

~~1715/III ex.~~

DBZ

DEUTSCHE BAUZEITUNG

MIT VIER BEILAGEN

KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG • WETTBEWERBE
STADT UND SIEDLUNG • BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

STADT UND SIEDLUNG

STADT- UND LANDESPLANUNG • VERKEHRS-
WESEN • VERSORGUNGSANLAGEN

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND
REGIERUNGSBAUMEISTER FRITZ EISELEN

1931



XV. 33./1931.

VERLAG DEUTSCHE BAUZEITUNG GMBH IN BERLIN SW 48



P.389/31

STADT UND SIEDLUNG

STADT- UND LANDESPLANUNG

VERKEHRSWESEN

VERSORGUNGSANLAGEN

DBZ

65. JAHR 1931

2. JANUAR

ST NR. 1

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 1·2

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48

DIE BEDEUTUNG DER BERLINER WASSERSTRASSEN FÜR DIE STADTENTWICKLUNG

VON PROFESSOR DR. DR.-ING. HEILIGENTHAL, KARLSRUHE • 12 ABBILDUNGEN

Vorwort der Schriftleitung: In Aufsätzen des Hauptblattes Nr. 1/2 ist das Problem „Berlin am Wasser“ vom städtebaulich-ästhetischen Standpunkt behandelt worden. Als Ergänzung scheint es uns geboten, auch die Bedeutung der Wasserstraßen Berlins als Verkehrswege einer Betrachtung zu unterziehen; um so mehr, als der geplante Ausbau der Spree durch Berlin, um die 1000-t-Schiffe des Mittellandkanales später von der Unter- zur Oberspree führen zu können, und die dafür berechneten Umgestaltungen am Mühlendamm, die wieder von einschneidender Bedeutung für das dortige Städtebild sind, zur Zeit eine vielumstrittene Frage bilden. Wir stellen daher auch den Plan der umzugestaltenden Spreestrecke am Mühlendamm voran, wenn auch der Verfasser des nachfolgenden Aufsatzes, der aus seiner früheren langjährigen Tätigkeit in Berlin mit den Verhältnissen vertraut ist, dieses Teilproblem erst am Schlusse seiner Ausführungen behandelt, weil seine verkehrstechnische Bedeutung für Berlin sich nur auf breiterer Grundlage beurteilen läßt.



Die Spree von der Waisenbrücke bis unterhalb der Museumsinsel mit den geplanten Umgestaltungen am Mühlendamm

Erklärung: Am Mühlendamm in günstigster Lage Neubau einer Doppelschleuse mit 140 m Kammerlänge und je 12 m Breite, daneben Umflutkanal. Freihaltung der Spree von Einbauten in voller Breite, daher Niederlegung des Sparkassengebäudes, Beseitigung der Fischerbrücke, Neubau der Mühlendammbrücke ohne Zwischenpfeiler. Je nach Lage der Brücke (eingezeichnet die zuerst geplante) Beseitigung, Verschiebung oder Hebung des Palais Ephraim. Schleusenkanal in Zukunft nur Umflutkanal, Ersatz der alten Stadtschleuse durch ein Wehr

1

1

I. Die Wasserstraße des Berliner Urstromtales.

Eine Plastik im Berliner Rathaus stellt die Sprecenympe dar, die den Berliner Bären in einer Muschel Wasser reicht. Es ist eine etwas nüchterne Allegorie der Tatsache, daß Berlins Aufschwung aufs engste verknüpft ist mit der Entwicklung seiner Wasserstraßen.

Kein sagenumwobener Nibelungenstrom rauscht hier vorüber. Der Mythos des deutschen Volkes war abgeschlossen, als die Kolonisation ostwärts die Elbe überschritt, und an die Spreenympe haben nur die Wenden geglaubt. Es ist auch nicht anzunehmen, daß jemals hier eine Nymphe gehaust hat, denn dieses Fließchen, das mit greisenhafter Bedächtigkeit zu Tal zieht und haushälterisch sein Wasser in vielen Seen aufspart und zusammenhält, erscheint alt ohne je jung gewesen zu sein. Ein Vielfaches von diesen Wassermassen treiben Rhein wie Donau in ihrem Oberlauf in tollen Wirbeln einher und verschwenden es in schönem Leichtsinne zur Freude der Rheintöchter und des Donauweibchens ohne allen Nutzen für Schifffahrt und Handel. Die kleine Spree dagegen trägt frühzeitig Kähne und ist ein verlässliches Gewässer, dem, dank seiner natürlichen Sparbecken, auch im Hochsommer das notwendige Wasser für eine geregelte Schifffahrt nie fehlt.

Trotzdem aber hätte die Spree allein niemals ein Gemeinwesen mit derartigem wirtschaftlichen Auftrieb wie Berlin hervorbringen können. Die Ursachen dieser einzigartigen Entwicklung müssen tiefer liegen. Forscht man nach dem Urgrund des Wachstums der Agglomeration, so erscheint hinter dem kleinen, etwas müden Fließchen ein gewaltiger Ahne, der Urstrom der nordischen Tiefebene. Sein Bett zieht sich heute als breite Rinne von der Elbmündung über das haveländische Luch und die Spree zur mittleren Oder und verläuft von hieraus nach Osten zum Weichselgebiet, wo es über eine niedrige Wasserscheide Anschluß an das Stromsystem des Dnjepr findet. Alle großen Flüsse benutzen streckenweise dieses in der Eiszeit entstandene Tal, das im übrigen mit Seen und Sümpfen bedeckt ist.

Weit mehr als Verkehrshindernis denn als eine Verkehrsstraße erschien diese weit ausgedehnte Sumpfulde den deutschen Ansiedlern, die sie für Verteidigungszwecke ausnutzten. Lange Zeit blieb die Bedeutung des Urstromtales für die Entwicklung Berlins gering, weil die Technik des Mittelalters mit den Schwierigkeiten, die es dem Längs- und Querverkehr bot, nicht fertig werden konnte.

Der Aufschwung Berlins datiert aber zweifellos von dem Zeitpunkte, da eine fortgeschrittene Technik diese Hindernisse überwandt, die einzelnen Wasserläufe im Urstromtal zu einem schiffbaren Wasserweg verband, Straßen und später Eisenbahnen an den Hängen der Niederung entlang und über die Niederung hinwegführte. Berlin liegt an der Stelle des Urstromtales, wo es sich als zusammenhängende Wasserstraße am leichtesten wieder herstellen ließ und wo es dem überquerenden Landverkehr die geringsten Hindernisse entgegenstellte. Aus dieser Eigentümlichkeit läßt sich die überraschende Entwicklung Berlins im 17. und noch mehr im 19. Jahrhundert erklären.

Seitdem der Handel mit der Entwicklung des Messewesens zu Beginn der Neuzeit größeren Aufschwung nahm, tauchte immer wieder der Gedanke auf, das Flußsystem der Oder mit dem der Elbe durch einen Durchstich zur Spree im Zuge des Urstromtales zu verbinden.

Brandenburg hat im 17. Jahrhundert den Gedanken verwirklicht, um eine durchgehende Wasserstraße für die Mark zu schaffen. Es hätte nahe gelegen, den zu Beginn des Jahrhunderts erbauten, im Dreißigjährigen Krieg aber zerstörten Finow-Kanal wieder herzustellen und so auf kürzestem Wege zum Meer vorzudringen. Stettin und die Odermündung aber waren noch von den Schweden besetzt, die den Verkehr durch hohe Zölle behinderten. Ob dieses Hindernis allein oder der in Holland geschulte Weitblick des Großen Kurfürsten die Ursache war, daß man von einer Wiederherstellung des Finowkanals Abstand und den Weg zur Nordsee einschlug,

sei dahingestellt. Solange Vorpommern noch außerhalb der Grenzen lag, fielen die Nachteile, die notwendigerweise für die untere Oder entstehen mußten, nicht ins Gewicht gegenüber dem großen Vorteil, das ostwestlich gelagerte Territorium in seiner ganzen Ausdehnung zu erschließen.

Die Vollendung des Friedrich-Wilhelm-Kanals i. J. 1669 bedeutete die Entstehung einer dritten ganz großen Wasserstraße in Deutschland neben Rhein und Donau. Diese Wasserstraße, gebildet von der unteren Elbe, der Havel und Spree und der oberen Oder, verband die östlichste Bucht der Nordsee in fast geradem Zuge mit Oberschlesien, wo die Handelswege von Polen, Galizien, Rußland, Mähren und Ungarn sich über die niedrige Wasserscheide von Weichsel, March und Oder vereinigten. Die Länge dieser Wasserstraße, die damals von Oppeln bis Hamburg schiffbar war, entspricht ungefähr der Länge des Rheins von Basel bis Rotterdam und der Donau von Ulm bis zur ungarischen Grenze bei Preßburg. (Abbildung 2.)

Breslau und Hamburg waren die wichtigsten Handelsstädte dieser Wasserstraße. Zu ihnen gesellte sich nun als dritte Berlin, das ungefähr die Mitte dieses langen Weges einnahm.

Zwar war das Stapelrecht Berlins zunächst eine Verwaltungsmaßnahme, die bezweckte, die Landeshauptstadt an den wirtschaftlichen Vorteilen der Fahrt Breslau—Hamburg zu beteiligen. Aber die Notwendigkeit, auf der Oder kleinere Schiffsgefäße zu gebrauchen als auf der Elbe, und das Bedürfnis, zu weite Fahrten für die Schiffsleute zu vermeiden, gaben dieser Verwaltungsmaßnahme eine natürliche Grundlage und gestatteten, sie auf die Dauer durchzuführen.

So wandelte sich die Verkehrslage Berlins, das bisher nur an einem verhältnismäßig unbedeutenden Nebenfluß der Elbe gelegen hatte, von Grund auf.

Der Verkehr entwickelte sich trotz der Hindernisse, die in der unzulänglichen Technik der Zeit begründet waren, außerordentlich rasch. Der Salzhandel blühte auf der neuen Wasserstraße und schlesische Garne, Leinwand und Farbwaren fanden ihren Weg nach Hamburg, von wo aus sie nach Westen weiter vertrieben wurden. Hamburger Kaufleute regten in Breslau die Nachahmung beliebter französischer Leinenmuster an und förderten dadurch Produktion und Absatz.

Es ist bezeichnend, daß zu Beginn des 18. Jahrhunderts bereits der Gedanke auftauchen konnte, die neue Wasserstraße des Urstromtales über die Oder und March mit der Donau zu verbinden, und daß England und Holland bereit waren, einen Teil der Kosten der Durchführung dieses Projektes zu tragen.

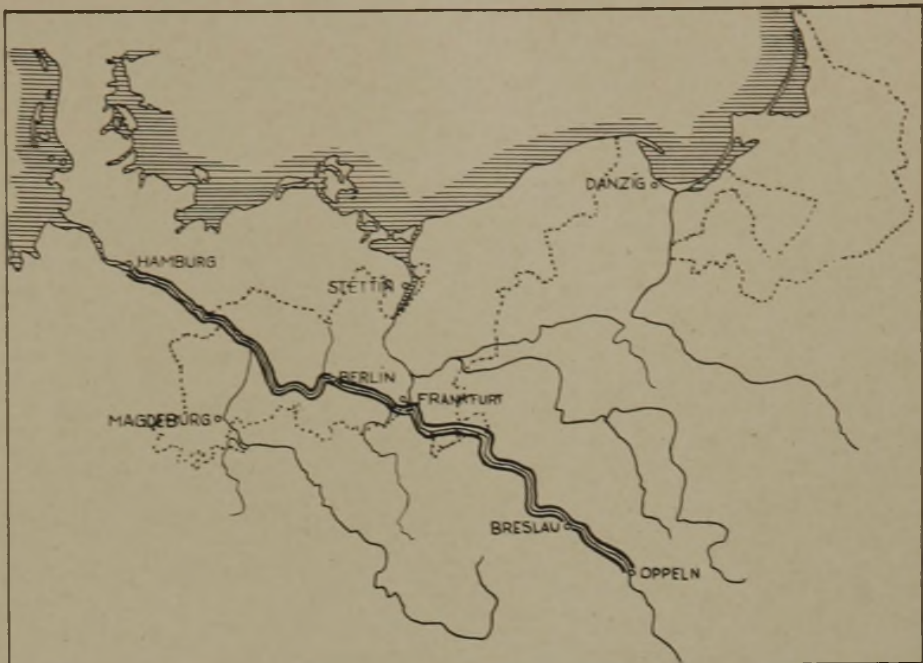
Die Ausführung des Friedrich-Wilhelm-Kanals bedeutete nicht die Anlage einer beliebigen künstlichen Wasserstraße, sondern sie wirkte durchaus als Wiederherstellung eines natürlichen Wasserweges, dem der Handel wie selbstverständlich zuströmte. Bereits im Jahre nach der Eröffnung des Durchstichs mußte Leipzig feststellen, daß der Verkehr der sogenannten „Hohen Straße“ Breslau—Bautzen—Leipzig—Magdeburg stark zurückging.

Berlin war mit einem Schlage Stapelplatz einer der wichtigsten Wasserstraßen des europäischen Kontinents geworden. Die Jahre 1680—1720 wurden die Blütezeit des Friedrich-Wilhelm-Kanals und zugleich die Zeit eines starken Aufschwungs für Berlin. Die Zahl der Häuser, die zu Ende des Dreißigjährigen Krieges nur 1000 betragen hatte, stieg bis zum Jahre 1740 auf 5000, und die Zahl der Einwohner hat sich in dieser Epoche versiebenfacht. —

II. Die Wasserstraßenpolitik des Merkantilismus.

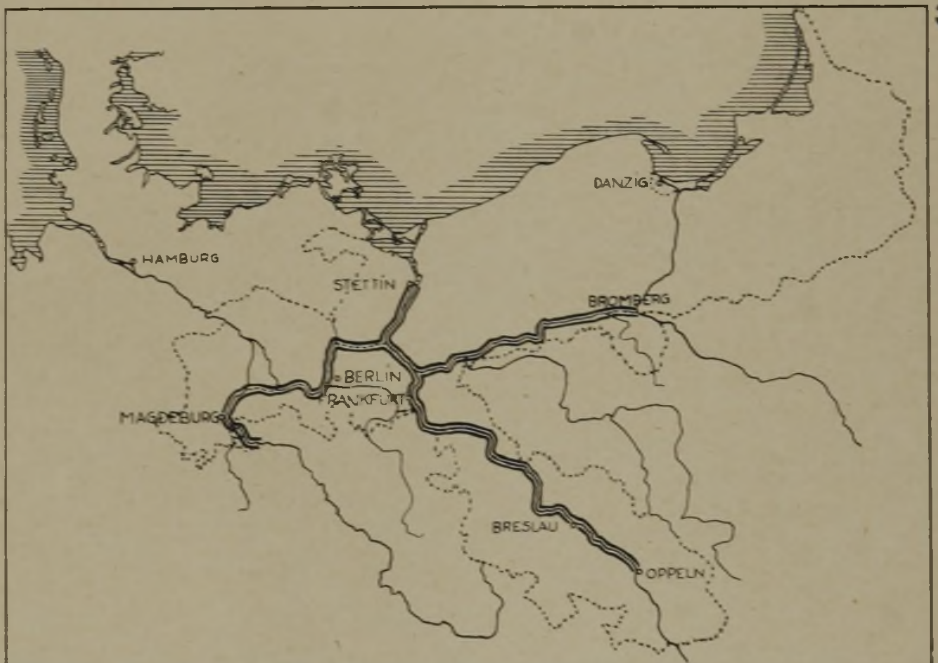
Um die Mitte des 18. Jahrh. schlug die preuß. Wasserstraßenpolitik andere Wege ein. Die Erwerbung Magdeburgs hatte die preuß. Interessen an der mittleren Elbe erweitert, die Inbesitznahme Stettins brachte die Odermündung in preuß. Hände, und die schlesischen Kriege führten zum Erwerb der oberen Oder. Schließlich wurde durch die erste Teilung Polens noch das Gebiet der Warthe und Netze bis zur Weichsel hin dem preuß. Staate einverleibt.

Die Wasserstraße des Berliner Urstromtales, wiederhergestellt durch die Vollendung des Friedrich-Wilhelm-Kanals i. J. 1669



2

Überspannung des merkantilistischen Prinzips. Vergeblicher Versuch, durch Kanalbauten den Handel der oberen Weichsel und oberen Elbe nach Stettin zu ziehen



3

Der Oderlauf war nun in seiner ganzen Ausdehnung ein preuß. Fluß, und die wichtigsten Nebenflüsse des linken wie des rechten Ufers lagen größtenteils innerhalb der Landesgrenze.

Es ist verständlich, daß sich im Zeitalter des Merkantilismus die preuß. Verkehrspolitik ganz auf die Pflege der Oderschiffahrt einstellte. Eine Überspannung des merkantilistischen Prinzips aber bedeutete der Versuch, den Verkehr vom mittleren Lauf der Elbe durch Kanalbauten über die Havel zur unteren Oder und nach Stettin zu ziehen. (Abb. 5.)

Der Bau des Plaue-Kanals und die Wiederherstellung des Finow-Kanals waren als einheitliche Maßnahme gedacht zur Durchführung einer Wasserstraße von der oberen Elbe zur unteren Oder, die den Verkehr von Magdeburg zur Odermündung leiten sollte.

Auch der Bau des Bromberger Kanals, der nach dem Erwerb Westpreußens durchgeführt wurde, diente dem Bestreben, den Weichselverkehr der Odermündung zuzuleiten und der Stadt Danzig, die außerhalb der Landesgrenze lag, zu entziehen.

So war ein einheitliches Transportsystem für das neue Staatsgebilde geschaffen; die preuß. Wirtschaftseinheit schien gesichert und gefestigt. Durch Ermäßigung der Oderzölle und durch Wiederaufrichtung des alten Magdeburger Stapelrechts sowie durch Erhöhung der Abgaben auf Weichsel und Elbe hoffte man, den Verkehr dem preuß. Hafen Stettin zuzuleiten. Es zeigte sich aber bald, daß dieser Durchgangsverkehr nicht die natürlichen Voraussetzungen hatte wie die Schifffahrt der älteren Wasserstraße von der oberen Oder zur unteren Elbe durch das Urstromtal.

Als der Finow-Kanal 1746 zum zweiten Male eröffnet wurde, fuhr zuerst ein Salzschiß von Staffort durch die neuen Kanäle zur unteren Oder. Der Salzhandel lieferte lange Zeit den einzigen Durchgangsverkehr von der oberen Elbe nach der unteren Oder, trotzdem sowohl der Plauesche Kanal als auch der Finow-Kanal für den Lokalverkehr bald wichtig wurden.

Das Bestreben, den Handel von den großen Wasserstraßen der Weichsel und vor allem der Elbe abzuziehen, konnte auf die Dauer keinen Erfolg

3

haben. Zwar konnte Preußen als Aktivum seiner Wasserstraßenpolitik beim Tode Friedrichs II. eine hohe Blüte Stettins buchen, dessen Handel sich verzehnfacht hatte. Aber der Handel Hamburgs nach Berlin, der zur Hälfte Transithandel für Schlesien war und der um 1770 noch 10 000^t betragen hatte, war auf 6000^t gesunken, und die Mitglieder der Berliner Schiffergilde waren zum großen Teil verarmt.

Die hohen Transitzölle, die auf der Elbe für die Güter erhoben wurden, die von Hamburg zur Leipziger Messe gingen, führten nur dazu, daß der Landweg über Lüneburg nach Leipzig bevorzugt wurde. Österreich aber mied sowohl die Oder als auch die Elbe und suchte den Anschluß an das Meer an der Adria, wo der neu errichtete Freihafen Triest zu hoher Blüte gelangte.

Trotz aller Verwaltungskünste des merkantilistischen Systems gelang es nicht, den Handel der oberen Elbe von seinem natürlichen Lauf nach Hamburg abzuziehen, und ebenso entsprach der Durchgangsverkehr von der oberen Oder zur unteren Elbe dem natürlichen Zuge des Handels nach Westen zum unmittelbaren Anschluß an die Nordsee.

Die Maßnahmen eines überspannten Merkantilismus wirkten aber noch lange nach, weil die Stromzölle nur allmählich abgebaut wurden. Der durch die drakonische Besteuerung abgelenkte Handel fand nicht so schnell seinen Weg zurück, und noch zu Beginn des 19. Jahrh. war der Verkehr Stettins etwa eineinhalbmal so groß als Verkehr Magdeburgs.

Die Begünstigung des Oderverkehrs seit dem Siebenjährigen Kriege und die geringe Pflege des Hamburger Handels brachten Berlin Schaden. Die neue Wasserstraße aber von der oberen Elbe zur unteren Oder, die über Spandau führte, konnte nur wenig Durchgangsverkehr aufweisen. Vorteile brachte diese neue Wasserstraße nicht als Ganzes, sondern in ihren Teilen, sie schuf eine wertvolle Verbindung Berlins mit der Ostsee und eine erwünschte Verbindung zur oberen Elbe. Diese lokalen Vorzüge konnten sich aber erst in der Mitte des 19. Jahrh. auswirken, als es mit dem Wachstum der Stadt notwendig wurde, ihre Versorgung mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen auf eine breitere Basis zu stellen.

Die Überspannung des merkantilistischen Prinzips nach dem Siebenjährigen Kriege, als diese Wirtschaftspolitik schon nicht mehr zeitgemäß war, hat sich weit mehr gegen als für Berlin ausgewirkt. —

III. Die heutigen Wasserstraßen und ihr Verkehr.

Die Lockerung des Zwanges der Stapelrechte und der hohen Binnenzölle, die in dem Bestreben, zu einem deutschen Zollverein zu kommen Platz griff, mußte sich im Sinne einer Stärkung der natürlichen Verkehrszusammenhänge auswirken.

Mit der Ermäßigung der Abgaben auf der Elbe wuchs der Einfluß Hamburgs auf diese Binnenwasserstraße und ihre Nebenflüsse und verlangsamte sich das Wachstum Stettins.

Der Ausbau der Eisenbahnen hatte nicht zum Niedergang der Wasserstraßen geführt. Trotz der Vernachlässigung stieg ihre Benutzung dauernd. Hatte der Gesamtverkehr Berlins (Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr) um 1840 1,2 Mill. ^t betragen, so stieg er 1865 auf 2,7 Mill. ^t. Der Anteil des Durchgangsverkehrs umfaßte in dieser Zeit 13 bis 18 v. H. des Gesamtverkehrs.

Zu Anfang der siebziger Jahre stieg der Verkehr der Berliner Binnenwasserstraßen bereits auf 3,8 Millionen ^t. Diese Zahl wurde nach dem Niedergang, der den Gründerjahren folgte, erst wieder zu Beginn der achtziger Jahre erreicht; der Durchgangsverkehr war aber unter 10 v. H. gesunken.

Dieser Niedergang des Durchgangsverkehrs ist zweifellos auf den schlechten Zustand der Wasserstraßen zurückzuführen, für die in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahnentwicklung sehr wenig geschehen war. Erst die Überlastung einzelner Eisenbahnstrecken zeigte, wie wichtig es war, auch dem Ausbau der Wasserstraßen die notwendige Beachtung zu schenken. In den achtziger Jahren wurde der Oder-Spree-Kanal den neuzeitlichen Bedürf-

nissen entsprechend ausgebaut, ebenso wurde der Ihle-Kanal und Pläue-Kanal erweitert und der Schifffahrtsweg durch Berlin wurde für das 600-t-Schiff umgebaut. Die Eröffnung der Mühlendammshleuse im Jahre 1894 bildete den vorläufigen Abschluß dieser Arbeiten.

Tatsächlich hob sich in den nächsten Jahren der Verkehr der Wasserstraßen bedeutend, wie aus einer Gegenüberstellung des Verkehrs von 1900 gegenüber dem Verkehr von 1895 klar hervorgeht. (Abb. 4 u. 5.)

In dieser Epoche, die durch den gleichmäßigen Ausbau der Wasserstraßen den natürlichen Entwicklungstendenzen freie Bahn schuf, bildete sich die Eigenart der einzelnen Wasserwege klar aus:

1. Als wichtigste Handelsstraße erscheint nach wie vor der Weg von der oberen Oder zur unteren Elbe;

2. demgegenüber war die Bedeutung der oberen Elbe für die märkischen Wasserstraßen gering;

3. der Wasserverkehr Magdeburg—Stettin, auf dessen Hebung Friedrich der Große seine Wasserstraßenpolitik eingestellt hatte, erscheint fast bedeutungslos;

4. der Charakter Stettins als Vorhafen für Berlin und für die Berliner Industrie bildete sich deutlich aus.

1. Daß der große Wasserweg durch das Urstromtal von der oberen Oder zur unteren Elbe der wichtigste Handelsweg Berlins ist, zeigte sich vor allem in der Vielgestaltigkeit der hier verfrachteten Güter.

Im Verkehr Hamburgs mit Berlin treten insbesondere Rohstoffe auf, wie Blei und sonstige unedle Metalle, chemische Rohstoffe, Schwefelkies u. dgl., Bau- und Nutzholz, Petroleum, Öle und Fette. Weitere wichtige Gegenstände der Einfuhr von Hamburg nach Berlin sind Weizen und Gerste, Mehl und Mühlenfabrikate, Kaffee und Tee, Dosenmilch, Wein u. dgl. Als Durchgangsgüter nach Oberschlesien kommen vor allem noch in Betracht: phosphorhaltige Düngemittel, Chilesalpeter, Eisen- und Stahlbruch, Kobalt, Nickel, Zink und Kupfererz, Jute und Kleie. Die Gesamtmenge der Einfuhr nach Berlin, Brandenburg, Breslau und Oberschlesien auf dem Wasserwege nach Hamburg betrug i. J. 1929 2 Mill. ^t, oder nach Abzug von 700 000 ^t Ruhrkohle und Koks, die im gebrochenen Verkehr nach Berlin gingen, 1,3 Mill. ^t.

Demgegenüber finden wir in der Ausfuhrliste Berlins nach Hamburg zahlreiche Fertigfabrikate in den Metallen, die über Hamburg bezogen wurden, wie Blei, Zink, Kupfer u. a. Ferner Maschinen, Chemikalien, Ton- und Glaswaren, Roggen und Hafer, Bier, Stärke und Kartoffelmehl. Die Lausitz sendet große Mengen Braunkohlebriketts auf dem Wasserwege nach Hamburg. Von Schlesien kommen Steine, Kohle, Zink, Chemikalien und Papier sowie Bau- und Nutzholz in Betracht. Vor allem aber sendet Schlesien ländliche Produkte: Roggen, Gerste, Kleie, rohen Zucker, Verbrauchszucker und Malz. Die Gesamtmenge der Ausfuhr von Breslau, Oberschlesien, Brandenburg und Berlin auf dem Wasserwege nach Hamburg hat i. J. 1929 rund 500 000 ^t betragen.

Die Vielgestaltigkeit der Aus- und Einfuhr nach Hamburg charakterisiert die Handelsbedeutung der großen Wasserstraße des Urstromtales und ihres Mündungshafens. Diese Bedeutung beruht vor allem auf der außerordentlich stark entwickelten Linienschifffahrt Hamburgs nach allen überseeischen Ländern, die niemals von einem Ostseehafen erreicht werden kann. Hamburg, an der östlichen Bucht der offenen Nordsee, wird immer der bedeutendste Endhafen für Linienschifffahrten bleiben und damit auch der wichtigste Handelshafen für Zentraleuropa. Der Nordostseekanal hat nicht dahin gewirkt, daß die Linienschifffahrt des Atlantischen Ozeans nach der Ostsee ausgedehnt wurde, sondern hat nur Hamburg ermöglicht, seinerseits Ostseelinien einzurichten. In gleicher Weise hat der Elbe-Trave-Kanal mehr für Hamburg als für Lübeck sich ausgewirkt.

Diese Erkenntnis ist für das Verhältnis Berlins zu seinen Vorhäfen Hamburg und Stettin wichtig. (Abbildung 6.)

2. Der Wasserverkehr von der oberen Elbe zur Havel ist im wesentlichen Zubringerverkehr nach Berlin.

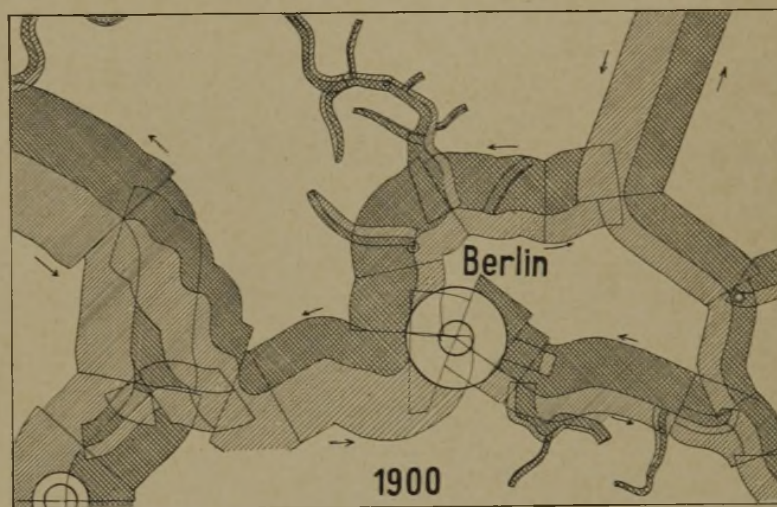
In erster Linie werden Natursteine vom Elbsandsteingebiet und Mauersteine aus den Elbniederungen nach Berlin verfrachtet. Der Verkehr mit böhmischer Braunkohle ist heute fast bedeutungslos geworden; ebenso kommen wenig Braunkohlebriketts aus dem Gebiet der Saale, weil Berlin seinen Bedarf größtenteils aus der Lausitz deckt. Nebst Steinen bilden Düngemittel den größten Frachtposten. Hierzu kommt in guten Jahren Weizen, ferner böhmisches Obst.

Im Verkehr nach der Elbe geht die schlesische Kohle bis Magdeburg, ebenso der Roggen und zahlreiche Fabrikate der Berliner Industrie, die aber selten den Wasserweg wählen.

4. u. 5. Der Berliner Wasserverkehr i. d. J. vor und nach Modernisierung der Wasserstraßen
(Nach Sympher)

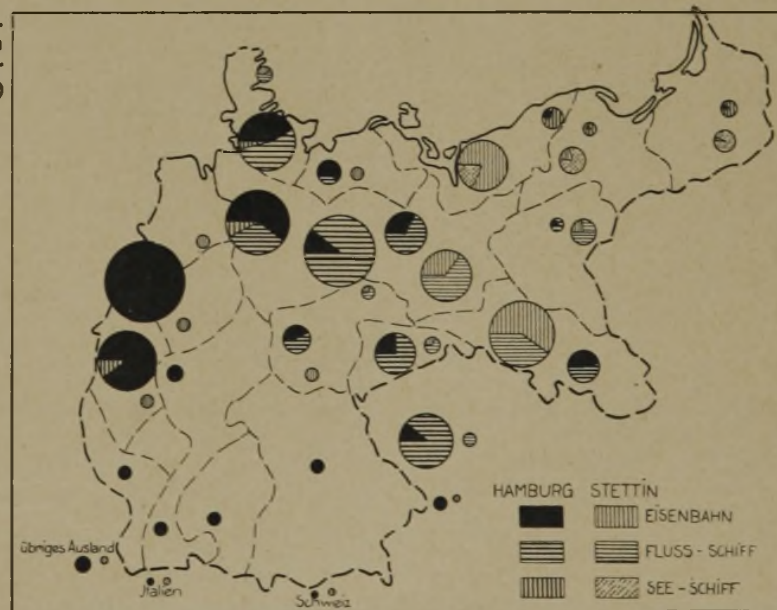


4



5

Die Herkunft der in Hamburg u. Stettin i. J. 1913 a. d. Hinterlande angekommenen Güter
(Nach Wendemuth und Bötscher)



6

5. Im Durchgangsverkehr von der oberen Elbe zur unteren Oder werden zu Schiff im allgemeinen nur Düngemittel und Braunkohle verfrachtet. Letztere auch nur in mäßigem Umfange, weil der Brikettbedarf Stettins größtenteils von der Lausitz gedeckt wird. Andererseits kommen von Stettin nach Berlin Holz,

Roggen und in geringem Umfange Rohstoffe der Industrie. Den Verkehr von der Oberelbe zur unteren Oder muß man sich außerordentlich geringfügig vorstellen. 1925 gingen aus dem Freistaat Sachsen nur etwa 6000 t Steine und Tonwaren zu Schiff nach Stettin,

während Sachsen von Stettin 2200 t an Holz, Getreide und Sämereien empfangt. Der Binnenschiffsverkehr Stettins mit Magdeburg betrug im Jahre 1925 in beiden Richtungen nur annähernd 22 000 t. Auch der Eisenbahngüterverkehr Stettins einerseits, Sachsens und Magdeburgs andererseits war gering.

4. Stettin ist Rohstoff- und Versorgungshafen für die dahinterliegenden Industriegebiete, vor allem für Oberschlesien, und Ausfuhrhafen für die Massenerzeugnisse dieser Industriegebiete. Sein Verhältnis zu Hamburg ist ein ähnliches wie das Rotterdams zu Antwerpen.

Stettin importiert Eisenerze aus Spanien und Portugal, vor allem aber aus Schweden. Andere Erze werden Oberschlesien nur zum Teil über Stettin, teilweise auch über Hamburg, zugeführt.

Englische Kohle kommt wohl ausschließlich über Stettin nach Berlin. Stettin hat ferner eine natürliche Vorzugsstellung für die Einfuhr schwedischen Granits für Pflasterarbeiten in der Mark Brandenburg. In der Einfuhr von Phosphaten zur Herstellung phosphorhaltiger Düngemittel muß sich Stettin wiederum mit Hamburg teilen, ebenso in der Einfuhr von Olen und Ölkuchen, die mit der Bahn nach Berlin und nach Schlesien verfrachtet werden. Holz aus den Ostseeländern wird Berlin ebenso wie Oberschlesien über Stettin zugeführt. Andere Hölzer kommen zum großen Teil auch über Hamburg.

Stettin exportiert schlesische Kohle, die auf der Oder ankommt, und Lausitzer Braunkohlebricketts, die zum größten Teil auf der Eisenbahn eingeführt werden, nach Schweden und Norwegen. Ferner exportiert es Getreide und Zucker aus Schlesien nach England und Frankreich*).

Im Lokalverkehr der Mark ist besonders der Transport von Baumaterialien zu erwähnen.

Mauersteine kommen über Brandenburg und Woltersdorf von der Dahme und vor allem von der oberen Havel, Kalk wird von Rüdersdorf angefahren, Lehm, Sand und Kies meist von der Oberspre. Die Zufuhr einheimischer und ausländischer Hölzer vollzieht sich überwiegend auf dem Großschiffahrtsweg.

IV. Die künftigen Wasserstraßen und ihr Verkehr.

Der Einfluß der Fertigstellung des Mittellandkanals auf die Wirtschaft Berlins ist vielfach teils optimistisch, teils pessimistisch erörtert worden. Zweifellos müssen manche Berechnungen der Vorkriegszeit korrigiert werden, wenn man die augenblicklichen Aussichten des Ostwestverkehrs betrachtet, der die Rückfrachten für den zweifellos großen Westostverkehr des Mittellandkanals bringen soll.

Wirtschaftliche Tatsachen sind aber auf die Dauer immer mächtiger als politische Kurzsichtigkeit. Wie die Überspannung des preuß. Merkantilismus sich schließlich gegen das eigene Land kehrte, so wird auch der überspannte polnische Merkantilismus, der den Verkehr der oberen Oder mittels einer Eisenbahn nach dem Seehafen Gdingen abzuleiten versucht, schließlich Schiffbruch leiden.

Als erfreuliche Auswirkung des Mittellandkanals wird man zweifellos die dauernde Verdrängung der englischen Kohle vom deutschen Binnenmarkt buchen können, vor allem vom Berliner Markt.

Ferner wird der Umweg für Ruhrkohle und Eisen im Verkehr der Ruhr mit Berlin in Wegfall kommen. Diese Güter werden nämlich zur Zeit unter dem Einfluß der Seefrachtentariife mit der Bahn nach Hamburg gebracht und von dort auf dem Wasserweg nach Berlin verschickt, wodurch eine geringe Ersparnis gegenüber dem reinen Landweg erzielt wird. Andererseits wird es auch nicht mehr notwendig sein, Grubenholz aus dem Warthe- und Netzedistrikt zunächst nach Hamburg zu senden und von dort mit der Bahn nach dem Ruhrgebiet weiterzuleiten, wodurch die Umschlaganlagen der Elbmündung, vor allem in Haarburg, unnötigerweise in Anspruch genommen werden.

Ferner wird die Verfrachtung zur See zwischen dem Ruhrbezirk und den östlichen Gebieten über die Häfen Rotterdam und Emden einerseits, Hamburg und Stettin andererseits ihre wirtschaftliche Berechtigung verlieren. Auch die Weichsel wird bis nahe an ihre Mündung in die Einflußsphären des Mittellandkanals geraten. Nur der Küstenstrich von Danzig nach Königsberg und naturgemäß das gesamte Memel- und Dünagebiet werden weiterhin über die See mit dem Ruhrgebiet verkehren.

*) Dr. A. Diekmann: „Die wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens Stettin.“

Getreide, Kartoffeln, Zucker und Spiritus, ferner Bauholz, Nutzholz und Grubenholz sind unter normalen Verhältnissen im Wasserverkehr die Austauschprodukte des Ostens gegen Kohle, Eisen und phosphorhaltige Düngemittel der Ruhr. Der Mittellandkanal erleichtert ferner die Versorgung der östlichen Landwirtschaft mit Kalisalzen und stickstoffhaltigen Düngemitteln aus Mitteldeutschland.

Im Ruhrgebiet wird der Kanal zweifellos dazu beitragen, einen Teil des zu See eingeführten schwedischen und finnischen Grubenholzes zugunsten von Holz aus dem Osten Deutschlands zu verdrängen.

Neben den großen Transporten für Industrie und Landwirtschaft wird ein mehr lokaler Verkehr in Baumaterialien sich entwickeln in Sandsteinen, Kalksteinen, Ziegelsteinen, Kies, Sand und Kalk sowie Hochofenschlacke, die als Wegebaumaterial dient.

Für Berlin ist insbesondere der billige Bezug von Kohle und Roheisen aus dem Westen wichtig.

Der Kampf der englischen, der schlesischen und der Ruhrkohle auf dem Binnenmarkt spielte sich bisher in engstem Zusammenhang mit den Tarifen der Wasserstraßen ab, weil auch die Ruhrkohle von Hamburg an den Wasserweg benutzte. Die Jahre schlechten Wasserstandes wirkten sich naturgemäß hauptsächlich gegen die schlesische Kohle aus, die die obere und mittlere Oder benutzen mußte, teilweise aber auch gegen die Ruhrkohle. In solchen Jahren kam die englische Kohle auf der unteren Oder und dem Finowkanal bzw. dem Großschiffahrtsweg mit ihren gleichbleibenden Wasserständen in großen Mengen nach Berlin, ja es lohnte sich sogar in solchen Jahren wie 1909 englische Kohle mit der Eisenbahn von den Seehäfen nach Berlin zu verfrachten. (Abb. 7, 8 und 9.)

Lediglich das Fortschreiten der Oderregulierung drängte die englische Kohle zurück. Allerdings war dieser Rückgang noch häufig durch die Zeiten besonderer Trockenheiten unterbrochen.

Der Mittellandkanal wird die Ruhrkohle, die bisher nur mit einem geringen Prozentsatz am Berliner Markt beteiligt war, dauernd zur Spree bringen.

Im Jahre 1915 wurde beispielsweise bei einem Gesamtumfang Groß-Berlins an Kohle von 5 Mill. t 53 v. H. durch Schlesien gedeckt und 14 v. H. durch die Ruhr. Nur wenige Prozent entfielen auf sächs. Kohle aber rund 50 v. H. auf englische Kohle. Nach dem Kriege hat sich zwar das Verhältnis zwischen Ruhrkohle und englischer Kohle auf dem Berliner Markt stark verwandelt, trotzdem werden noch bis zu 20 v. H. des Berliner Bedarfes von England gedeckt.

Die Verbesserung der Wasserstraßen, insbesondere der Bau des Mittellandkanals konnte und kann den Berliner Markt für die deutsche Kohle gewinnen. Die Eisenbahn ist hierzu bei der weiten Entfernung Oberschlesiens und der Ruhr nicht in der Lage, sie müßte denn unter Selbstkosten befördern.

Der Berliner Kohlenmarkt wird also künftig im Zeichen des Wettbewerbes zwischen Ruhrkohle und schlesischer Kohle stehen. Man hat errechnet, daß die niederschlesische Kohle hierbei keine Einbuße erleiden wird, daß aber die oberschlesische Kohle die Hälfte ihres Absatzes verlieren kann. Nur der weitere Ausbau der Oder und die Rationalisierung der Oderschiffahrt werden diesen Verlust Schlesiens verhindern können. Bei dem geringen Unterschied in der Entfernung Berlins von Oberschlesien einerseits und der Ruhr andererseits dürfte bei gleichwertigem Ausbau der Wasserstraßen die oberschlesische Kohle mit ihren etwas geringeren Förderkosten sich in Berlin behaupten.

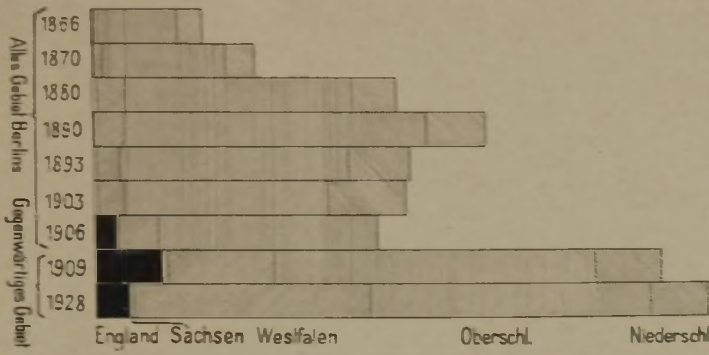
Dagegen ist Oberschlesien mit seinen höheren Selbstkosten für Eisen auf dem Berliner Eisenmarkt gegenüber der Ruhr und den noch näher gelegenen Eisenwerken des Harzes nicht mehr konkurrenzfähig.

Schon jetzt wird der größte Teil des Berliner Eisenbedarfes von der Ruhr gedeckt. Außerdem liefert Peine Roheisen nach Berlin. Eine Einfuhr von schwedischem Eisen über Stettin kommt kaum in Betracht, dagegen wurden 1929 rund 17 000 t englisches Eisen über Hamburg eingeführt. Die Erleichterung der Zufuhr von der Ruhr und vom Harz durch den Mittellandkanal dürfte die seewärtige Eiseneinfuhr völlig unterbinden.

Berlin bezog aber 1925 auch eine ansehnliche Menge Roheisen von der Stettiner Hütte mit der Bahn. Stettin deckte in diesem Jahre im Gegensatz zur Vorkriegszeit zwei Drittel seines Kohlebedarfes von der Ruhr über Rotterdam, woraus man entnehmen kann, daß sich die Ruhrkohle in Stettin nicht wesentlich teurer stellte als die schlesische Kohle.

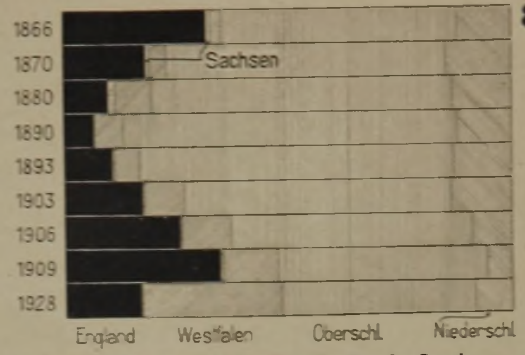
Durch den Mittellandkanal wird noch eine Verbilligung im Transport der Ruhrkohle gegenüber dem Seeweg für Stettin erzielt werden wie Sympher errechnet hat. Jedoch ist die Ver-

7



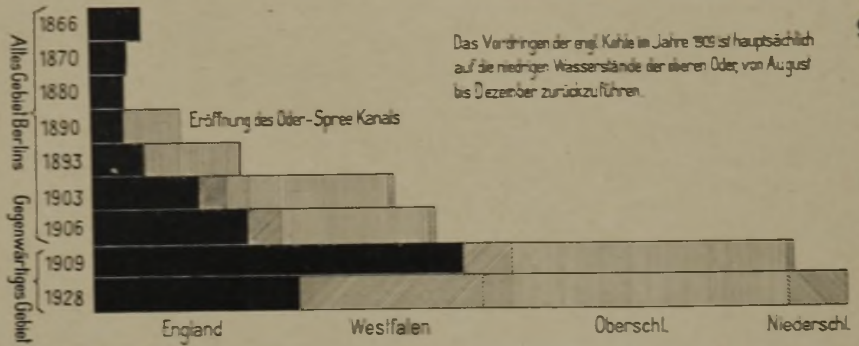
Die Zufuhr von Kohle nach Berlin mit der Eisenbahn i. d. J. 1866 bis 1928 nach Herkunftsländern

8



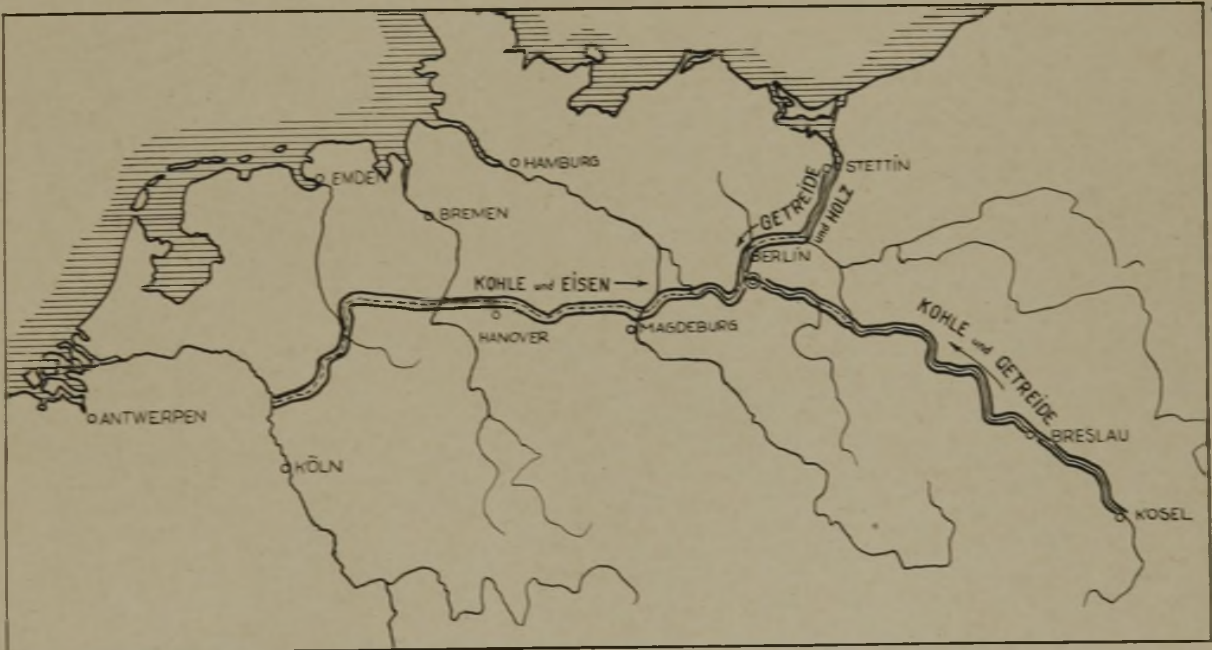
Beteiligung der Länder England, Sachsen, Westfalen und Niederschlesien an der Kohleversorgung Berlins (Gesamtverkehr) i. d. J. 1866 bis 1928 (Verhältniszahlen)

Die Zufuhr von Kohle nach Berlin auf dem Wasserwege i. d. J. 1866 bis 1928 nach Herkunftsländern



Das Verdrängen der engl. Kohle im Jahre 1909 ist hauptsächlich auf die niedrigen Wasserstände der oberen Oder, von August bis Dezember zurückzuführen.

9



Voraussichtlicher Rohstoffbezug Berlins zu Wasser nach Vollendung des Mittellandkanals

10

billigung so gering, daß sie die Ermäßigung der Fracht für Roh-eisen von der Ruhr nach Berlin über den Mittellandkanal, der etwa ein Viertel betragen wird, nicht ausgleichen kann.
 Es ist daher anzunehmen, daß auch das Stettiner Roheisen vom Berliner Markt verdrängt wird.
 Der Berliner Markt wird also künftig von der Ruhr und den auf Erzbasis errichteten Hüttenwerken des Harzes beherrscht werden.
 Anders verhält es sich mit dem Stahlmarkt. Die Produktion der Berliner und Brandenburger Stahlwerke versorgt heute zum größten Teil die Mark und deckt auch noch einen Teil des Magdeburger Bedarfs. Da Berlin durch den großen Anfall von Altschrott als Rohstoffbasis für die Herstellung von Stahl immer wichtiger wird, so kann die Erleichterung der Stahltransportes von der Ruhr wenig an den bestehenden Verhältnissen ändern, zumal der Mittellandkanal den

Bezug der Kohle und des Kalks ebenfalls verbilligt (Abb. 10).
 Eigentümlicherweise begegnet man oft der Auffassung, daß der Verkehr Berlins mit dem mitteldeutschen Industriegebiet an der oberen Elbe und Saale sich durch den Mittellandkanal stark heben würde. Wir begegnen hier wieder dem historischen Irrtum der Wasserstraßenpolitik des Merkantilismus. Solchen Ideen muß immer wieder entgegengehalten werden, daß der naturgemäße Ausgangspunkt Mitteldeutschlands zum Weltmeer die Elbmündung ist, und daß der Verkehr von Mitteldeutschland nach Skandinavien einen geeigneten Ausgang zur Ostsee über den Elb-Trave-Kanal und Lübeck besitzt.
 Allgemein gesprochen wird durch die Erleichterung des Kohlebezugs von der Ruhr zweifellos keine Erhöhung des Verbrauchs

von Rohbraunkohle in der Mark eintreten, weit eher kann man mit einer Verminderung rechnen, soweit eine solche überhaupt noch möglich ist, nachdem die Einfuhr der böhmischen Rohbraunkohle aufgehört hat und die Einfuhr preuß. und sächs. Rohkohle 1928 kaum stärker war als 1890.

Von der gesamten Berliner Einfuhr d. J. 1928 von 2,7 Mill. t betrug die Rohkohle gerade 1 v. H. Die übrige Einfuhr bestand in Briketts, die mit der Eisenbahn ankamen, und zwar zum größten Teil aus der Lausitz. Der Umstand, daß die Gruben der Lausitz ebenfalls zum Oberbergamtsbezirk Halle gehören, hat wohl zu dem Irrtum Veranlassung gegeben, daß es sich hier um einen großen Eisenbahnverkehr von Mitteldeutschland handle, der der Eisenbahn durch Saale, Elbe und Mittellandkanal entzogen werden könne.

Der Mittellandkanal wird also keinerlei Veränderungen im Bezug der Braunkohlebriketts für Berlin bringen können. In den neunziger Jahren wurde der Plan einer Wasserstraße von der oberen Spree durch den Schwielochsee über Cottbus nach Senftenberg erörtert, um den Absatz der Braunkohle nach Berlin zu erleichtern. Bei der Nähe des Verbrauchszentrums erschien aber die Notwendigkeit eines derartigen Schifffahrtsweges recht zweifelhaft und der Gedanke wurde aufgegeben.

Dagegen erscheint der Verkehr Mitteldeutschlands mit Kali und mit stickstoffhaltigen Düngemitteln nach dem Osten noch entwicklungsfähig.

Das Salz, ursprünglich das Hauptausfuhrprodukt Mitteldeutschlands, ist ganz auf die Eisenbahn übergegangen. Im Verkehr mit Zucker aber, der größtenteils zu Schiff erfolgt, dürfte Schlesien auch nach Vollendung des Mittellandkanals ein ebenbürtiger Konkurrent auf dem Berliner Markt bleiben.

Auch der Verkehr mit Ziegelsteinen und mit Natursteinen aus dem Elbsandsteingebirge fand bisher schon seinen Weg zu Wasser nach Berlin und wird durch den Bau des Mittellandkanals kaum berührt.

Die Elbe wird den unnatürlichen, gebrochenen Verkehr der Massengüter vom Ruhrbezirk nach Osten und vom Osten nach der Ruhr verlieren; um so deutlicher wird der eigentliche Charakter der Schifffahrt der unteren Elbe als Import- und Exportverkehr, als Fernhandel auf weite Strecken hervortreten. Die Wasserstraße Breslau—Berlin—Hamburg wird nach wie vor die wichtigste Anschlußlinie Zentraleuropas an den Weltverkehr bleiben. Befürchtungen, daß der zentraleuropäische Verkehr den Mittellandkanal benutzen wird, um nach Ausbau einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung den Ausgang zum Meer bei Antwerpen zu suchen, sind grundlos, wenn die Linie Brandenburg-Hamburg in gleicher Weise ausgestaltet wird wie der Mittellandkanal.

So wichtig der Mittellandkanal für Berlins Industrie und für seinen Handel nach Westdeutschland ist, so darf doch niemals vergessen werden, daß Berlin seinen ersten Aufstieg der ihm durch die Natur durch das Urstromtal vorgezeichneten Linie von der unteren Elbe zur mittleren Oder verdankt, und daß diese Linie die entwicklungsfähigste im europäischen Sinne ist. Der vor zweihundert Jahren bereits aufgetauchte Gedanke des Oder-Donau-Kanals und der Ausbau eines leistungsfähigen Schifffahrtsweges von der mittleren Oder über Warthe und Weichsel zum System des Dnjeprs werden zweifellos einmal verwirklicht werden, so schlecht auch augenblicklich die Aussichten hierzu sind (Abb. 11).

Der naturgegebene Anschlußpunkt dieser großen zentraleuropäischen Wasserstraßen an das Weltmeer ist aber Hamburg, der östlichste der großen europäischen Häfen. —

V. Die Tausendtonnenfahrt durch Berlin.

Es ist zweckmäßig, städtebauliche Probleme in möglichst großem Rahmen zu betrachten. Der Leser möge deshalb verzeihen, daß die Behandlung der Vorfagen mit dem Urstrom der Eiszeit begonnen und mit einem Blick in die Zukunft beschlossen wurde, der unter den heutigen Verhältnissen utopistisch erscheint. Diese Untersuchungen waren notwendig, um die augenblicklich zur Entscheidung stehende Frage frei von den Meinungen des Tages und von Umständen, denen eine weite Wirkung nicht zukommt, zu beantworten.

Diese Frage ist, ob der Weg für das Tausendtonnenschiff nach Osten durch die innere Stadt im Zuge der Spree oder über den umzubauenden Teltowkanal geführt werden soll.

Die Frage der Fortsetzung zur Oder überhaupt ist bereits entschieden und konnte mit Rücksicht auf die Wettbewerbsfähigkeit Oberschlesiens gar nicht anders entschieden werden. Wer den Mittellandkanal wollte, mußte auch seine Fortsetzung nach Osten und den entsprechenden Ausbau der Oder wollen.

Mittelpunkt des Berliner Wasserstraßennetzes ist die Mündung der Spree in die Havel, der Schnittpunkt der großen Wasserwege, die hier zusammen treffen. Dieser geeignetste Platz für eine zentrale Hafenanlage war aber von altersher besetzt durch die Festungswerke und die Militärverkstätten Spandau. Hinzu kam, daß diese Festung in unwegsamen Geländen keinen großen Landverkehr anziehen konnte, so daß das östlich gelegene Berlin das Zentrum des Straßennetzes und später das Zentrum des Eisenbahnnetzes wurde.

Die alte Stadt Berlin hat aber ihren Haupthafen, den Westhafen, folgerichtig an der Stelle geschaffen, wo ihr Gebiet der Spreemündung am nächsten kam und wiederum folgerichtig nicht an der Spree selbst, die hier zahlreiche Windungen aufweist, sondern am Spandauer Schifffahrtskanal, der einst erbaut wurde, um diese Windungen abzukürzen, und dessen Ausbau als Großschifffahrtsweg nach Stettin gesichert war.

Das Projekt des Westhafens stellt die günstigste Lösung für einen Zentralhafen dar. Im Rahmen der Geamttagglomeration, wie sie sich nun einmal herausgebildet hatte, war der Westhafen sogar einem Hafen an der Spreemündung vorzuziehen, weil er eine zwanglose Anknüpfung an das Eisenbahnnetz über die Ringbahn gestattete. Dabei lag der neue Hafen nahe genug an der Spreemündung, um auch noch vom Durchgangsverkehr der Havel Nutzen zu ziehen.

Durch die Eingemeindung Charlottenburgs wurde die Möglichkeit geschaffen, den Westhafen zu erweitern, was auf Berliner Gebiet nicht mehr möglich gewesen wäre, und so ist denn die Entwicklung dieses Umschlagplatzes, der sich immer mehr zum Zentralhafen der Agglomeration auswächst, für absehbare Zeit sicher gestellt.

Als der moderne Ausbau der Berliner Wasserstraßen in den achtziger Jahren v. Jahrh. begann, umfaßte der Gesamtverkehr rund 3,5 Mill. Tonnen, wovon der Durchgangsverkehr 10 v. H. betrug. Heute zählt der Gesamt-Wasserverkehr rund 15 Mill. t, darunter 15 v. H. Durchgangsverkehr. Empfang und Versand zu Schiff belaufen sich auf 11,5 Mill. t, wovon der Versand etwa 11 v. H. ausmacht. Diese Eigentümlichkeit, die die Ursache der starken passiven Tonnagebilanz Berlins ist, beruht einmal darauf, daß die Berliner Industrie wohl ihre Rohmaterialien auf dem Wasserwege bezieht, ihre Fabrikate aber zu meist mit der Eisenbahn versendet. Eine zweite Ursache dieser passiven Tonnagebilanz ist der Umstand, daß der Mittellandkanal noch nicht fertiggestellt ist, und daß infolgedessen viel Holz und Getreide aus dem Osten entweder mit der Eisenbahn nach dem Westen verfrachtet wird, oder den Seeweg von den östlichen Häfen über Emden oder Rotterdam wählt.

Zweifellos werden sich diese Verhältnisse nach der Vollendung des Mittellandkanals bessern.

Wenig mehr als ein Viertel des gesamten Empfangs und Versands der Berliner Schiffsgüter geht über städt. Häfen und Ladeeinrichtungen, ein Zeichen, wie sehr der Wassertransport von industriellen Werken mit eigenem Wasseranschluß zum Bezug der Rohmaterialien benutzt wird. Von dem Umschlag der städt. Häfen und Ladestraßen entfallen 31 v. H. auf den Westhafen, 26 v. H. auf den Osthafen und 43 v. H. auf die zahlreichen Häfen der Außengebiete und auf die Ladestraßen der inneren Stadt.

Während die Tonnagebilanz des Osthafens und der übrigen städt. Umschlaganlagen noch weit stärker passiv ist als der Durchschnitt, der das Verhältnis 9 : 1 zeigt, liegen die Dinge im Westhafen bedeutend günstiger. Hier beträgt nämlich das Verhältnis von Empfang zu Versand 4,5 : 1.

Künftige Verbindungen der Wasserstraße des Berliner Urstromtales mit Donau und Dnjepr



11

Die Ansiedlung der märkischen Industrie an den Wasserstraßen

(Nach Mattern „Die Wasserstraßen, ihre verkehrs- und kulturwirtschaftlichen Aufgaben und ihre Stellung im deutschen Verkehrswesen“).



12

Diese Erscheinung beruht darauf, daß im Westhafen große Mengen von Holz und Getreide aus dem Osten über den Großschiffahrtsweg ankommen, die für den Westen bestimmt sind. Es handelt sich hier nicht nur um Produkte der Eigenwirtschaft der Mark und um Überseeimport von Stettin, sondern auch um die Produktion des Warthe- und Netzedistriktes, für deren Transport meist der Weg über Hohensaaten gewählt wird.

Aus den bereits erörterten Gründen darf man annehmen, daß diese Zufuhr nach Vollendung des

Mittellandkanals noch stärker wird und die Tonnagebilanz im Westhafen sich noch weiter bessert.

Wir kehren nun zu der Frage zurück, ob es zweckmäßig ist, den Mittellandkanal durch das Weichbild Berlins oder über den Teltowkanal zu führen. Dabei sei vorausgeschickt, daß von dem Durchgangsverkehr zwischen unterer Havel und Spree im Jahre 1928 etwa 70 v. H. über den Teltowkanal und 30 v. H. durch die innere Stadt gegangen sind.

Der Mittellandkanal ist für Berlin in erster Linie ein Industriekanal. Die Ruhrkohle und das Ruhr-

eisen, die er bringt, dienen beinahe ausschließlich der Industrie. Der Berliner Hausbrand, die Braunkohle in Brikettform, wird nach wie vor auf der Eisenbahn aus der Lausitz bezogen.

Die industriellen Brennpunkte Berlins sind die Spreemündung, Tegel, Reinickendorf, der mittlere Teltowkanal und die Oberspree. In der weiteren Umgebung wären zu nennen: Brandenburg, die Nuteniederung, Hennigsdorf, Eberswalde und Wildau (vgl. Abb. 12).

Die Versorgung dieser Zentren wird durch die Frage, ob die Spree oder der Teltowkanal für die Durchführung des Tausendtonnenschiffes durch Berlin benutzt wird, kaum berührt. In beiden Fällen ist der Umbau der Spandauer Schleuse und die Anlage eines Stichtkanals vom Tegeler Hafen nach Reinickendorf notwendig, um die nordwestlichen Industriegruppen mit dem Tausendtonnenschiff zu erreichen.

Wird die Spreefahrt gewählt, so kann die Industrie am Teltowkanal vom Oberlauf der Spree her auf diesem Kanal, allerdings mit zeitweiser Sperrung des östlichen Teiles für die Bergfahrt, ohne Umbauten bedient werden. Wird dagegen der Teltowkanal für die Durchführung des Tausendtonnenschiffes gewählt, so kann die Spreemündung als Stichtkanal für die Fahrt nach Siemensstadt dienen. Auch der Osthafen könnte im letzteren Falle ohne große Umbauten von der Oberspree her erreicht werden.

Dagegen wäre die ältere Industriegruppe am Charlottenburger Ufer in diesem Falle für das Tausendtonnenschiff unzugänglich, ebenso wie die ausgedehnten Ladeufer der Innenstadt.

Trotzdem können für die Versorgung der Berliner Großindustrie beide Projekte als nahezu gleichwertig betrachtet werden.

Anders verhält es sich, wenn man die Rückladung für die von der Ruhr kommenden Kähne in Betracht zieht. Diese Rückladung steht in größter Menge, wie schon erwähnt, im Westhafen zur Verfügung. Der Westhafen wäre aber für das Tausendtonnenschiff nicht zugänglich, wenn man die Durchführung durch den Teltowkanal wählt. In diesem Falle könnte eine Verlagerung des Umschlages nach der Havel eintreten, so daß der Spandauer Südhafen Zentralhafen der Agglomeration würde. Dafür ist dieser aber in seinem jetzigen Ausbau zweifellos nicht geeignet und eine entspr. Erweiterung ist kaum möglich. Auch fehlt diesem Hafen die Verbindung mit dem inneren Berliner Eisenbahnnetz und die bequeme Lage zum inneren Straßennetz der Stadt.

Andererseits würden Teile des mit großen Kosten ausgebauten Westhafens brach liegen, der trotzdem für die Versorgung Berlins nicht entbehrt werden könnte. Eine ungesunde Zersplitterung des Hafensbetriebs wäre die Folge.

Ein weiterer Nachteil der Benutzung des Teltowkanals für die große Durchfahrt besteht in den bedeutenden Umwegen, wenn Schiffe im Osten entladen und zur Übernahme von Rückfrachten nach Spandau über den Teltowkanal fahren müssen. Der Teltowkanal zweigt eben so weit südlich von der Havelstraße ab, daß er in seinem westlichen Teil für den inneren Verkehr der Berliner Wasserstraßen nicht mehr in Betracht kommt.

Der Ausschluß des Westhafens von der Tausendtonnenfahrt würde sich zweifellos sehr nachteilig für die Schifffahrt und den Hafenbetrieb auswirken, auch wenn man den reinen Handelsverkehr ganz außer acht läßt. Schließt man andererseits den Westhafen an die Tausendtonnenfahrt an durch Umbau der Charlottenburger Schleuse und Anlage eines Stichtkanals, so ist das verbleibende Stück der Spreedurchfahrt vom Westhafen bis zum Osthafen so gering, daß ein Ausbau nicht teuer werden dürfte als ein entsprechender Umbau des Teltowkanals.

Noch stärkere Gründe sprechen für die Benutzung der inneren Wasserstraßen, wenn man den reinen Handelsverkehr in den Vordergrund stellt, wenn man die Durchführung nach dem Osten als Teil der Wasserstraße von Hamburg nach der mittleren Oder betrachtet. Von diesem Gesichtspunkte aus wird die Einführung in die Innenstadt, in die Gebiete des

Handels, geradezu zur Notwendigkeit. Ein Ausschluß des Tausendtonnenschiffs von den inneren Wasserstraßen würde etwa so wirken, wie wenn Hamburg seinen Überseegüterverkehr in Cuxhaven abfertigen wollte. Es erscheint daher unerklärlich, daß Handelskreise sich gegen die Durchfahrt des Tausendtonnenschiffes durch die innere Spree ausgesprochen haben sollen.

Auch wenn man die Notwendigkeit der inneren Durchfahrt für die Schiffe vom Ruhrbezirk her verneint, so wird man sie doch für die Schiffe von Hamburg bzw. Breslau schon jetzt, vor allem aber künftig, bejahen müssen.

Ein Wasserweg für die Versorgung der Industrie mit Rohmaterialien läßt sich wohl gleich einer Güterumgebungsbahn durch die Außengebiete führen, ein Wasserweg für den Handel aber muß die Waren ebenso wie ein Güterbahnhof dorthin führen, wo sie gebraucht, umgeschlagen und veredelt, gehandelt und gekauft werden sollen.

Eine Umfahrung der Tausendtonnenfahrt um Berlin würde städtebaulich ungünstige Folgen haben.

Wir kommen also zu dem Ergebnis, daß für die Versorgung der Berliner Großindustrie mit Rohstoffen und Kohlen aus dem Ruhrgebiet die Durchführung der Tausendtonnenfahrt über die Spree nicht unbedingt notwendig, wohl aber mit Rücksicht auf die bessere Möglichkeit, Rückfrachten zu erhalten, erwünscht wäre. Mit Rücksicht aber auf den Handel, vor allem auf die große Handelswasserstraße von Hamburg durch Berlin nach dem Osten muß die Durchführung durch die Innenstadt als die allein richtige Lösung betrachtet werden.

Technisch und finanziell dürfte sich der Ausbau der Spree nicht ungünstiger stellen als der Ausbau des Teltowkanals und die notwendig mit der Wahl dieses Weges verbundenen Umbauten von Häfen. Die Mühlendamm Schleuse ist heute schon baufällig und unzulänglich, und der Durchgangsverkehr des Teltowkanals beruht zu einem großen Teil darauf, daß die Spree infolge der schlechten Schleusenverhältnisse gemieden wird. Der Umbau der Mühlendamm Schleuse wird also in absehbarer Zeit doch durchgeführt werden müssen und zwar in annähernd demselben Rahmen wie bei Durchführung des Tausendtonnenschiffes erforderlich ist. Aus diesen Überlegungen heraus kann man wohl sagen, daß die Durchführung des Tausendtonnenschiffes über die Spree dem Weg über den Teltowkanal auch aus wirtschaftlichen Gründen vorzuziehen ist.

Die Durchführung der Tausendtonnenfahrt wird am Mühlendamm nicht nur wasserbau- und schiffahrts-technisch, sondern auch für Stadtverkehr und Städtebau bessere Verhältnisse schaffen als sie jetzt bestehen. Auch die Einengung des Strombettes und die Verbauung durch das Sparkassengebäude, die jetzt den Blick von der Kurfürstenbrücke so sehr beeinträchtigt, wird beseitigt (vgl. Abb. 1 am Kopf).

Ein Nachteil des Umbaus am Mühlendamm ist, daß das Ephraimsche Palais verschwinden muß, wenn die naturgemäße und technisch günstigste Lösung gewählt wird, was aus vielen Gründen notwendig erscheint.

Man sollte die Entfernung dieses Palais, das in der neuen Umgebung doch nicht mehr wirken würde, nicht allzu sehr beklagen. Ephraim, der Hofbanquier Friedrichs II., war vielleicht nicht ganz unschuldig an der Überspannung des merkantilistischen Prinzips und es liegt eine gewisse Ironie des Schicksals darin, daß sein Palais nun gerade der Pflege des Durchgangsverkehrs nach dem Westen zum Opfer fallen soll.

Die durch die Technik geweckte Verkehrslage Berlins wird sich nach Vollendung des größten deutschen technischen Werkes, des Mittellandkanals, noch stärker auswirken als bisher. An der Kreuzung der alten Wasserstraße des Urstromtales mit dem neuen Wasserweg nach dem Westen und dem Großschiffahrtskanal nach der Ostsee wird Berlin der wichtigste Binnenschiffahrtsplatz Europas werden. Seine bequemen Wasserverbindungen zu den beiden nordischen Meeren, zu den wichtigsten Rohstoff-

quellen und Industriegebieten Zentraleuropas und zum agrarischen Osten stempeln es in anderem Sinne als seine Konkurrenten meinten zu Deutschlands „Wasserkopf“.

Berlin hat in seiner städtebaulichen Entwicklung

vieles versäumt, möge in diesen Schicksalsstunden ein günstigerer Stern über ihm walten und möge die innere Durchfahrt über die Spree für das Tausendtonnenschiff so großzügig ausgeführt werden, wie sie geplant wurde. —

REICHS—HAUPT—STAAT

VON STADTBAURAT DR.-ING. MARTIN WAGNER, BERLIN

Berlin hat ein dreifaches Schicksal: Berlin ist die Reichshauptstadt — wird aber vom Reich nicht geliebt und gepflegt; Berlin ist die Hauptstadt des Staates Preußen — wird aber von Preußen nicht geliebt und gepflegt; Berlin ist ein Stadt-Staat mit 20 Bezirken, ist aber nicht in der Lage, sich aus eigener Kraft heraus eine Verfassung zu geben, die den Organismus dieses Stadt-Staates zur vollen Entfaltung bringen kann.

Woran liegt es, daß Berlin ein Ismus, aber kein Organismus ist und sich als Stadt von Form und Format nicht ausleben kann? Berlin hat noch niemals seine, ihm auf den Leib und den Körper geschriebene verwaltungspolitische Organisation gehabt! Ob wir auf den Streit der beiden Spreestädte von Berlin und Cölln zurückschauen, ob wir den jahrzehntelangen Kampf der Städte Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Neukölln, Spandau usw. gegen Berlin betrachten, oder ob wir heute den schicksalsschweren Kampf der Stadt Berlin gegen die Maßnahmen des preußischen Staates und des Reiches überschauen — es ist immer dasselbe Bild: Berlin wird von der „Obrigkeit“, die die Gewalt über die Stadt hat, nicht geliebt und nicht gepflegt. Der Stadt Berlin fehlt die Eingliederung in die Interessen des Staates und des Reiches.

Solange die Krone noch die Stadt, den Staat und das Reich beherrschte, da war wenigstens noch ein Wille persönlicher Verbundenheit sichtbar, der seinen repräsentativen Ausdruck in einem Stück Städtebau fand, das den Fremden heute noch als „Berlin“ gezeigt wird. Aber mit der Demokratisierung des Reiches und des Staates ist auch diese persönliche Verbundenheit zwischen der Stadt und ihren Obrigkeiten geschwunden und durch einen selbst für den Fachmann kaum noch überblickbaren vielköpfigen Verwaltungs- und Instanzenapparat ersetzt worden, der die Reichshauptstadt auseinanderregiert

und sie wirtschaftlich wie kulturpolitisch an den Rand des Abgrundes bringt.

An diesem Grundfehler in der Organisation von Berlin wird auch der dem preußischen Landtag zugeleitete Gesetzentwurf über eine neue Verfassung von Berlin nichts ändern. An der mangelnden Verbundenheit zwischen der Stadt, dem Staat und dem Reich und seinen bestimmenden Körperschaften geht auch dieser Gesetzentwurf vorüber. Durch nichts kann diese mangelnde Verbundenheit schlagender bewiesen werden als durch die Tatsache, daß das Reich wie der Staat seit mehr als 12 Jahren an dem Schicksal Berlins vorbeiregiert hat und nun in die Lage versetzt wird, den finanziellen Zusammenbruch der Stadt Berlin als ein trauriges Erbe zu übernehmen und durch einen — Staatskommissar die mangelnde Verbundenheit zwischen Stadt und Staat neu herzustellen.

Es wäre eine völlige Verkenning der tieferen Ursachen dieses finanziellen Zusammenbruches, wenn der Staat wie das Reich eine Sanierung der Stadt lediglich durch ein zeitweiliges Überpumpen von Kapital oder von Köpfen bewirken würde. Was uns in Berlin für die Gegenwart, aber mehr noch für die Zukunft fehlt, das ist eine Neugliederung der Interessen des Reiches, des Staates und der Stadt mit dem Ziel einer mutigen und durchschlagenden Verwaltungsreform, die allen Teilen durch eine starke Verbundenheit ihrer wirtschaftlichen wie kulturpolitischen Interessen Ersparnisse und darüber hinaus die Freiheit und Ungebundenheit an und in der Arbeit der Reichs-Haupt-Stadt bringt.

Ich habe hier nicht die Vorteile zu schildern, die eine solche Verbundenheit der Interessen zwischen Reich, Staat und Stadt auf allen Gebieten der Kommunalpolitik, wie der Staats- und Reichspolitik her-



beiführen müßte. Ich möchte hier nur auf dem mir näherliegenden Gebiet des Städtebaues die Reibungsflächen kurz skizzieren, die zwischen Reich, Staat und Stadt bestehen und die einen organischen Städtebau und damit den Wirtschafts- und Kulturertrag eines Stadt-Staates von der Größe Sachsens oder, sagen wir, des drittgrößten Staates des Reiches gefährden.

Das Reich, der Staat und die Stadt Berlin beherrschen in dem Wirtschaftsgebiet von Berlin der Fläche und dem Werte nach mindestens 75 v. H. des gesamten Grund und Bodens. Müssen diese drei Mächte auf so begrenzter Fläche und so eng im Raume drei große und kostspielige Grundstücksverwaltungen haben, deren vielinstanzige Existenz an sich schon ein wirtschaftlicher Unsinn ist, aber darüber hinaus noch zu einem Ressortpartikularismus mit gegenseitigem Verhandeln, Bekämpfen und Verhindern führt? Eine Fusion dieser Besitzwerte würde nicht nur das Gebot verwaltungstechnischer, sondern auch wirtschaftspolitischer Ökonomie sein und den Städtebau Berlins auf eine Form bringen, um die uns alle Städte der Welt beneiden würden.

Das Reich, der Staat und die Stadt beschäftigen allein in Berlin etwa 75 000 Beamte und Angestellte (ohne Finanzämter) in zahllosen Büros und Gebäuden, die ihnen gehören oder gemietet sind. Sollte bei den 60 Reichsämtern, den 40 Staatsämtern und den 20 Bezirksämtern der Stadt bei größerer Verbundenheit ihrer verwaltungspolitischen Organisation hier keine größere Ökonomie des Arbeitsraumes und der Bauprogramme erzielbar sein? Und müssen diese Ämter ihre zahllosen eigenen Baubüros ohne eine wirtschaftliche wie künstlerische Oberleitung haben? Müssen die Verhandlungen über ein Bauvorhaben zwischen diesen zahllosen Ämtern und Dienststellen drei und mehr Jahre dauern und dennoch zu keinem anderen Ergebnis führen, als daß an falscher Stelle und zu teuer gebaut wird? Wer einen Blick auf den Stadtplan der Berliner City auf v. S. wirft, auf dem der Standort unserer Reichs- und Staatsbehörden vermerkt ist, der wird zunächst erschreckt darüber sein, von wieviel Stellen aus das Volk regiert wird. Er wird nach einem „Sparkommissar“ (den wir seit Jahren haben) und nach einem „Staatskommissar“ (den wir seit Wochen haben), nach einer Verwaltungsreform großen Stils (die wir seit Jahren vergeblich erstreben) und nach einer Rationalisierung und Verbilligung der Verwaltung rufen.

Das Reich betreibt in Berlin den gesamten Fernverkehr und einen großen Teil des Ortsverkehrs und ist mit diesen Verkehrsmitteln, zu denen noch die Reichswasserstraßen hinzukommen, der größte Förderer, aber auch der größte Behinderer des Städtebaues, wenn er seine Pläne — was die Regel ist — ausschließlich vom ressortfiskalischen Interesse uns aufstellt und durchführt.

Das Reich, der Staat und die Stadt sind die ausschließlichen Unternehmer auf dem Gebiet der Elektrizitätsversorgung in dem Wirtschaftsgebiet von Berlin. Alle drei Stellen betreiben ihre eigenen Werke, Verteilungsleitungen und Unterstationen. Die Ökonomie der Kraftwirtschaft zugunsten der Konsumenten wie der Produzenten widerspricht dieser Ressortwirtschaft aufs stärkste. Und diesem Zustand ein Ende zu machen, soll unmöglich sein, soll lediglich an der mangelnden organisatorischen und verwaltungspolitischen Verbundenheit scheitern?

Und nun bedenke man Interessenverflechtungen der Reichs-, Staats- und städtischen Ämter auf allen Gebieten der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur! Wenn ein Wirtschaftszweig irgendeine Förderung erfahren will, dann hat er in Berlin fast regelmäßig mit drei Staaten zu verhandeln. Die Amtsstuben der Regierenden wie der Regierten schwellen an. Die Berliner Schulen z. B. werden von einer Staats-, einer Provinzial- und einer Stadtinstanz verwaltet. Der Bau eines Hauses setzt die Zustimmung der geheiligten Dreieinigkeits von drei verschiedenen Staats- und Stadtstellen voraus. Jede Fluchtlinie durchläuft die gleiche Skala der Genehmigung. Ob Opernhäuser

oder Orchester, Museen oder Ausstellungen, Messen oder Kongresse, gemeinnützige Vereine oder Veranstaltungen unterstützt werden sollen, stets wird das Reich, der Staat und die Stadt in irgendeiner Form an ein und derselben Sache beteiligt sein. An drei Stellen werden Akten geführt und Zahlungen geleistet.

Wieviel Parlamente regieren Berlin? Ich wage diese Frage gar nicht zu beantworten. Aber sicher ist, daß die lebenswichtigsten Fragen der Reichshauptstadt gar nicht in dem Stadtparlament, sondern im Staats- und Reichsparlament entschieden werden. Die Parlamentarier der Reichshauptstadt jedoch sitzen nicht im Stadtparlament. Sie kennen die städtischen Verhältnisse nur von Ferne und aus der Presse. Die Politik der drei Parlamente geht aneinander vorbei und die Politiker ein und derselben Partei haben in den drei Parlamenten kaum Fühlung untereinander.

Aber wie nun diesen Zustand ändern?

Zunächst wird sich die Erkenntnis Boden verschaffen müssen, daß Berlin nicht eine Stadt wie jede andere Stadt Deutschlands ist und nach der Verfassung anderer Städte regiert werden kann. Berlin braucht seine eigene Verfassung.

Die zweite Überlegung wird die sein müssen, daß mit der Neugestaltung der Verfassung von Berlin ein Stück Reichsreform geleistet werden muß und daß das Wirtschaftsgebiet von Berlin als Stadt-Staat unter der Führung des Reiches eine größere Selbständigkeit erhält, wie der Staat Wien z. B. diese größere Selbständigkeit heute bereits besitzt. Die Aufteilung der Länder in Staaten mit einheitlichen Wirtschaftsinteressen ist nicht mehr aufzuhalten. Mit dieser Aufteilung aber rücken die Wirtschafts-Staaten in die gesetzgebende Interessensphäre des Reiches, das schon heute die Rahmengesetze für die Länder aufzustellen und durchzuführen hat. Das Parlament des Stadt-Staates von Berlin erhält damit seine erhöhte und erweiterte Bedeutung. Es übernimmt wesentliche Funktionen des preußischen Parlamentes und gibt andere Funktionen des heutigen Stadtparlamentes an die vergrößerten Bezirksverwaltungen ab, die damit ihre parlamentarische Bedeutung — die sie heute nicht haben, erst wieder erlangen. Parallel dieser parlamentarischen Umgliederung verläuft die organisatorische Verschmelzung der Zuständigkeiten im Regieren selbst. Der Stadt-Staat von Berlin wird dem Reich unterstellt, und die preußischen Funktionen des Regierens gehen auf den Staat Berlin selbst über. Aus drei Gliedern werden zwei gemacht. Die Verbundenheit der wirtschaftlichen Interessen zwischen dem Reich und dem Wirtschaftsgebiet von Berlin ist damit hergestellt.

Dieser Vorschlag — so wird man einwenden — hieße aber den Staat Preußen, das Rückgrat des Deutschen Reiches, „zerschlagen“! Gibt es einen anderen Weg der staatlichen Neugliederung des Reiches? Wo nicht, dann bleiben nur die Bedenken über das Tempo ihrer Durchführung bestehen. Und diese Bedenken lassen sich vorerst dadurch ausräumen, daß der Staat Berlin (bei gesondertem Parlament) mit der Regierung Preußens in Personalunion verbunden wird, oder daß dem preußischen Staate bei der Ernennung der führenden Köpfe Berlins ein Sonderrecht eingeräumt wird.

Wie auch immer diese gewiß sehr hochpolitische Frage gelöst werden mag, der Zeitpunkt ihrer Lösung ist nach der Entwicklung der Wirtschaft und der Finanzen von Berlin unaufschiebbar geworden. Und ebenso steht fest, daß eine Verwaltungsreform großen Stils, die der gegenwärtigen und der kommenden Notlage der Wirtschaft gerecht werden soll, nicht möglich ist, ohne aus der Stadt einen Staat zu machen, der nicht mehr einem Staat Preußen, sondern dem Reich unterstellt wird. Nur auf diesem Wege werden wir aus Berlin das machen, was es sein soll: Reichs-Haupt-Staat. —