Km.

Das ist also eine Fahrt von 45 Km. in See, ein Weg, der länger ist als von Warnemünde nach Gjedser. Dazu kommen über 50 Km. über das Haff, die das gleiche bedeuten wie die Seefahrt. Zusammen also 95 Km. oder ein Drittel der ganzen Strecke, die ein Befahren mit Kanalkähnen höchst zweifelhaft erscheinen lassen.

Sicherlich mag es ja günstige Tage im Jahre geben, an denen dies möglich ist, aber was nützt es, wenn, hoch gerechnet, an vielleicht hundert Tagen im Jahre diese Fahrt angängig ist, sie aber in der übrigen Zeit des Jahres, besonders im Frühjahr und Herbst, der Zeit der lebhaftesten Verfrachtung, ausgeschaltet wird. Damit läßt sich eine konsequente Schiffahrt nicht durchführen.

Gewiß gibt es auch handfeste ODERKähne, die für eine Fahrt über das Haff und für kurze Seefahrt eingerichtet sind, aber es hat wenig Zweck, wenn die Linie Rostock—Ribniß—Stettin nur mit Spezialfahrzeugen zu befahren ist. Nur wenn alle Binnenschiffahrtsboote hier verkehren können, hat das Projekt einen tatsächlichen Wert. Nur dann kann der Kanal ein wirkliches Glied im Verkehr des großdeutschen Kanalnetzes werden, sonst sinkt er zu lokaler Bedeutung herab.

Hören wir jetzt einmal, was zu der Seefahrt der Kanalkähne zu sagen ist.

Gegen das Ribnißer Projekt wurde von gegnerischer Seite die Einwendung erhoben, daß sich der Kanal Rostock—Ribniß nicht vernetwendige, sondern daß schon mit einem Durchstich der stellenweise kaum 1 Km. breiten Landenge bei Bustrów oder Dierhagen der gleiche Zweck erreicht werde. Das

mag auch was für sich haben, denn wenn die Boote jene 90 Km. Seefahrt überwinden müssen, kommen sie über die 20 Km. Warnemünde—Dierhagen auch wohl noch hinweg.

Auf die Frage, „ob die Rähne in offener See verkehren können“, wird nun in der „Kost. Ztg.“ Nr. 186 vom 12. Juli 1906 erwidert: Die See wird von diesen Rähnen auf eine kurze Strecke im Stettiner Haff passiert — — längere Strecken offener See, wie Warnemünde—Wustrow eignen sich in keiner Weise zum Rahnverkehr.

Daß die Rähne im Stettiner Haff nur eine kurze Strecke zu passieren haben, ist falsch. Die Strecke beträgt 50 Km., also ein gut Stück Weges, ein Sechstel der ganzen Route Rostock—Stettin. Die Rahnfahrt auf der etwa 20 Km. langen Strecke Warnemünde—Wustrow oder Dierhagen wird hier also für unmöglich erklärt und dabei übersehen, daß die Rähne weiterhin die doppelte Strecke in offener See zurückzulegen haben oder, die Haff-Fahrt mitgerechnet, das Vierfache. Jedenfalls gibt Schreiber mit seinen Worten: „Längere Strecken in offener See (womit er schon solche von etwa 20 Km. meint) eignen sich in keiner Weise zum Rahnverkehr“ seinem eigenen Projekt den Todesstoß.

Der springende Punkt bleibt also: Können die Binnenschiffahrtsrähne jeglicher Art und ohne Einschränkung jene Strecken offener See passieren?

Es wird Sache unserer Herren Schiffer sein, sich hierüber auszusprechen. Die Herren, die ich diesertwegen angegangen bin, haben die Frage, ebenso wie der Herr „Kostoker Kaufmann“, verneint. Ist das tatsächlich der Fall, ist jene Fahrt über See für Binnenschiffahrts-Fahrzeuge nicht oder nur in sehr beschränktem Maße angängig, so ist damit das Projekt, so schön es sonst erscheinen mag, zu Grabe getragen. Ich will nur noch anführen, was der Zentral-Verein für Hebung der Deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt hierüber sagt. Er schreibt mir auf meine Anfrage: „Für Kanalkähne würde die Fahrt

durch die Küstengewässer und das Haff nur bei ganz günstigem Wetter möglich sein, so daß auf der geplanten Schiffahrtsstraße häufig mit Verzögerungen gerechnet werden müßte und ein geregelter Verkehr gänzlich in Frage gestellt wäre.

Nach den vorausgegangenen Darlegungen erscheint das Projekt Rostock—Ribnitz zum mindesten in Frage gestellt. Das ist um so bedauerlicher, als es in der ersten Beleuchtung schien, daß hier mit wenigen Mitteln viel erreicht werden könnte. Bei näherer Betrachtung erweist sich aber, daß äußere Umstände den Nutzen dieser Wasserstraße derart einschränken, daß ihr Wert illusorisch wird.

Wenn nun der durchaus wünschenswerte Gedanke, Rostock in unmittelbarer Weise mit dem deutschen Binnenschiffahrtsnetz zu verbinden, wachgehalten werden soll, so müssen wir uns umsehen, durch welche Wege dies sonst möglich ist. Es können hier meines Erachtens folgende Projekte in Betracht kommen:

1. Die Warnow-Havel-Linie
Rostock — Güstrow — Plau — Fürstenberg — Berlin;
2. Die Rucknick-Trebel-Peene-Linie
Rostock — Ribnitz — Sülze — Tribsees — Demmin — Anklam — Stettin;
3. Die Warnow-Elde-Linie
Rostock — Güstrow — Plau — Parchim — Neustadt — Grabow — Dömitz.

Nr. 1 ist das alte Rostock—Berliner Kanalprojekt, um das nunmehr schon länger denn dreißig Jahre gestritten wird. Wäre es vor drei Dezennien zustande gekommen, so hätte es für Rostock jedenfalls eine große Bedeutung gewinnen können. Heute hat sich in dieser Beziehung manches geändert. Trotzdem ist es natürlich, daß man in erster Linie, weil hier ein wirklich durchgearbeitetes Projekt vorliegt, auf dieses zurückgreift. Gerade in letzter Zeit ist dasselbe ja wieder vielfach ventilirt und seine Durch-

führung als wünschenswert und notwendig hingestellt. Merkwürdigerweise lassen aber alle diese Darlegungen jegliche Zahlen hinsichtlich der Herstellungskosten vermissen.

Wir müssen also in dieser Beziehung auf das alte (Heß'sche) Projekt zurückgreifen, das im Jahre 1873 auf Veranlassung des Rostocker Kanalvereins ausgearbeitet ist.

Heß berechnet die Kosten wie folgt:

für den Warnowlauf	1/2 Mill. Mk.
von da bis zum Ausgang des Blauer Sees	7 1/2 Mill. Mk.
vom Blauer See bis Fürstenberg	1 Mill. Mk.

Das sind also zusammen 9 Millionen Mark. Nun ist aber zu berücksichtigen, daß dieses 25 Jahre alte Projekt nur für einen Verkehr von 350 Tons-Booten ausgearbeitet ist, eine Abmessung, die den damaligen Verhältnissen durchaus entsprach. Heute müssen wir hierfür aber mindestens 500 Tons annehmen. Der Zentral-Verein für Hebung der deutschen Kanalschiffahrt, mit dem ich diesertwegen korrespondierte, verlangt sogar 600 Tons. Das würde natürlich die Kosten des Kanals wesentlich erhöhen und wir können für die Strecke Rostock—Fürstenberg schätzungsweise wohl 11 Millionen Mark annehmen. Mit diesen 11 Millionen gelangen wir nun also glücklich bis Fürstenberg. Und dann? Dann steht der Kahn, wenn auch nicht wie der Dohse vor dem Berge, so doch wie der Walfisch vor dem Goldfischeich. Er kann nicht weiter, denn der Wasserweg Fürstenberg—Berlin trägt (nach den Angaben des Zentralvereins für Kanalschiffahrt) nur Fahrzeuge mit 150 Tons Belastung. Es ist eine Kurzsichtigkeit, wenn die heutigen Freunde des Rostock—Berliner Kanals dies unbeachtet gelassen haben. Man hat sich die Sache bis zur mecklenburgischen Grenze angesehen und das übrige dem frommen Wunsche überlassen. Wird nun Preußen uns zu Liebe diese Wasserstraße unter großen Kosten so ausbauen, daß sie mit 500 Tons-Booten zu befahren ist? Das erscheint mir höchst

zweifelhaft. Preußen hat gar keine Veranlassung dazu. Es hat von Berlin seine großen Wasserwege nach Hamburg und Stettin, aus welchem Grunde sollte es also noch den Weg nach Fürstenberg—Rostock schaffen, der eine Konkurrenz für Stettin bedeuten würde. Es widerspräche dies geradezu seiner eigenen Wirtschaftspolitik. Schon bei Entstehen des Projekts anfang der siebziger Jahre ist Preußen anfänglich auf alle Ideen bereitwilligst eingegangen, um schließlich doch immer wieder Ausflüchte zu suchen. Preußen will eben seine Wasserstraßen im eigenen Lande haben und nicht in Mecklenburg. Das ist auch sehr natürlich, denn wo wirtschaftliche Interessen in Frage kommen, hört die Gemütlichkeit und die nachbarschaftliche Freundschaft auf.

Hätte es nun andererseits Zweck, den Kanal Rostock—Fürstenberg, um ihn der andern Strecke anzupassen, für 150 Tons-Boote zu bauen, nachdem man ihn vor 25 Jahren schon auf 350 Tons projektiert hatte. Das wäre doch wohl die Kosten nicht wert. Mit einem Kanal für 150 Tons-Boote macht man Rostock nicht, wie da für das Projekt gesagt wurde, zu einem großen Im- und Exporthafen.

Mir erscheint es danach kaum noch einen Zweck zu haben, über das Projekt Rostock—Fürstenberg—Berlin zu diskutieren.

Sehen wir uns jetzt also mal Projekt 2, die Recknitz-Trebel-Beene-Linie an. Der Weg führt uns hier von Rostock durch den Kanal nach Ribnitz und von hier den Flußläufen der Recknitz, Trebel, Beene folgend über Sülze, Tribsees, Demmin, Anklam nach Stettin. Ich komme auf dieses Projekt nur als Folge des in Vorschlag gebrachten Kanals Rostock—Ribnitz—Stettin, um hier den Seeweg zu vermeiden. Ich kann für das Projekt sonst weiter nichts anführen, als daß sich infolge der günstigen Terrainverhältnisse die Kosten wahrscheinlich wesentlich billiger stellen würden wie bei Projekt 1, daß es uns die pommersche Landgegend erschließen würde, und daß es für Rostock handelspolitisch Nachteile ausschaltet, die man von dem Berliner Kanal

besürchtet. Das sind ja allerdings Vorteile, die stark ins Gewicht fallen. Betreffs der Kosten im Vergleich mit dem Berliner Kanal, will ich nur bemerken, daß bei ersterem Höhendifferenzen von 50 Meter zu überwinden sind, während bei diesem Pommerschen Projekt die Bodenerhebungen nur etwa 5 Meter betragen. Als unangenehmes Anhängsel bleibt dem Projekt die Fahrt über das Haff und ferner der Umstand, daß wir wieder auf preußisches Gebiet kommen und damit zu der Frage: Wer trägt die Kosten? Wir stehen also wieder wie bei Projekt 1 vor dem Berge oder dem Goldfischteich. Es kann sich das jeder ausmalen wie er will. Ist Preußen oder die Provinz Pommern für das Projekt zu haben? Es käme auf den Versuch an. Aber selbst in diesem Falle wäre noch zu erwägen, wer hat den Nutzen davon, Stettin oder Rostock? Vielleicht gar Stettin! Und dann hat die Sache für uns auch keinen Zweck.

Wird aber auf preußischer Seite die Beteiligung von vornherein abgelehnt, so fällt das Projekt damit ohne weiteres ins Wasser. Es ist eben immer eine eigene Sache, in anderer Leute Haus Projekte zu machen. Es wird meistens nichts daraus; und darum wird wohl so wenig aus dem Rostock-Pommerschen Kanal etwas werden, wie aus dem Rostock-Fürstenberg-Berliner Kanal etwas werden wird.

Man muß mit Projekten besser im eigenen Hause und im eigenen Lande bleiben und deshalb wenden wir uns jetzt mal zu Nr. 3 dem Warnow-Elbe-Projekt. Dieser Kanal nähme seinen Weg von Rostock über Güstrow—Plau und von da die Elbe entlang über Parchim—Neustadt—Grabow—Dömitz in die Elbe, von wo uns der Weg zum deutschen Kanalnetz offen steht.

Das Projekt hat den großen Vorteil, es ist ein rein mecklenburgisches. Wir können hier tun, was uns beliebt und sind nicht auf fremde Hülfe angewiesen. Der Kanal hat ferner das Gute, daß er ganz Mecklenburg durchschneidet, also wie kein anderer den Interessen des ganzen Landes dient. Der Weg bis Plau ist der gleiche wie bei dem Rostock-Fürstenberger Projekt. Wir haben also be-

treffs der Kosten bis hier einen Anhalt. Heß berechnet sie für diese Strecke auf 8 Millionen. Die Kosten des Ausbau der Elde-Linie von Plau bis Dömitz entziehen sich allerdings meiner Beurteilung. Sie würden jedenfalls beträchtlich sein, denn der Flußlauf hat eine Länge von etwa 130 Kilometer. Aber die Kosten wären jedenfalls das Einzige, das diesem Projekt entgegenstände.

Soviel von den Projekten selbst.

Betrachten wir jetzt einmal unabhängig von der Möglichkeit und Unmöglichkeit der Durchführung die Kanalsfrage als wirtschaftlichen Faktor für die Stadt Rostock. Es muß da zuerst berücksichtigt werden, daß, soweit es die beiden Inlandsprojekte betrifft, die Interessen von Mecklenburg Land und die der Stadt Rostock sich nicht decken. Für Mecklenburg Land würden diese Projekte uneingeschränkt einen großen Vorteil bedeuten; nicht so für Rostock. Das hat ja auch der „Rostocker Kaufmann“ in seiner kleinen Schrift bereits dargelegt.

Bis zum Jahre 1866, wo Mecklenburg von Zollschranken umgeben war, war Rostock der gegebene Im- und Exporthafen für das ganze Land. Das Land war auf Rostock angewiesen. Die deutsche Industrie stak noch in den Kinderschuhen und viele Produkte mußten vom Ausland herbeigeschafft werden. Dazu kam, begünstigt durch hohe Preise, ein starker Getreideexport. Diese äußeren Verhältnisse waren es vielleicht mehr wie persönliche Tatkraft, die einzelnen Geschäfte und Branchen zu hoher Blüte brachten. Die Zollschranken fielen, es kamen andere Zeiten und nur wenige von denen, die einst groß waren, hielten stand. Sie gingen in den veränderten Zeitverhältnissen dahin. Mit dem Fallen der Zollschranken konnte die Konkurrenz von außen hereindringen, der Aktionsradius des Rostocker Handels verringerte sich. Er würde sich weiter verringern durch einen nach Süden führenden großen Kanal, denn der Einfluß der großen Handelszentren Berlin, Hamburg, Magdeburg, Stettin könnte sich noch stärker wie bisher geltend machen. Das Ueber-

gewicht dieser Plätze ist eben zu groß. Der „Kostocker Kaufmann“ hat also ganz recht, wenn er auf die Gefahren in dieser Beziehung hinweist.

Vollständig verkehrt ist es gar, anzunehmen, Rostock könnte durch den Kanal ein lebhafter Im- und Exporthafen für das weitere Hinterland werden. Das sind Phantasien, die jeder realen Grundlage entbehren.

Zugunsten des Kanals ist von anderer Seite gesagt worden: „Der Rostock-Berliner Kanal würde uns die Möglichkeit geben, von weither stammende Massengüter auszuführen. Die Gewährung und Schaffung von Rückfracht ist deshalb so wichtig, weil nach einem Hafen mit Rückfrachtgelegenheit die Frachtsätze für die Hinfracht niedriger sind. Die Heranbringung von Rückfracht, die Ausbildung des Wechselverkehrs von Einfuhr und Ausfuhr ist nur möglich, wenn der Hafen nicht nur Endstation, sondern zugleich auch Umschlagshafen ist.“

Theoretisch hört sich das ja sehr schön an, praktisch wird sich das kaum verwirklichen, besonders nicht mit einem mit jenen Worten empfohlenen Kanal, der auf der Hälfte des Weges nur einen Verkehr von 150 Tons-Rähnen zuläßt.

Vor allem ist zu berücksichtigen, daß der deutsche transatlantische Güterverkehr durch unsere Nordseehäfen, besonders Hamburg, vermittelt wird und daß demgegenüber der Verkehr der Ostseehäfen nur eine sehr beschränkte Rolle spielt. Versuche Stettins, einen direkten transatlantischen Verkehr zu schaffen, haben keine Erfolge gezeigt. Hamburg ist hier durchaus dominierend und wird es immer mehr werden und beeinflußt damit sogar die Ostseehäfen als solche. Rostock kann also immer nur in der Reihe der letzteren eine Rolle zu spielen suchen, aber auch hier steht es hinter Stettin und Lübeck durchaus zurück. Was wir durch einen Kanal jenen Städten entreißen könnten, können nur kleine Bruchteile sein. Wir müssen uns immer vergegenwärtigen, daß Rostock als Hafen stets nur eine provinzielle Bedeutung gehabt hat und haben wird, und daß selbst ein großer Kanal den Charakter Rostocks nur wenig

ändern wird. Wir können viel wertvolles durch ihn erreichen, aber wir müssen uns in dieser Beziehung vor Phantastereien hüten.

Wir haben mit der Art Rostocks zu rechnen, und wenn wir durch größere kostspielige Kanalbauten unsern Ort als Hafen- und Handelsplatz ausgestalten wollen, so ist es durchaus verkehrt, sich lediglich mit dem Kanalbau allein zu begnügen und dann zu glauben, nun wird alles weitere schon kommen und jetzt wird uns der Verkehr zuströmen. Ich halte diese Kalkulation für falsch. Die Konkurrenz der zahlreichen deutschen Häfen läßt für uns eben nicht genügend Bewegungsfreiheit zu.

Wir müssen, um den Kanalverkehr ins Hinterland und vom Hinterland für uns wertvoll und nutzbringend zu machen, bei uns selber ein neues Element schaffen, wir müssen dem Kanalprojekt ein zweites Projekt hinzufügen, und erst diese beiden gemeinsam können als Ganzes für uns ersprießlich werden.

Es ist dies die

Industrialisierung der Warnow = fante.

Wir besitzen an den Ufern der Warnow außerordentlich ausgedehnte Terrains. Wir müssen versuchen, hier eine Industrie entstehen zu lassen, ähnlich wie Lübeck bemüht ist, eine solche an seinen Fluß- und Kanalläufen zu schaffen. Wir haben bisher unsere Ufer bis zur Neptunwerft leider mit mehr oder minder schönen oder nutzbringenden Straßenzügen bebaut und auch auf dem jenseitigen Ufer, das ja allerdings kein Rostocker Besitz ist, aber, wie zu wünschen steht, noch einmal werden wird, das ist wohl eine der wichtigsten Fragen für Rostocks Zukunft, ist die Schaffung einer Uferstraße in Aussicht genommen. In dieser Beziehung müssen wir aber jetzt sagen: Bis hierher und nicht weiter. Die übrigen Ufer müssen für merkantile oder industrielle Zwecke frei bleiben, denn sind die Ufer erst mal mit Straßenzügen bebaut, so ist deren Ausnutzung für jene Zwecke für alle Zeiten ausgeschaltet. Das darf nicht geschehen.

Ich denke mir nun die Erschließung folgenderweise. Es wird für jene Terrains ein Bebauungsplan ausgearbeitet und dann die deutsche Handelswelt, die Industrie, die Großbanken, Handelskammern und alle Kreise, die etwa in Betracht kommen könnten, in intensiver Weise, sei es durch öffentliche Bekanntgaben, sei es durch Rundschreiben, hierauf verwiesen. Es läßt sich von diesen Terrains sagen, sie liegen unmittelbar an der Warnow, nur wenige Kilometer von der Ostsee entfernt, sie liegen unmittelbar an der Bahn, die durch die Trajektverbindung nach Dänemark besonders wertvoll wird. Durch den Ausbau eines Kanals wäre nun auch der Wasserweg ins Inland gegeben, so daß für die Zufuhr der Rohprodukte, die Abfuhr der Fabrikate äußerst günstige Verhältnisse vorliegen.

Es kommt hinzu, daß die Terrains an den Flußläufen der deutschen Seehäfen jedenfalls nicht mehr allzu reichliche, und wenn zu haben, jedenfalls recht kostspielige sind. Auch in dieser Beziehung dürften die Verhältnisse in Rostock günstigere sein.

Unter diesen Umständen darf man hoffen, daß die Bestrebungen nach dieser Richtung hin nicht ohne Erfolg sein werden, und daß es unterstützt durch ein Entgegenkommen seitens der Stadt mit der Zeit gelingen wird, an den Warnow-Ufern eine Industrie entstehen zu lassen. Natürlich ist das eine Idee, die nicht im Handumdrehen zu verwirklichen ist, die aber richtig und vorsichtig begonnen, wohl zu ermöglichen wäre. Die große Bedeutung derselben für die Stadt Rostock braucht nicht erst erörtert zu werden.

Erst in Gemeinschaft mit diesem Projekt gewinnt das Rostocker Kanal-Projekt seine richtige Bedeutung und Grundlage. Beide gehören untrennbar zusammen. Auf diese Weise ließen sich auch betreffs des Kanals die Interessen von Mecklenburg-Land und Rostock-Stadt mehr vereinigen, und so würde auch für Rostock, wenn der Kanal hier und da Schädigungen und Beeinträchtigungen zur Folge haben würde, nach anderer Seite wieder ein mehr wie

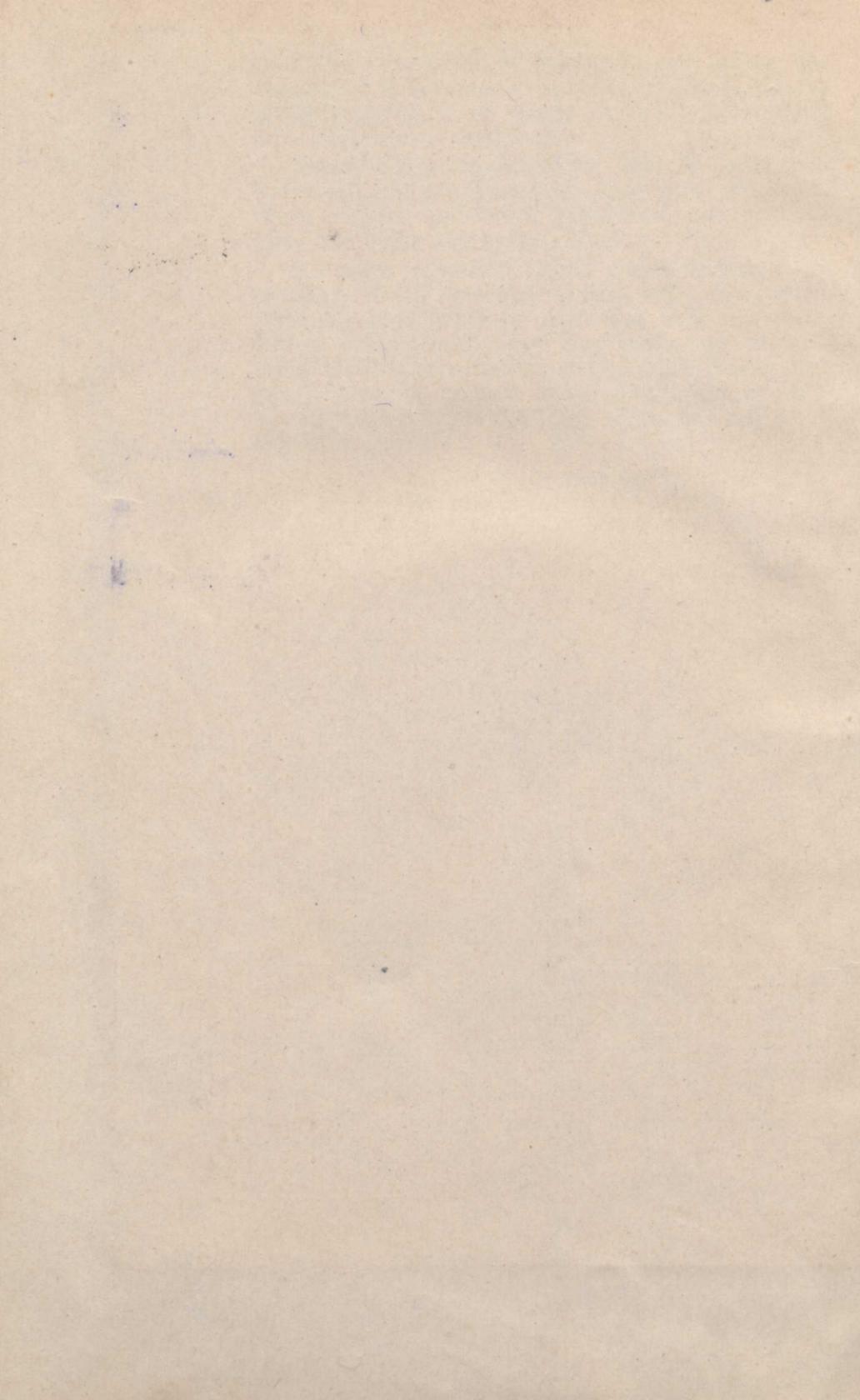
reichlicher Ausgleich geschaffen, so erst würde das Kanalprojekt für weitere Kreise der Stadt, ja für die Allgemeinheit, ich möchte sagen für Jedermann, seine Bedeutung gewinnen.

Deshalb sage ich nochmals. Das Rostocker Kanalprojekt und die Industrialisierung der Warnowfante gehören unbedingt zusammen, das erste ist ohne das letzte ein halbes Werk.

Es wäre erfreulich, wenn dieser Gedanke in weitere Kreise dringen würde und wenn diese Idee, die man heute ja allerdings noch eine weit-sichtige nennen muß, durch Aussprache und gemein-same Arbeit heranreifen möge, zum Segen und zur Förderung unserer guten Stadt Rostock, von der allzeit der Spruch gelten möge, der am alten Steintor prangt:

Sit intra te concordia
Et publica felicitas.





4. Juni 1955

- 9. Dez. 1957

1 3. Feb. 1958

10. Aug. 1958

2 7. März 1961

18. Mai 1961

- 2. März 1963

15. Aug. 1963

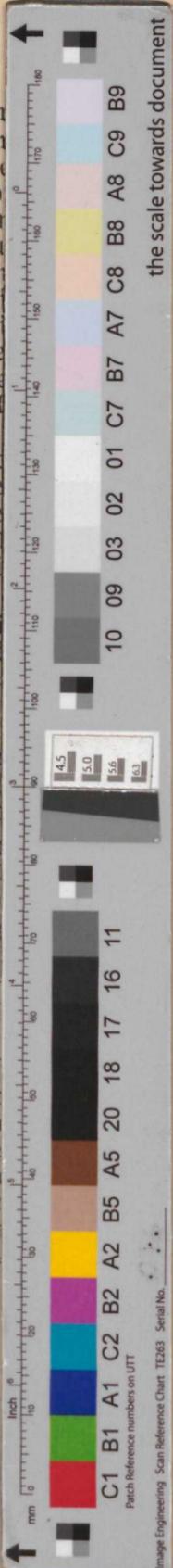


besürchtet. Das sind ja allerdings Vorteile, die stat-
 ins Gewicht fallen. Betreffs der Kosten im Ver-
 gleich mit dem Berliner Kanal, will ich nur be-
 merken, daß bei ersterem Höhendifferenzen von
 50 Meter zu überwinden sind, während bei dieser
 Pommerschen Projekt die Bodenerhebungen nur
 etwa 5 Meter betragen. Als unangenehmes An-
 hängsel bleibt dem Projekt die Fahrt über das Ha-
 und ferner der Umstand, daß wir wieder auf preußi-
 sches Gebiet kommen und damit zu der Frage: Wer
 trägt die Kosten? Wir stehen also wieder wie bei
 Projekt 1 vor dem Berge oder dem Goldfischteich.
 Es kann sich das jeder ausmalen wie er will. In
 Preußen oder die Provinz Pommern für das Pro-
 jekt zu haben? Es käme auf den Versuch an. Aber
 selbst in diesem Falle wäre noch zu erwägen, was
 hat den Nutzen davon, Stettin oder Rostock? Viel-
 leicht gar Stettin! Und dann hat die Sache für
 uns auch keinen Zweck.

Wird aber auf preußischer Seite die Beteil-
 gung von vornherein abgelehnt, so fällt das Projekt
 damit ohne weiteres ins Wasser. Es ist eben immer
 eine eigene Sache, in anderer Leute Haus Projekt
 zu machen. Es wird meistens nichts daraus; und
 darum wird wohl so wenig aus dem Rostock-Pom-
 merschen Kanal etwas werden, wie aus dem Rostock-
 Fürstenberg-Berliner Kanal etwas werden wird.

Man muß mit Projekten besser im eigenen
 Hause und im eigenen Lande bleiben und deshalb
 wenden wir uns jetzt mal zu Nr. 3 dem Warnow-
 Elbe-Projekt. Dieser Kanal nähme seinen We-
 gen von Rostock über Güstrow-Plau und von da die
 Elbe entlang über Parchim-Neustadt-Grabow-
 Dömitz in die Elbe, von wo uns der Weg zum deut-
 schen Kanalnetz offen steht.

Das Projekt hat den großen Vorteil, es ist
 ein rein mecklenburgisches. Wir können hier
 tun, was uns beliebt und sind nicht auf fremde
 Hilfe angewiesen. Der Kanal hat ferner das Gute
 daß er ganz Mecklenburg durchschneidet, also wir
 kein anderer den Interessen des ganzen Landes dient.
 Der Weg bis Plau ist der gleiche wie bei dem
 Rostock-Fürstenberger Projekt. Wir haben also be-



the scale towards document

Image Engineering Scan Reference Chart TE263 Serial No.