

Nadja Wischmeyer
Der Mittellandkanal. Landschaft – kultivierte Landschaft – Kulturlandschaft
Eine Untersuchung zur materiellen Landumnutzung
in der industriellen Moderne



Quellen und Darstellungen zur
Geschichte Niedersachsens

Herausgegeben vom
Historischen Verein für Niedersachsen

Band 140

Nadja Wischmeyer

Der Mittellandkanal

Landschaft – kultivierte Landschaft – Kulturlandschaft

Eine Untersuchung zur materiellen Landumnutzung
in der industriellen Moderne

WEHRHAHN VERLAG

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

1. Auflage 2019

Wehrhahn Verlag

www.wehrhahn-verlag.de

Satz und Gestaltung: Wehrhahn Verlag

Umschlaggestaltung unter Verwendung eines Fotos von Nadja Wischmeyer. Aufnahme des ehemaligen
Wasserbausekretär-Dienstgehöfts bei Rusbend, aufgenommen von der Brücke zur Überführung der
Landstraße L450 Bückeburg–Rusbend im August 2011.

Druck und Bindung: Beltz Bad Langensalza GmbH

Alle Rechte vorbehalten

Printed in Germany

© by Wehrhahn Verlag, Hannover

ISBN 978-3-86525-577-8

Für meinen Großvater
Dr. Herbert Menschel

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	13
1. Einleitung	15
1.1. Eine neue Landschaft entsteht	15
1.2. Forschungsstand und Fragestellung	20
1.3. Fachliteratur und Quellen	25
1.4. Struktur der Arbeit	37
2. Die Vorplanungen zum Großprojekt Mittellandkanal	41
2.1. Verkehrsgeographisch wichtige natürliche Wasserstraßen in Norddeutschland	41
2.2. Frühe Kanalbauten in Norddeutschland	47
2.3. Vom Agrar- zum Industriestaat: die Wiederentdeckung des Kanalbaus	51
2.3.1. Veraltete Wasserstraßen – moderne Eisenbahnen	52
2.3.2. Das Projekt des Rhein-(Weser-)Elbe-Kanals: Dortmunds Industrie mischt sich ein	57
2.3.3. Der Rhein-Weser-Kanal: rheinisch-westfälische Industriearone gestalten ihr Land	60
2.3.4. Der Weser-Elbe-Kanal: ein Verkehrsprojekt in politisch schwierigen Zeiten	63
2.3.5. Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal: ein Projekt der einheitlichen, preußischen Wasserstraßenpolitik	65
2.3.6. Der Dortmund-Ems-Kanal: der erste Schritt zum Mittellandkanal	71
2.3.7. Der Dortmund-Rhein-Kanal: die regionalen Interessen verhindern den Bau	75
2.3.8. Der Mittellandkanal: die Verwirklichung eines Kompromisses	78
2.3.8.1. Die wasserwirtschaftlichen Vorlagen von 1899 und 1901	83
2.3.8.2. Der Gesetzentwurf von 1904 und das Wasserwirtschaftliche Gesetz von 1905	88

2.4.	Die Planer des Mittellandkanals	92
2.4.1.	Alte Experten – neue Herausforderungen	93
2.4.2.	Der bautechnisch exakte Entwurf von Baurat Messerschmidt	95
2.4.3.	Die Nachprüfung und Neubearbeitung des Mittellandkanalentwurfs durch Baurat Prüsmann	99
2.4.3.1.	Die Darstellung der Bodenschätze im Kanalumfeld	106
2.4.3.2.	Die alten Linienführungen verglichen mit der »Neuen Linie«	108
2.4.4.	Die allgemein- und verkehrswirtschaftlichen Grundlagen des modernen Wasserstraßenbaus von Leo Sympher	117
2.4.4.1.	Der Weg Symphers zur neuen Sicht auf »bekannte« Dinge	118
2.4.4.2.	Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Gebiet des Mittellandkanals	121
3.	Ökonomische Feinplanungen zum Bau der Mittellandkanalwesthaltung	127
3.1.	Der Kanaltorso: die wirtschaftlichen Eckdaten	127
3.2.	Die Vorarbeiten zur effizienten Bauausführung	129
3.3.	Das Gesetz zum »erweiterten Grunderwerb«	132
3.3.1.	Die Planungen zur Entwicklung des Kanalumfelds	137
3.3.2.	Die verpasste Chance des Fürstentums Schaumburg-Lippe	152
3.3.2.1.	Liegestellen werden zu Ladestellen	155
3.3.2.2.	Partielle Interessen und kommunale Schwerfälligkeit	161
3.3.3.	Der Grundstücksankauf im Einflussgebiet von Industrieballungen	162
3.3.4.	Die hannoverschen Hafenanlagen im Wandel der Zeit	169
3.3.4.1.	Der Brinker Hafen	171
3.3.4.2.	Der Misburger Hafen	175
3.3.4.3.	Der Nordhafen	179
3.3.4.4.	Der Lindener Hafen	182
3.3.4.5.	Die hannoverschen Hafenanlagen und der Leinehafen	186
3.4.	Zusammenfassende Darstellung der gewerblichen Kanallandschaft	189
3.5.	Die Kostenentwicklung bei den Grundstücksankäufen	190
3.6.	Der Mittellandkanal während des Ersten Weltkriegs	193

4.	Der Mittellandkanal im Wirtschaftsgebiet zwischen Leine und Elbe	197
4.1.	Der Kanalweiterbau: städtische Interessenvereinigungen mobilisieren	197
4.1.1.	Die aufstrebende Wirtschaft bei Hildesheim und Peine	198
4.1.2.	Braunschweig und die »Vereinigung zur Förderung der Südlinie«	200
4.1.2.1.	Die Interessen der Stadt Magdeburg	202
4.1.2.2.	Die Interessen der Städte Hamburg und Lübeck	205
4.2.	Die erneute Prüfung der verschiedenen Linienvorschläge	206
4.2.1.	Die Zeitschrift »Der Mittellandkanal«: Professor Franzius informiert ...	210
4.2.2.	Die Annahme des Gesetzes zum Weiterbau	217
4.3.	Die Fortsetzung des Mittellandkanals während der verschiedenen Bauperioden	219
4.4.	Die wirtschaftliche Entwicklung der Häfen Peine, Braunschweig und Hildesheim	220
4.4.1.	Der Privathafen der Ilseder Hütte	226
4.4.2.	Die Entwicklung des Braunschweiger Hafens	229
4.4.3.	Die Stellung der Häfen zueinander innerhalb des Wirtschaftsdreiecks der Städte Hildesheim, Peine und Braunschweig ...	232
4.5.	Transportwirtschaftliche Entwicklungen in der Zwischenkriegszeit	235
4.6.	Die staatlich gelenkten Industrieansiedlungen vor Beginn des Zweiten Weltkrieges	238
4.7.	Die Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik Deutschland	245
5.	Der Mittellandkanal: eine neue (Kultur-)Landschaft	253
5.1.	Von der Idee bis zur Ausführung: die planvolle Kultivierung von Landschaft ...	253
5.1.1.	Bach- und Flussregulierungen	256
5.1.2.	Hochwasserschutz, Be- und Entwässerungen	258
5.2.	Die baulichen Elemente der »neuen« Landschaft	264
5.2.1.	Landschafts-, Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Recke	264

5.2.2. Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Osnabrück	267
5.2.3. Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Ostercappeln	272
5.2.4. Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Lübbecke	277
5.2.5. Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Minden	281
5.2.6. Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Bückeburg	287
5.2.7. Strecken- und Baubeschreibung des Kanalbauamts Wunstorf	289
5.2.8. Strecken- und Baubeschreibung der Kanalbauämter Hannover und Linden	294
5.2.9. Kurzer Überblick über den Verlauf des Mittellandkanalbaus	311
5.3. Der Weiterbau des Mittellandkanals	316
5.3.1. Die schwierigen Grundwasserverhältnisse	317
5.3.2. Die Bauausführung schreitet – den wirtschaftlichen Verhältnissen zum Trotz – voran	320
5.3.3. Weitere Maßnahmen zur Aufwertung der Landschaft	328
5.4. Der Kanalbau: ein kontinuierlicher Prozess	332
5.4.1. Die weiterführenden Meliorationen der Westhaltung	334
5.4.2. Instandsetzungsarbeiten und andere Baumaßnahmen	335
5.5. Das Startsignal zur Vollendung des Mittellandkanals	340
5.5.1. Der Weg zur Elbe	342
5.5.2. Die Meliorationen im landeskulturellen Interesse	346
5.5.3. Die Fertigstellung des Mittellandkanals	350
5.6. Krieg und Zerstörung	354
5.7. Der Wiederaufbau	359
5.8. Nachkriegsentwicklungen und der Ausbau des Mittellandkanals	362
5.8.1. Das Motorgüterschiff setzt sich durch	364
5.8.2. Ausbaupläne und Ausbau West	365
5.8.3. Der Kanalausbau zur Stützung der Industrie	373
5.8.4. Die Umweltbewegung behindert den Kanalausbau	378
5.8.4.1. Die Besonderheiten der Pflanzenwelt am Mittellandkanal Ende der 1930er-Jahre	380
5.8.4.2. Ökologie und Ökonomie müssen sich versöhnen	380
5.8.5. Das »Projekt 17«: Ausbau Ost	386
5.8.6. Die Wiederentdeckung des Bodenmanagements	389

5.9. Der Mittellandkanal: eine transportwirtschaftlich genutzte Freizeitlandschaft ...	392
5.9.1. Mit dem Passagierdampfer zum Ausflugsziel	398
5.9.2. Alte Ansichtskarten erzählen Geschichte	398
6. Zusammenfassung und Ausblick: eine Kulturlandschaft zwischen Anpassung und Erhalt	404
6.1. Eine Idee kanalisiert sich	404
6.1.1. Frühe Planungen zur Landumnutzung	408
6.1.2. Landschaft ohne Lobby	412
6.2. Landumnutzung während der industrialisierten Moderne	426
6.2.1. Interessengemeinschaften nehmen Einfluss	432
6.2.2. Landschaftsumbau und Meliorationen	434
6.2.3. Zerstörung, Wiederaufbau und Ausbau	449
6.2.3.1. Die Entwicklung des Kanalverkehrs	451
6.2.3.2. Der Kanalausbau	454
6.3. Ökonomie, Ökologie und Denkmalschutz	457
6.3.1. Das Erstarken der Umweltschutzbewegung	460
6.3.2. Der geringe Einfluss des Denkmalschutzes	462
6.3.3. Kulturlandschaft Mittellandkanal: (kein) Abschied von einem Denkmal	471
6.4. Resümee	475
7. Anhang	480
7.1. Tabellen	480
7.1.1. Tabelle der Kanalbauämter sowie der Streckenabschnitte des ersten und zweiten Bauabschnitts (Laufzeit ab 1907 bis in die 1920er-Jahre)	480
7.1.2. Tabelle der Kanalbauämter des dritten Bauabschnitts (Laufzeit ab 1926)	482
7.1.3. Tabelle der Neubauämter zum Ausbau des Mittellandkanals (Laufzeit ab den 1970er-Jahren)	482
7.1.4. Tabelle der für den Mittellandkanal zuständigen Außenbezirke (Erfassungszeit 2012)	483

7.1.5. Tabelle zur Leistungsfähigkeit des Mittellandkanals in Abhängigkeit von seiner in der Bundesrepublik Deutschland zu befahrenden Länge (Laufzeit von 1934 bis 1996)	484
7.1.6. Tabelle zur Länge der befahrbaren deutschen Wasserstraßen mit Verkehrsleistung (Jahre 1913, 1964, 1973, 2007)	485
7.2. Tabellenverzeichnis der beigelegten CD-Rom	485
7.3. Quellen und Literaturverzeichnis	486
7.3.1. Quellen	486
7.3.1.1. Unveröffentlichte Quellen	486
7.3.1.2. Messtischblätter und Topographische Karten	499
7.3.1.3. Zeitungen und Zeitschriften	500
7.3.1.4. Zeitzeugen	501
7.3.1.5. Internetquellen	502
7.3.1.6. Veröffentlichte Quellen	503
7.3.2. Literatur	507
7.4. Kartenanhang auf der beigelegten CD und Karten im Vorsatz	527

Vorwort

Die vorliegende Studie ist die überarbeitete und bebilderte Fassung meiner im Juni 2013 an der Philosophischen Fakultät der Gottfried Wilhelm Leibniz Universität Hannover eingereichten Dissertation, die im Januar 2014 von dieser angenommen wurde.

Da nun die Druckfassung des Buches vorliegt, möchte ich mich auf diesem Wege bei meinen vielen hervorragenden Helfern bedanken. Zuvorderst darf ich meinem Doktorvater Herrn Prof. Dr. Carl-Hans Hauptmeyer nennen, der mit seiner weitreichenden Erfahrung, seinen wertvollen Ratschlägen und vor allem seinem aufmunternden Zuspruch die Untersuchung während der langen Entstehungszeit auf einen guten Weg gebracht und zu einem erfolgreichen Abschluss geführt hat. Zu danken habe ich auch meinem Zweitprüfer Herrn Prof. Dr. Joachim Wolschke-Bulmahn. Ebenso bedanken möchte ich mich bei Herrn Prof. Dipl.-Ing. Günter Nagel und natürlich bei Herrn Dr. Waldemar R. Röhrbein für seine wunderbaren Anregungen und scharfsinnigen Bemerkungen zu meiner Arbeit. Mein besonderer Dank gilt Frau Dr. Sabine Graf. Ihre exzellenten Anmerkungen zur Überarbeitung des Manuskripts waren von größtem Nutzen. Dr. Bernd Strauchmann, Dr. Olaf Grohmann und Martin Stöber waren mir eine unentbehrliche Hilfe beim Korrekturlesen.

Ferner haben zum erfolgreichen Gelingen dieser Schrift viele weitere Mitstreiter beigetragen. Namentlich zu erwähnen an dieser Stelle sind Dr. Hans-Georg Dettmer, Franziska Dösinger, Vanessa Erstmann, Dr. Sabine Paehr und Dr. Britta Rode, deren kluge Anmerkungen in unserem gemeinsam besuchten Oberseminar die Arbeit abgerundet haben. Außerdem möchte ich den Mitarbeitern des Niedersächsischen Landesarchivs in Hannover und des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege in Hannover Dank aussprechen, insbesondere den inzwischen im Ruhestand befindlichen Herren Dr. Volker Glüntzer und Wolfgang Neß sowie den Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover, besonders Herrn Wolfgang Feist aus dem regionalen Management und Herrn Marco Linnemann in seiner damaligen Doppelfunktion als Leiter der Außenbezirke Lohnde und Sehnde. Nicht unerwähnt bleiben dürfen die ehemaligen Leiter der Neubauämter Minden und Braunschweig der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Herr Paul Klimpel und Herr Wilfried Klingelhöfer, beide im Ruhestand, sowie Herr Heinrich Munk, Herr Jürgen Klingebiel und Herr Dr. Christian Ostersehlte. Schließlich habe ich noch meinem Mann Dietmar Wischmeyer ganz besonders zu danken. Ohne ihn hätte ich das Vorhaben gar nicht in Angriff nehmen und bewältigen können. Seine Denkanstöße und kritischen Bemerkungen trugen viel zum erfolgreichen Abschluss meiner Arbeit bei.

Mittelbrink, Herbst 2018

Nadja Wischmeyer

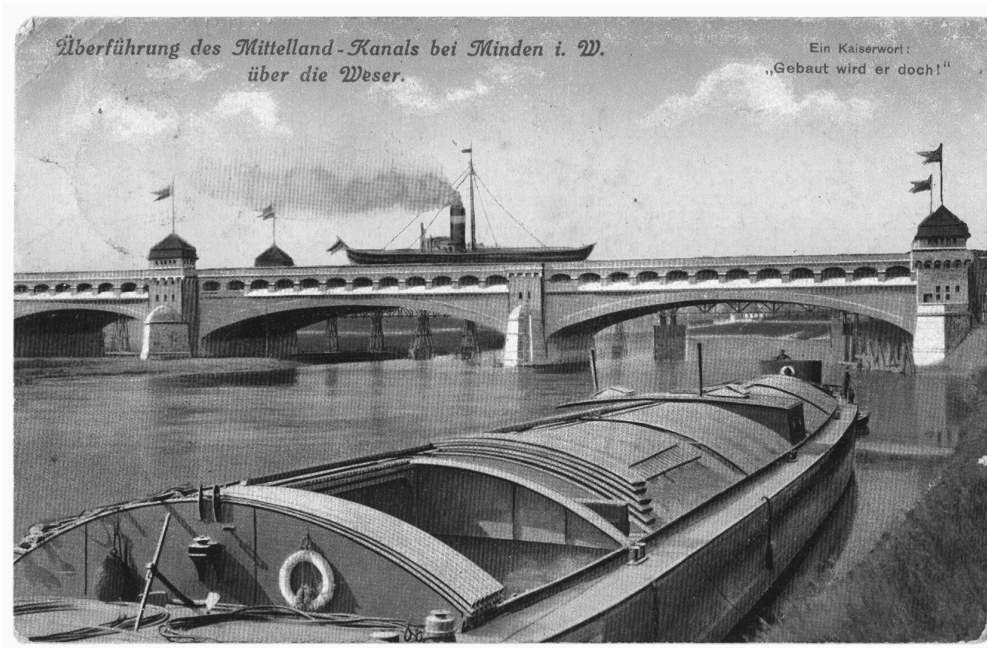


Abb. 1: Überführung des Mittellandkanals bei Minden über die Weser. (Postkarte ungel., vermutl. um 1918)

1. Einleitung

1.1. Eine neue Landschaft entsteht

Eine Voraussetzung für den Bau des Mittellandkanals war die rasante industrielle Entwicklung innerhalb der deutschen Staatengemeinschaft¹, die ein stetig wachsendes Transportbedürfnis nach sich zog. Unterstützt wurden die Kanalbaupläne durch das schnelle Voranschreiten des technischen Fortschritts bei Wasserstraßenbauten sowie durch eine politisch einheitliche Führung fast ganz Norddeutschlands ab 1866 und eine länderübergreifende Wasserstraßenpolitik im Deutschen Kaiserreich nach 1871.

Im Laufe der langen Kanalplanungszeit ließ sich schon frühzeitig die wirtschaftliche Notwendigkeit eines weiteren Transportweges zur West-Ost-Verbindung der Eisenbahn feststellen. Die Kanalplaner erwarteten von der künstlichen Wasserstraßenverbindung

1 1820 bis 1866 Deutscher Bund und von 1866 bis 1870 Norddeutscher Bund.

zwischen Rhein und Elbe nicht nur einen verbesserten transportwirtschaftlichen Austausch zwischen dem steinkohlereichen Westen und dem landwirtschaftlich geprägten Osten des Reichs sondern auch die Erschließung neuer Märkte für die im Rheinisch-westfälischen Gebiet ansässigen Industriebetriebe. Außerdem sollte die geplante Wasserstraße für industrielle Dezentralisierung sorgen, um die zwischenzeitlich zu einem sozialpolitischen Problem gewordenen Industrieballungen aufzulockern. Die militärische Verwendbarkeit und die als dringlich erachteten Meliorationen in Norddeutschland vervollständigten die Liste der Gründe für einen Kanalbau.² Wie Adolf Prüssmann schon 1899 in einer Denkschrift schrieb: *»Bemerkenswerth ist, dass schon in frühen Plänen der Gedanke hervortrat, den Rhein-strom mit der Elbe zu verbinden. Bei allen Entwürfen bildete das zwischen Lippe und Ruhr gelegene rheinisch-westfälische Industriegebiet einen Landstrich, der in keinem Falle, wenigstens bei einer Verbindung der geplanten Kanäle mit dem Rhein, unberührt bleiben durfte. Theils war dies in der natürlichen Lage des Industriegebietes zwischen der holländischen Grenze und dem Haarstranggebirge gegründet, theils verlangte schon damals das zwar erst im Anfang seiner Entwicklung stehende Steinkohlengebiet eine Berücksichtigung neuer Verkehrswege.«*³

Um den steigenden Energiebedarf im Land auch über weite Entfernungen bedienen zu können, benötigte die Industriewirtschaft mit der sich spätestens ab der Mitte des 19. Jahrhunderts deutlich beschleunigenden Industrialisierung ein kostengünstiges Verkehrsmittel für Massengüter. Dafür bot sich der kühne Plan einer künstlichen Wasserstraße im nordwestdeutschen Tiefland nahe der Mittelgebirgsschwelle vom Rhein bis zur Elbe an, der sich ab dem Jahre 1856 zuerst im rheinisch-westfälischen Industriegebiet festsetzte

- 2 Vgl.: Fritz GECK (Hrsg.): Der binnenländische Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Eine gemeinfaßliche Darstellung der Lage, der technischen Einzelheiten und des Nutzens (Im Auftrage des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanal-Schiffahrt für Niedersachsen zu Hannover nach alten und neuen amtlichen und privaten Quellen). Hannover, 1891; Fritz GECK (Hrsg.): Der binnenländische Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach neuen Entwürfen. Mitteilungen über technische Einzelheiten, Verkehr und wirtschaftliche wie militärische Bedeutung der neuen Mittelland-Wasserstraße (Im Auftrage des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanal-Schiffahrt für Niedersachsen zu Hannover unter Mitwirkung des Vorstandes). Hannover, 1894; Fritz GECK (Hrsg.): Der binnenländische Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach den Entwürfen von 1895–96. »Gebaut wird er doch.« Das fehlende Glied in der Kette der Wasserstraßen zwischen Ost und West (Im Auftrage des Kanalvereins für Niedersachsen zu Hannover unter Mitwirkung des Vorstandes). Hannover, 1896; Fritz GECK (Hrsg.): Die Mittellandstrecke des Rhein-Weser-Elbe-Kanals (Auf Grund früherer Veröffentlichungen des Kanalvereins für Niedersachsen zu Hannover im Auftrage des Vorstandes bearbeitet). Hannover, 1898; Emil ABSHOFF: Der »Mittellandkanal« in seiner selbstständigen Bedeutung (Auf Grund früherer Veröffentlichungen des Kanalvereins für Niedersachsen und seines vormaligen Geschäftsführers Herrn Ingenieur Fritz Geck und Berücksichtigung der preußischen wasserwirtschaftlichen Vorlage und anderer Druckschriften im Auftrage des Vorstandes bearbeitet). Hannover, 1901; Emil ABSHOFF: Der »Kanal« (Kanal vom Rhein an die Weser mit Anschluss nach Hannover, Motto: »Gebaut wird er doch.«). Münster i. W., 1905.
- 3 (Adolf) PRÜSMANN: Denkschrift über den Entwurf eines Rhein-Elbe-Kanals. Heft I. Berlin, 1899, S. 1.

und später von Kanalfreunden in Nordwest- und Norddeutschland weiter vorangetrieben wurde.⁴

Der nördliche Rand der Mittelgebirgsschwelle, an dem sich Lagerstätten von Braun- und Steinkohle sowie die der Erze, der Salze und des Erdöls befinden, verzeichnete schon seit Jahrhunderten ein reges Handels- und Transportaufkommen, obwohl es keinen küstenparallelen Wasserweg gab. Eine Verbindung der Kultur- und Wirtschaftsräume zwischen den Flüssen Rhein, Ems, Weser und Elbe war bis zum Bau des Mittellandkanalsystems ausschließlich über den Landweg möglich. Aus einer langen Tradition heraus dienten die künstlich geschaffenen Wasserstraßen nicht ausschließlich dem Warentransport, sie hatten zusätzlich wasserwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen. Kanalbauten, Flussregulierung oder andere wasserbauliche Maßnahmen »zum Schutz vor Krankheiten, zur Landgewinnung, zur Anhebung der allgemeinen Landeskultur und zur Sicherung des Besitzstandes«⁵ waren vielerorts schon zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert ausgeführt worden.⁶ Die Zeit nach dem Wiener Kongress (1814–1815) gehörte jedoch vorerst den Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten der natürlichen Wasserstraßen.⁷ Gegen Ende des 19. Jahrhunderts sowie Anfang des 20. Jahrhunderts endlich konnte die in den rheinisch-westfälischen Landesteilen beheimatete, schon gegen Ende des 18. Jahrhunderts entstandene, Unternehmerschicht⁸ nach zähen politischen Debatten den lange geforderten günstigen West-Ost-Verkehrsweg für Massengüter, gemäß ihrer wirtschaftlichen Stellung, gegenüber den alten großagrarisches geprägten Eliten im Osten des Kaiserreichs durchsetzen. Außerdem wurde für die im 19. Jahrhundert stetig wachsende Bevölkerung mehr Raum für eine Ausweitung der Gewerbe- und Siedlungsgebiete sowie der landwirtschaftlichen Nutzflächen gebraucht. Die bauliche Umsetzung des Mittellandkanals trug damit ihren Anteil am Landschaftsumbau zur Landgewinnung bei.

Zu Beginn der 1890er-Jahre wurden erstmals Vermessungsarbeiten zur technischen Festlegung der Kanaltrasse zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Elbe im »Feld« vorgenommen. Zusammen mit der Erstellung eines verbindlichen Kostenrahmens zur Bauausführung sollten die Planungen in eine Gesetzesvorlage zum Bau des Kanals eingehen. Diese Vorarbeiten wurden ab Mitte der 1890er-Jahre einer Nachprüfung unterzogen. Die dabei unter der Federführung von Baurat Adolf Prüsmann ausgearbeitete »Neue Linie« der Kanaltrasse sollte mit

- 4 Die Strasse, die alle Ströme vereint. Hundert Jahre Kanalgedanke (Aus Anlass des fünfzigjährigen Bestehens des Verbandes herausgegeben vom Schifffahrtsverband für das westdeutsche Kanalgebiet e. V.). Dortmund, 1956, S. 43.
- 5 Ernst BRUNOTTE, Hans GEBHARDT, Manfred MEURER, Peter MEUSBURGER, Josef NIPPER (Hrsg.): Lexikon der Geographie in vier Bänden. Heidelberg, Berlin, 2001/2002, Bd. II 2002, S. 44.
- 6 Lexikon der Geographie, Bd. I 2001, S. 443.
- 7 Thomas LENSCHAU: Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr. Frankfurt am Main, 1907, S. 21 f.
- 8 Vgl. Rudolf BLOCH: Grenzenloses Wachstum? (Bürgertum, Beiträge zur europäischen Gesellschaftsgeschichte Band 3). Göttingen, 1991, S. 29–33.

der Gesetzesunterzeichnung durch Kaiser Wilhelm II. am 1. April 1905 die Grundlage für die spätere Bauausführung des Mittellandkanals von Bevergern bis Hannover werden.⁹

Seit dem frühen 20. Jahrhundert bindet der Mittellandkanal das westdeutsche Binnenschiffahrtsgebiet um den Rhein über den Dortmund-Ems-Kanal an die Elbe und darüber an das östliche Wasserstraßennetz des Landes an. Damals wie heute ist diese längste künstliche Wasserstraße Deutschlands ein ebenso wichtiger transport- wie auch wasserwirtschaftlicher Faktor im norddeutschen Tiefland sowie ein politisches Entwicklungsinstrument und eine großartige historische Ingenieurleistung.

Der Kanal wurde in drei Abschnitten zwischen 1909/1910 und 1938 gebaut. In den ersten Jahren nach der Unterzeichnung des Gesetzes bis zum eigentlichen Baubeginn wurden unter anderem die Feinplanungen zur Kanaltrasse und zu den Bauwerken erarbeitet, die Grundstücke angekauft sowie die Garantieübernahmeverhandlungen geführt und die Verträge mit den vom Kanalbau betroffenen Ländern ausgehandelt. Schon kurz nach Fertigstellung der Westhaltung im Ersten Weltkrieg erfüllten sich die transportwirtschaftlichen Erwartungen an die künstliche Wasserstraße. Somit stand der eigentliche Kanalweiterbau bis zur Elbe außer Frage. Der wirtschafts- und sozialpolitischen Notwendigkeit geschuldet, ließen die Verantwortlichen direkt nach dem Ersten Weltkrieg einen weiteren Teilabschnitt des Kanals, vorerst noch ohne politische Autorisierung, herstellen. Die Verhandlungsfortschritte zur konkreten weiteren Fortsetzung der Kanaltrasse wurden dann zumeist in vermeintlich wirtschaftlich entspannten Zeiten gemacht, soweit es diese in der direkten Nachkriegs- und Zwischenkriegszeit in den 1920er- und 1930er-Jahren überhaupt gab. Der zwischenzeitlich wieder und wieder stockende Kanalweiterbau konnte aber erst unter dem Druck der hohen Arbeitslosenzahlen erneut beginnen.

Die Vorplanungen zum Mittellandkanalbau wurden zu einer Zeit begonnen, in der, von den Vorstellungen der deutschen Romantik geprägt, vorerst nur vereinzelte exponierte Landschaftsteile als erhaltenswert galten. Die Kulturlandschaften des alltäglichen Gebrauchs, zu denen die bewirtschafteten Feld- und Waldfluren oder die vielfältig genutzten Dorf- und Stadtlandschaften gehören, hatten dabei nur wenige Fürsprecher. Meliorationsexperten wollten zudem jeden Teil der deutschen Landschaft optimal verwendet wissen. Durch die komplexen Vorbereitungen der Kanalplaner zur wirtschaftlichen Aufwertung des Kanalumfeldes und mit der Kultivierung der verschiedenen Landschaften um die Kanaltrasse herum war nach der Landschaftszerstörung durch den Kanalbau eine andere, »neue«, mit dem Kanal in Verbindung stehende (Kultur-)Landschaft geschaffen worden. »*Wandlungen [haben] [...]*

9 NLA HA, Hann. 195 acc. 55/73 Nr. 41, Haupterläuterungsbericht; Hann. 195 acc. 55/73 Nr. 42, Haupterläuterungsbericht; Leo SYMPHER: Die neuen Wasserwirtschaftlichen Gesetze in Preußen (1905) (Im Auftrag des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten für den X. Internationalen Schifffahrt-Kongreß in Mailand). Berlin, 1905.

seit vorgeschichtlicher Zeit das Bild der mitteleuropäischen Landschaft umgestaltet [...] und [...] eine Kulturlandschaft höchster Potenz werden lassen.«¹⁰ Während der baulichen Umsetzung der künstlichen Wasserstraße waren die teilweise unachtsamen bis pragmatischen Eingriffe in die Landschaft dabei immer abhängig von den volkswirtschaftlichen oder allgemeingesellschaftlichen Verhältnissen. Erst im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts bildete sich eine starke »grüne« Bewegung in der Mitte einer sozial weitgehend austarierten Gesellschaft heraus, die eine ökologisch korrekte landschaftserhaltende Nutzung und manchmal auch einen denkmalgerechten Schutz der Landschaft einforderte. Ein Umdenken der Wasserbauer fand ab den 1980er-Jahren mit einer Ablösung der technischen Ausbauweise hin zu einem naturnahen Gewässerausbau statt.¹¹ In der überformten Landschaft lassen sich diese neuen planerischen Anforderungen beim Landschaftsumbau ablesen. Die verschiedenen Um- und Ausbauphasen des Mittellandkanals dokumentierten daher die Veränderungen anhand der mehrfach überformten (Kultur-)Landschaft entlang der Kanaltrasse.

Die vorherrschende Meinung zu dem Thema Ende der 1960er-Jahre war, dass die Entstehung einer Kulturlandschaft geprägt sei durch »die dauerhafte und merkliche Beeinflussung bzw. Nutzung eines Raumes durch menschliche Gruppen [...] Der Kulturlandschaft als Raum mit einer bestimmten landschaftlichen Struktur liegt einmal die Landschaftsökologie des Naturhaushaltes zugrunde (in diese hatte der Mittellandkanal eingegriffen und dadurch ein neues Raumgefüge geschaffen), zum anderen ein ganzer Komplex von Funktionen der landschaftsgestaltenden, im Raum physiognomisch wirksam werdenden Tätigkeiten und Kräfte der sie gestaltenden sozialen Gruppen. [...] Die Gestaltung der Kulturlandschaft hängt von der jeweiligen Kulturstufe ihrer Träger ab.«¹² In den 2000er-Jahren hatte eine Kulturlandschaft, wie auch Ende der 1960er-Jahre, eine aus »überwiegend durch anthropogene Ökosysteme gebildete Landschaft mit vorherrschender Nutzfunktion«¹³ zu sein, die »eine räumliche Einheit von bestimmtem Charakter bilden«¹⁴, allerdings wurde die Kulturlandschaft inzwischen immer mehr von »bewirtschafteter Natur bestimmt, in der charakteristische jahresrhythmische Pflegemaßnahmen und Nutzungen stattfinden [...]. Neben der primär land- und forstwirtschaftlich genutzten Kulturlandschaft mit ihren ursprünglich meist dörflichen Siedlungsformen können auch die städtisch-industriellen Ballungsräume als intensiv genutzte Kulturlandschaften betrachtet werden.«¹⁵

10 Georg WÜST (Hrsg.), (Willi) ZANDER: Der Mittellandkanal. Sonderdruck. Darin: 1. Der Mittellandkanal, 2. Stand der Arbeiten am Mittellandkanal. Breslau, 1929, S. 299.

11 Lexikon der Geographie, Bd. II 2002, S. 44.

12 Wolf TIETZE, Ernst WEIGT (Hrsg.): Westermann Lexikon der Geographie, Bände I bis IV. Braunschweig, 1968–1970, Bd. II 1969, S. 905.

13 Ebd.

14 Ebd.

15 Ebd.

Ab dem Ende des ersten Jahrzehnts im 21. Jahrhundert wurde der Begriff »Kulturlandschaft« in der wissenschaftlichen Diskussion durch die Bezeichnung »Landschaft« ersetzt.¹⁶ Im letzten Viertel der 2010er-Jahre erlebt die Begrifflichkeit »Kulturlandschaft« jedoch eine Renaissance. Der Kulturlandschaftsbegriff entwickelte sich durch »*zahlreiche Interpretationen, Ideen und Metaphern [...] zu Leben und Landschaft*«. ¹⁷ »*Daraus ging hervor, was man für Natur und Kultur hielt, auch für zu schützende Natur, für Natur- und Kulturlandschaft, für naturnah, für wild und Wildnis, für ein Paradies, für ein Naturschutzgebiet.*«¹⁸ Es geht in dieser Arbeit weniger um Begriffsbestimmungen als um unbekannte Perspektiven auf einen vermeintlich bekannten Landschaftsraum. Es geht um den Wandel im Umgang mit Natur und Landschaft im Laufe der Untersuchungszeit und den Gebrauch einer Landschaft, die durch den Kanalbau einer neuen Nutzung zugeführt wird. Eine Landschaft, die erst durch die Aneignung des Betrachters das Prädikat »Landschaft« bekommt und durch eine Bearbeitung zur »Kulturlandschaft« wird. Eine »Kulturlandschaft« ist dabei nach wie vor als ein vom Menschen zu seinem Vorteil veränderter Landschaftsteil der Erdoberfläche anzusehen. Eine Kultivierung von Landschaft erzeugt dabei immer einen Mehrwert, der den jeweiligen Bedürfnissen der Zeit folgt und so der Landgewinnung, der Verbesserung von Infrastruktur oder auch der Renaturierung einer bereits erschlossenen Landschaft dienen kann, die zum Beispiel dadurch wieder zu einer scheinbar natürlichen, seit Ende des 20. Jahrhunderts als wertvoll erachteten, Landschaft würde.

1.2. Forschungsstand und Fragestellung

Da seit 1856 um den Bau des gesamten Rhein-Weser-Elbe-Kanals gerungen wurde, lassen sich zum Kanalprojekt zahlreiche Denkschriften aus dem 19. Jahrhundert und dem frühen 20. Jahrhundert finden, die sich mit den Kanalplanungen und der wirtschaftlichen Relevanz des Verkehrsweges befassen.¹⁹ Außerdem nutzten die Kanalfreunde Broschüren, um über die Fortschritte sowie die Neuerungen bei der Trassenführung während der langen Vorplanungsphase zu berichten.²⁰ Am 1. April 1905 konnte dann das Gesetz zur Herstellung des Mittellandkanals unterzeichnet werden. Der kommentierte Gesetzestext liegt in Buchform vor.²¹

16 Vgl. Hansjörg KÜSTER: Die Entdeckung der Landschaft. Einführung in eine neue Wissenschaft. München, 2012; Stefanie KREBS, Manfred SEIFERT (Hrsg.): Landschaft quer Denken. Theorien – Bilder – Formationen (Schriften zur Sächsischen Geschichte und Volkskunde, Band 39), Leipzig, 2012.

17 KÜSTER: Die Entdeckung der Landschaft, 2012, S. 308.

18 Ebd.

19 U. a. (Leo) SYMPHER: Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Band I, Berlin, 1899; PRÜSMANN: Denkschrift, 1899.

20 GECK: 1891; GECK: 1894; GECK: 1896; GECK: 1898; ABSHOFF: 1901; ABSHOFF: 1905.

21 SYMPHER: Die neuen Wasserwirtschaftliche Gesetze, 1905.

Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es Faltblätter und Bücher über die einzelnen Kanalabschnitte des gesamten Rhein-Weser-Elbe-Kanalsystems sowie ein kleines Kanalexikon. Verkehrsstudien zu den deutschen Wasserstraßen im allgemeinen komplettierten dieses Bild.²² Bis zum Abschluss der Bauarbeiten begleiteten Postkartenmotive und Zeitungsartikel den Umbau der Landschaft und nach Abschluss des ersten Teilstücks übernahmen erneut Bücher, Zeitschriften und auch wieder Zeitungsartikel die Berichterstattung über die weiteren Kanalplanungen. In den 1930er-Jahren erschienen dann mehrere volkswirtschaftliche Studien zum Mittellandkanal.²³ Anlässlich der durchgängigen Betriebseröffnung des Kanals von Bevergern bis zur Elbe veröffentlichte das Reichsverkehrsministerium eine Monographie. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden einige kleinere Druckwerke in Buchform zum notwendig erachteten bevorstehenden Ausbau des Mittellandkanals aufgelegt. Zusätzlich gingen in der Zeit noch mehrere heimatkundliche Bücher über die nordwestdeutschen Kanäle und regionalgeschichtliche Aufsätze in Dorf- oder Stadtchroniken in Druck. Im Jahre 1964 setzte sich eine politologische Untersuchung wissenschaftlich mit den Kanalplanungen im Deutschen Kaiserreich auseinander.²⁴

In den 1950er- und 1960er-Jahren und darüber hinaus wurden vereinzelt Artikel in Zeitschriften zur wirtschafts- oder verkehrspolitischen Rolle des Mittellandkanals sowie anderer künstlicher Wasserstraßen gedruckt. Außerdem verschafften verschiedene kleinere Publikationen dem interessierten Laien einen Überblick über den Stand der Ausbaurbeiten am Mittellandkanal. Im Jahre 1998 wurde ein geschichtliches Gesamtwerk über die deutschen Wasserstraßen veröffentlicht und im Jahre 1999 erschien eine nach wissenschaftlichen Kriterien erarbeitete Statistik der deutschen Binnenschifffahrt für die Jahre 1835 bis 1989.²⁵ Bis zur Jahrtausendwende befassten sich dann noch mehrere regionale Aufsätze mit dem wirtschafts- oder

- 22 U. a. Fritz GECK: Kanal-A-B-C. Kurze Angaben aus den Drucksachen zu den preußischen Kanalvorgaben von 1899, 1901 und 1904. Hannover, 1904; LENSCHAU: Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen, 1907.
- 23 U. a. Karl REDEKE: Der Hildesheimer Stichkanal. Ein Beitrag zur Frage: Binnenschifffahrt oder Reichsbahn (Wirtschaftswissenschaftliche Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e. V., Reihe A der Veröffentlichungen: Beiträge Heft 20). Hannover, 1932; Wilhelm RAABE: Die Vollendung des Mittellandkanals. Berlin, 1938.
- 24 Hannelore HORN: Der Kampf um den Bau des Mittellandkanals. Eine politologische Untersuchung über die Rolle eines wirtschaftlichen Interessenverbandes im Preußen Wilhelms II., Köln und Opladen, 1964.
- 25 Andreas KUNZ (Hrsg.): Statistik der Binnenschifffahrt in Deutschland 1835–1989 (Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K. H. Kaufhold und H. Ott, Band 18). St. Katharinen, 1999. Nach Aussage des Autors differierte bei der Auswertung des Materials die Quellengüte. Diese Erfahrung habe ich bei meiner Recherche ebenso gemacht; vgl. ebd., S. 16 ff.

verkehrsgeschichtlichem Hintergrund des Mittellandkanals.²⁶ Zur Weltausstellung in Hannover im Jahre 2000 wurde ein Buch zum Ausbau der hannoverschen Stadtstrecke vorgelegt, das die Veränderungen der Landschaft dokumentiert und gleichzeitig kleinere geschichtliche Exkurse über die historischen Brücken oder das Freizeitleben am Kanal inhaltlich bearbeitete.²⁷ Aber erst im Jahre 2005 lieferte eine kulturwissenschaftliche Studie wieder einen komplexeren Einblick in den historischen Wasserstraßenbau.²⁸ Weiterhin gab und gibt es regelmäßig Berichte der Wasser- und Schifffahrtsdirektion über die Wirtschafts- und Verkehrsleistung des Mittellandkanals.

Eine systematische Kulturlandschaftserforschung setzte in Deutschland erst gegen Ende des 20. Jahrhunderts ein. Bis auf die wenigen Ausnahmen, die in Büchern oder Aufsätzen einer wissenschaftlichen Fragestellung nachgehen, wie dem »*Einfluss der Technik auf die realen Umgestaltungen der Landschaft [...] [oder] das Denken über Landschaft*«²⁹, beschränkt sich die Forschung vielfach auf die Dokumentation von historischen Kulturlandschaften. Kulturlandschaftsräumlich bewertende Bestandsaufnahmen von wasserbaulichen Infrastrukturen liegen nur sehr vereinzelt vor. Eine umfassende Untersuchung dazu liefert Hanna Bornholdt³⁰, einen kürzeren Beitrag Hans-Joachim Uhlemann.³¹ Die Kulturlandschaftsforschung als wissenschaftliche Disziplin – außerhalb der klassischen Kulturgeographie – ist zumeist in der Umweltgeschichte verortet, deren Erforschung – vorerst im bescheidenen Rahmen – in Deutschland zu Beginn der 80er-Jahre des 20. Jahrhunderts einsetzte. Ein Überblickswerk zur Umweltgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert legte Frank Uekötter vor.³² Das umweltgeschichtliche Spektrum erweiterte sich ab den 1990er-Jahren dann auf umwelthistorische Forschungen und zeigt dabei

- 26 U. a. Waldemar R. RÖHRBEIN: Der Mittellandkanal im Raum Hannover. In: Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.). Hannoversche Geschichtsblätter, Neue Folge Band 54, Hannover, 2000, S. 115–153; Werner ABELSHAUSER (Hrsg.): Umwelt Geschichte. Umweltverträgliches Wirtschaften in historischer Perspektive. Acht Beiträge (Geschichte und Gesellschaft, Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft, Sonderheft 15: Umweltgeschichte). Göttingen, 1994.
- 27 WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION MITTE, Hannover (Hrsg.): Stadtlandschaft und Brücken in Hannover. Der Mittellandkanal als moderner Schifffahrtsweg. Hannover, 2000.
- 28 Stefan SCHUBERT: Saisonarbeit am Kanal. Rekrutierung, Arbeits- und Lebensverhältnisse ausländischer Arbeitskräfte beim Bau des Mittellandkanals im Osnabrücker Land 1910–1916. Frankfurt am Main · London, 2005.
- 29 U. a. Günter BAYERL, Torsten MEYER (Hrsg.): Die Veränderung der Kulturlandschaft. Nutzungen – Sichtweisen – Planungen (Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Band 22). Münster, 2003, Klappentext (Rückseite).
- 30 Hanna BORNHOLDT: Die Industriekanäle der Elbinsel Hamburg-Wilhelmsburg. Entwicklung und Struktur wasserbaulicher Landschaftselemente in urbaner Kulturlandschaft. Detmold, 2009.
- 31 Hans-Joachim UHLEMANN: Landschaftsveränderungen durch den Bau von schiffbaren Kanälen in Brandenburg. In: Günter BAYERL, Torsten MEYER (Hrsg.): Die Veränderung der Kulturlandschaft, 2003, S. 75–84.
- 32 Frank UEKÖTTER: Umweltgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert (Enzyklopädie Deutscher Geschichte, Band 81). München, 2007.

unter anderem Einblicke in die Historische Geographie oder die Landschaftsgeschichte.³³ »In den vergangenen Jahren etablierte sich mit breit angelegten Studien zur Landschaftsentwicklung ein neuer Typus der umwelthistorischen Synthese. [...] Ziel dieser Art von Landschaftsgeschichte ist ein Überblick über die historische Entwicklung des Landschaftsbildes in einem geographisch eingegrenzten Gebiet.«³⁴ Hier ist Hansjörg Küster mit einer breit angelegten Arbeit zur Landschaftsgeschichte Mitteleuropas³⁵ zu nennen oder David Blackbourn mit einer komplexen Studie zur Entstehungsgeschichte der deutschen Landschaft.³⁶ Blackbourn beschreibt in seinem Buch nicht nur die Meliorationsmaßnahmen Friedrichs des Großen, die Rheinkorrektion, den Talsperrenbau oder die Kolonisierung der Moore »Ein völliger Verlust der Orientierung hätte dem modernen Reisenden in dem niedrigen Sumpf- und Marschland gedroht, das im 18. Jahrhundert einen Großteil der Norddeutschen Tiefebene bedeckte«³⁷, sondern außerdem auch die Auswirkungen dieser Kultivierungsmaßnahmen von überschwemmten Dörfern bis hin zu gebrochenen Dämmen. Noch in der vorindustriellen Zeit initiierten größtenteils Staatsmänner und Könige die breit angelegten Landschaftsumbauten. Die tiefgreifenden Umbauten der deutschen Landschaft zur Zeit der Hochindustrialisierung wurden jedoch vielfach vorangetrieben von einer immer größer werdenden bürgerlichen Unternehmerschicht, die selbstbewusst ihre Ideen zur Produktions- und Absatzerweiterung als Gegenentwurf zu Massenabwanderung und wirtschaftlicher Stagnation vertrat. Trotz der zumeist schon frühzeitig erkennbaren unabsehbaren Folgen der zugunsten des industriellen, technischen und infrastrukturellen Fortschritts vorgenommenen Landschaftseingriffe veränderte sich der pragmatische Umgang mit der auf öffentlichen Druck ab Mitte der 1930er-Jahre per Gesetz³⁸ geschützten Landschaft nur langsam. Außerdem hebelten zu jeder Zeit, wie vermutlich auch heute zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch möglich³⁹, politisch vorgegebene volkswirtschaftliche Ziele den Natur- und Landschaftsschutz einfach aus. Das Anliegen dieser Arbeit ist nun eine kulturlandschaftsräumliche Bestandsaufnahme des Untersuchungsobjektes, eingebettet in die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen

33 Ebd., S. 40.

34 Ebd., S. 41.

35 Hansjörg KÜSTER: Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart. München, 1999.

36 David BLACKBOURN: Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft. München, 2007.

37 Ebd., S. 10.

38 Das Reichsnaturschutzgesetz trat am 26. Juni 1935 in Kraft.

39 »Bundwirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) will den Bau von Stromtrassen und Kraftwerken beschleunigen. Belange des Naturschutzes sollen dabei offenbar zurückgestellt werden. [...] Rösler [hat] einen Katalog von Maßnahmen erarbeiten lassen. Darin aufgelistet sind mögliche »Ansatzpunkte für Erleichterungen«, mit denen bestehende Schutzbestimmungen aufgeweicht werden können.« Energie. Pakt gegen den Naturschutz. In: DER SPIEGEL, Nr. 50, 10.12.2012, S. 16.

im Lande, vorzulegen. Zusätzlich sollen noch Fragen zum historischen Umgang mit Landschaft und zum Landschaftsverständnis der jeweiligen Zeit beantwortet werden.

Ausgehend von der Annahme, dass sich gesellschaftliche Veränderungen in den Landschaftsstrukturen einer von Menschen genutzten Landschaft ablesen lassen, stellte sich zu Beginn der Untersuchung die Frage des Umgangs mit den vorhandenen Landschaftsstrukturen und den baulichen Elementen der Landschaft zur Zeit der Mittellandkanalplanungen und des späteren Mittellandkanalbaus. In der Arbeit wird zudem nach dem Wert einer Kulturlandschaft – damals wie heute – gefragt. Häufig wurde und wird auch in der Gegenwart kultivierte Landschaft mit Natur gleichgesetzt, besonders wenn die Nutzungsspuren in der Umgebung nicht auf den ersten Blick sichtbar sind. »*Natur in der Umwelt des Menschen lässt sich durch Kultur nie vollständig zurückdrängen [...]*.«⁴⁰ Berücksichtigten die Kanalplaner beim Umbau der Wald- und Feldfluren oder der Stadt- und Dorflandschaften naturschützerische oder denkmalpflegerische Belange? Wurde der Naturschutz in den großen, zur Kanalbauzeit zumeist noch kaum genutzten, Moorlandschaften beachtet? »*Das, was wir als ›Naturschutz‹ bezeichnen, schließt oft ein Eingreifen des Menschen ein, etwa durch Pflegemaßnahmen. Sie haben mit Natur nichts oder nicht viel zu tun, sondern sind Bestandteile der vom Menschen ausgehenden Kultur.*«⁴¹ Konnte der Begriff »Naturschutz« mit den heute geläufigen Inhalten verbunden werden? Wie entwickelten sich der Naturschutz und die Denkmalpflege während des Kanalausbaus?

Um sich diesen Fragen zu nähern, wurden wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Entwicklungen während der verschiedenen Planungs-, Bau- und Ausbauphasen des Mittellandkanals mit einbezogen. »*Die Gestaltung der Kulturlandschaft hängt von der jeweiligen Kulturstufe ihrer Träger ab.*«⁴² Aber was ist nun schützenswert? Die im Laufe der Jahrhunderte bis zur Industrialisierung in manchen Teilen landschaftsbaulich gar nicht oder zumeist eher mäßig veränderte Landschaft, die langsam verfallende historische Wasserstraße oder ein inzwischen ausgebauter rund 100 Jahre alter Schifffahrtskanal, dessen zukünftiges Bestehen von seiner transportwirtschaftlichen Effizienz abhängen wird? Oder vielleicht doch nur einzelne historische Brücken- oder Schleusenbauten?

Mit der Dokumentation dieses zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebauten Verkehrsweges lassen sich die strukturellen Prozesse und die gesellschaftlichen Veränderungen im Land aufzeigen. Die Durchsicht der Bauakten in Verbindung mit der verwendeten Forschungsliteratur ermöglichte, die den Planungen zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und politischen Überlegungen herauszuarbeiten. Ebenfalls in diese Untersuchung eingebunden wurde eine Bestandsaufnahme der zum Mittellandkanal gehörenden Verkehrsbauten mit einem kurzen Überblick zu den Architektur- und Ingenieurleistungen der jeweiligen Zeit. Da der Kanal ein aus dem

40 Hansjörg KÜSTER: Die Entdeckung der Landschaft, 2012, S. 10.

41 Ebd., S. 12.

42 Westermann Lexikon der Geographie, Bd. II 1969, S. 905.

rheinisch-westfälischen Industriegebiet lang geforderter Massenguttransportweg ist, darf ein Überblick über die transportwirtschaftliche Bedeutung im Binnenschiffverkehrsverkehr damals wie heute nicht fehlen. Der dadurch darstellbar werdende stetige Wandel des Transportgütermarktes zeigt die politischen Handlungsspielräume oder auch den Wert des Kanals als wirtschaftlicher Motor. Des Weiteren ebneten gesellschaftliche ebenso wie wirtschaftliche Umbrüche den Weg für eine intensive und deutlich sichtbare Freizeitnutzung der Kanallandschaft.

Eine ganzheitliche Betrachtung dieser Landschaftsveränderungen ermöglicht eine Vielzahl neuer Erkenntnisse, die nur durch die Untersuchung des Landschaftsumbaus gesehen im Kontext mit volkswirtschaftlichen, politischen und allgemein gesellschaftlichen Zusammenhängen entstehen konnten. Durch die große Menge der aus verschiedenen Bereichen zusammengetragenen Fakten ergibt sich eine Fülle von relevanten Informationen, deren Reihung im Fließtext immer der Intention folgt, die regionalen Unterschiede der vom Kanal durchzogenen Gebieten zu verdeutlichen.

1.3. Fachliteratur und Quellen

Im ersten Schritt der Arbeit wurde eine Tabelle⁴³ aus Inhalten verschiedener gedruckter und ungedruckter Quellen angelegt, die als Grundlage für die gesamte Untersuchung zu sehen ist. Anhand der »Tabelle der Streckenbeschreibung des Mittellandkanals«, die in ihrer Vertikalen den gesamten Kanalverlauf anzeigt sowie in der Horizontalen die Veränderungen einzelner Kanalelemente, und folglich den Wandel über die Jahrzehnte im Kanalumfeld verdeutlicht, konnten die eingesehene Literatur, die Arbeitsberichte aus den Akten ebenso wie die Plan- und Schriftstücke zum Mittellandkanal zeitlich und räumlich verortet und damit auch gesellschaftspolitische Zusammenhänge sichtbar gemacht werden. Aufbauend auf der amtlichen tabellarischen Streckenbeschreibung des »Führer auf den Deutschen Schifffahrtstraßen« aus den Jahren 1914 und 1930 wurde die »Tabelle der Streckenbeschreibung des Mittellandkanals« nach und nach ergänzt.⁴⁴ Das verwendete amtliche Handbuch ist in unregelmäßigen Abständen⁴⁵ immer wieder überarbeitet worden. In seiner ersten Auflage fasst das Werk in nur drei Bänden alle notwendigen Informationen zusammen. Mit dem großflächigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes musste das Handbuch schon im Jahre 1903 auf sechs

43 Alle im folgenden Text beschriebenen Tabellen befinden sich auf der beigelegten CD oder unter 7.1. im Anhang.

44 WESERBAUSTROMVERWALTUNG: Führer auf den Deutschen Schifffahrtstraßen. Tabellarisches Handbuch in 6 Teilen. 2. Teil, Das Ems-Weser-Gebiet. Dritte Auflage, Berlin, 1914.

45 Der FÜHRER AUF DEN DEUTSCHEN SCHIFFFAHRTSTRASSEN erschien in den Jahren 1893 (1. Auflage), 1903 (2. Auflage), 1914 (3. Auflage), 1930 (4. Auflage), 1939 (Nachtrag zur 4. Auflage des 2. Teils) und sollte dann in der 5. Auflage Ende 1940 herausgegeben werden. Der Druck der 5. Auflage verblieb.