Das Kanalbaufieber in England (1793)

Gegen Mitte des 18. Jahrhunderts begann in England die Industrielle Revolution. Ausgelöst wurde die Industrialisierung durch mehrere bahnbrechende Erfindungen - eine der Wichtigsten war James Watts Dampfmaschine (Patent 1769) - sowie die Revolutionierung des Verkehrswesens. Dabei stand am Anfang nicht die Eisenbahn, sondern der Kanalbau im Vordergrund.
Gegen Mitte des 18. Jahrhunderts begann in England die Industrielle Revolution. Ausgelöst wurde die Industrialisierung durch mehrere bahnbrechende Erfindungen - eine der Wichtigsten war James Watts Dampfmaschine (Patent 1769) - sowie die Revolutionierung des Verkehrswesens. Dabei stand am Anfang nicht die Eisenbahn, sondern der Kanalbau im Vordergrund.

Die Geschichte des Kanalbaus ist indes weitaus älter. Bereits die Römer legten ein Netz von schiffbaren Flüssen und Kanälen in Italien, Frankreich, England und Holland an. Doch mit dem Niedergang des Römischen Reichs ging das Wissen über die Kanalbaukunst zum Großteil verloren. Erst im 12. Jahrhundert wurde der Ausbau der Flüsse und der Bau von Kanälen wieder in größerem Umfang in Angriff genommen. Vorreiter waren damals vor allem die durch die geographische Beschaffenheit des Landes begünstigten Regionen in Oberitalien und den Niederlanden. Hier entstand 1373 auch die erste Kammerschleuse. Die Technik des Wasserbaus wurde in der Folgezeit kontinuierlich weiterentwickelt. Einen vorläufigen Höhepunkt erreichte die Kanalbaukunst mit dem zwischen 1666 und 1681 in Frankreich entstandenen Canal du Midi, einem 240 km langen Verbindungskanal zwischen Mittelmeer und Atlantik mit Tunneln, Aquädukten, Schleusentreppen und aufwendige Bauten zur Sicherstellung der Wasserversorgung.

In England bestand aufgrund des schwierigeren Terrains zunächst wenig Bedarf für künstliche Wasserstraßen - lediglich einige Flüsse waren bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts schiffbar gemacht worden. Gab es 1660 lediglich 685 Meilen schiffbare Flußkilometer, so kamen bis 1724 immerhin 475 Meilen auf insgesamt 1.160 Meilen u.a. durch den Ausbau der Flüsse Aire & Calder, Douglas, Irwell oder Kennet hinzu. Doch dieser Zuwachs ist nichts im Vergleich zu den Wachstumsraten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Die aufkeimende Industrialisierung führte zu einem steigenden Bedarf an Rohstoffen. Auch die nun größeren Mengen an Fertigprodukten mussten wirtschaftlicher befördert werden. Dabei boten sich neben dem Ausbau des Straßennetzes die Flüsse und Kanäle besonders an. Ein Pferd, das an Land eine Tonne schleppte, konnte ein Boot mit bis zu 30 Tonnen bewegen. Die Wasserstraßen ermöglichten damit den Mengentransport zu niedrigeren Preisen und den Handel der Produkte über weite Strecken.

Den ersten Kanal der industriellen Ära in Großbritannien eröffnete im Jahr 1757 die Sankey Brook Navigation, die später in St Helen's Canal umfirmiert wurde. Viel bekannter wurde aber ein anderer Kanalbetreiber. Im Jahr 1759 entschloss sich Francis Egerton, der dritte Duke of Bridgewater, einen kurzen Kanal von seinen Kohleminen in Worsley zum Fluß Irwell zu bauen, um so an die befahrbaren Flussläufe angeschlossen zu werden. Egerton war gerade von einer großen Europareise zurückgekehrt und hatte u.a. auch den Canal Du Midi in Frankreich besucht. Egerton erkannte damit frühzeitig die Chance der Kanäle, denn mit einer Wasserverbindung zu seinem Bergwerk konnte er seine Kohle in großen Mengen direkt bis nach Manchester befördern, ohne die mühsehlige Beförderung über die Strasse in Kauf nehmen oder der bislang am Fluss tätigen Irwell Navigation Gebühren zahlen zu müssen. Nach nur zwei Jahren Bauzeit wurde der Bridgewater Canal eröffnet, mit dem die "canal mania" in Großbritannien begann.

Egertons
Planungen gingen auf und innerhalb kurzer Zeit wurde er ein reicher und angesehener Mann. In den Jahren 1767-1772 verband er den Bridgewater-Kanal noch mit dem Fluß Mersey bei Runcorn und konnte damit seine Kohle bis nach Liverpool transportieren. Zusätzlich stieg Egerton auch ins Transportgeschäft ein und beförderte Waren und Rohstoffe anderer Anbieter kostenpflichtig über seine Kanäle. Natürlich blieb dieser Erfolg nicht ohne Nachahmer. Zunächst eher schleppend - wohl aufgrund der doch relativ hohen Baukosten - folgten einige Fabriken und Bergminenbesitzer Egertons Beispiel und investierten in den Kanalbau. Aber auch diese Kanäle fuhren nach der Vollendung schnell hohe Renditen ein und brachten damit den Stein endgültig ins Rollen.

Im
Gegensatz zu anderen europäischen Ländern behinderten in Großbritannien keine Handelsrestriktionen oder eine Vielzahl von kleinen Staaten - wie in Deutschland - den Bau der Kanäle. Auch war die Sozialstruktur in England weniger stark ausgeprägt als in anderen europäischen Ländern. Jeder Brite - egal ob Arbeiter oder Adliger - konnte, wenn er die nötigen Mittel aufbrachte, eine Konzession bei der Regierung beantragen. Nach den Anfangserfolgen wuchs die Anzahl der Kanäle deswegen rapide an. Aus einer lokal begrenzten Wirtschaft wurde immer mehr eine regional oder sogar landesweit operierende Gesellschaft. Die Flüsse Mersey, Trent, Severn und die Themse wurden erschlossen und durch Kanäle verbunden. Ganze Landstriche wie Staffordshire Potteries und die Ländereien in Zentralengland entwickelten sich aufgrund ihrer Kanäle zu wohlhabenden Regionen. Es gab praktisch nichts, was nicht mit den Last-Kähnen transportiert wurde - egal ob Kohle, Bauholz, Roheisen, Korn oder Porzellanwaren.

Viele Kanalbetreiber waren aufgrund
der hohen Baukosten als Aktiengesellschaft gegründet worden. Durch die hohen Gewinne, zogen die Kurse immer weiter an. Viel extremer war die Situation allerdings auf der Neuemissionsseite. Zwar überstiegen die Baukosten in der Regel selbst die optimistischsten Schätzungen, doch das Geld lag damals auf der Strasse. Jeder wollte an dem Kanalbau profitieren und investierte begeistert jeden verfügbaren Penny. Die meisten Kanalbauvorhaben waren stark überzeichnet. Mitunter wurden Sitzungen im Geheimen abgehalten oder falsche Tatsachen veröffentlicht, nur um eine höhere Anzahl Aktien zu bekommen. So manch ein interessierter Anleger übernachtete sogar auf der Strasse, nur um am nächsten Tag als einer der Ersten die begehrten Aktien zeichnen zu können.

Ab Anfang der 1790er Jahre schwoll das Kanalbaufieber zu
einer wahren Manie an. Die Anzahl der Kanäle stieg rapide und immer mehr Unternehmer wollten an das bereits bestehende Kanalnetz angeschlossen werden. Doch schon zogen die ersten dunklen Wolken auf. Der sich sprungartig entfaltende Handel erforderte immer höhere Investitionen und damit Krediterleichterungen auf breiter Basis. Die Monopolstellung der Bank of England verhinderte jedoch eine Notenzirkulation in der Provinz. Dadurch bildeten sich eine Reihe von Country Banken, die jedoch nicht mehr als 6 Gesellschafter haben durften. Obwohl sich die Bank of England weigerte Noten dieser Banken anzunehmen oder umzutauschen, dehnten die Country Banken im konjunkturellen Aufschwung - aufgrund Industriereform und Kanalbaufieber - ihre Notenausgaben übermäßig aus. Eine reiche Ernte im Jahr 1791 ließ die Getreidepreise um 26% fallen und verursachte vermehrt Einkommenseinbussen. Ein Jahr später ließ schließlich auch die Konjunktur nach.

Gleichzeitig wurde Europa in jener Zeit von
großen politischen Veränderungen getroffen. 1789 brach in Frankreich die Revolution aus. Viele französische Adlige versuchten daraufhin ihr Geld nach England zu schaffen und investierten dort in die unzähligen

Kanalbaufirmen. Dieser starke Münzgeldstrom von Paris nach London heizte das Kanalfieber trotz des konjunkturellen Rückgangs noch weiter an. Zwischen 1791 und 1795 autorisierte das britische Parlament 51 neue Kanalvorhaben, davon allein 25 im Jahr 1793. Über 4.000 Meilen sollte das britische Wasserstrassensystem letztendlich aufweisen, um alle industriellen Zentren Englands miteinander verbinden zu können. Obwohl bereits erste schlechte Meldungen bekannt wurden, kletterten die Aktienkurse in den Himmel. So stieg die Aktie der Birmingham Navigation innerhalb weniger Monate von 140 Pfund auf 1.150 Pfund.

Der
Höhepunkt der "canal mania" wurde Anfang 1793 erreicht, bevor die politische Entwicklung in Frankreich der Euphorie ein jähes Ende setzte. Am 21. Januar 1793 wurde der französische König Ludwig XVI. in Paris öffentlich auf der Guillotine hingerichtet. Am 01. Februar 1793 erklärte Frankreich England und Holland, die den französischen König unterstützt hatten, den Krieg. Als Reaktion traten England und Holland sowie eine Reihe weiterer Staaten einem Bündnis gegen Frankreich bei.. Die Kriegserklärung führte wenig später zu einer rasch steigenden Inflation aufgrund der hohen Rüstungsausgaben der britischen Regierung. Dadurch stiegen auch die Kosten für die Kanalbauer stark an. Viele Investoren konnten oder wollten aufgrund der kritischen politischen und wirtschaftlichen Lage nicht noch mehr Geld in die riskanten Projekte stecken. Die laufenden Arbeiten an den meisten Kanalbauvorhaben wurde zeitweise eingestellt oder noch vor Fertigstellung ganz aufgegeben - wie z.B.. der Dorset-Kanal oder der Somerset-Kanal. Projekte und Pläne für weitere Kanäle verschwanden ebenso schnell wie sie entstanden waren wieder in der Schublade.

Zwar war England mittlerweile durch ein
flächendeckendes Netz an Wasserstrassen miteinander verbunden, doch zeigten sich nun immer deutlicher die Mängel dieses Systems. Der Großteil der vorhandenen Kanäle war durch private Investoren errichtet worden. Meistens verbanden sie eine Farbrik oder ein Bergwerk mit einem der schiffbaren Flüsse. Da die Kanäle jedoch in der Regel als Einzelvorhaben ohne Koordination durch eine höhere Stelle errichtet wurden, unterschieden sich die meisten hinsichtlich ihrer Standards und Ausführung, so dass ein Kaufmann, der eine Ladung von einem Punkt Englands zu einem anderen verschiffen wollte, nicht erwarten konnte, die Strecke in einem Boot zurückzulegen. Ein aufwendiges und teueres Umladen war oft die einzige Alternative. Um Geld beim Bau zu sparen waren die meisten Wasserwege außerdem nur gerade so breit wie für die damaligen Lastkähne mit 2,15 m Breite erforderlich. Mittel für die notwendige Verbreiterung oder Verbesserung der Linienführung flossen nur sehr schleppend. Auch wurde teilweise die gleiche Strecke parallel von mehreren Kanälen bedient. So verbanden beispielsweise gleich drei Kanäle die Ortschaft Lancashire im Norden Englands mit den Häfen in Yorkshire. Neben dem als ersten entstandenen Huddersfield Narrow Canal gab es noch den Leeds and Liverpool sowie den Rochdale Kanal.

1795
wurde die Bank of England zur Finanzierung der Kriegsausgaben immer mehr durch die Regierung in Anspruch genommen. Die übermäßige Ausfuhr von Barren und Münzen zum Kontinent, um Bedürfnisse des Heeres und der Flotte zu finanzieren sowie zahlreiche Anleihen an Verbündete führten dazu, dass die Lage der Bank of England kritisch wurde. Im Februar 1797 musste die Zahlungsverkehr der Bank eingestellt werden. Dies löste wiederrum eine große Konkurswelle aus, der auch viele projektierte Kanalvorhaben zum Opfer fielen. Zusätzlich sorgte die Beruhigung der politischen Lage in Frankreich ab 1797 für einen Abzug der ausländischen Geldmittel, die in der unsicheren Zeit nach der Revolution nach Großbritannien geflossen waren. Nur noch wenige Unternehmen schafften es in der Folgezeit genügend Geldmittel bis zur Fertigstellung der Kanäle aufzubringen.

Ende des 18.
Jahrhunderts war der Boom endgültig vorbei. Bis 1815 waren die meisten britischen Kanäle fertiggestellt worden. Im Jahr 1820 verfügte Großbritannien über ein Kanalsystem mit einer Gesamtlänge von 2.200 Meilen. Zumindest zum Beginn der Manie hatten die meisten fertiggestellten Kanäle auch hohe Profite eingebracht. Einige schafften es sogar über Jahrzehnte eine positive Bilanz zu erzielen, aber viele andere verdienten für die Aktionäre nie einen Penny.

So schnell
der Boom gewachsen war, so schnell geriet er wieder in Vergessenheit. Am 22. Februar 1804 stellte der englische Ingenieur Richard Trevithik seine neue Erfindung vor. Auf einem Rundkurs beförderte eine auf Schienen laufende Dampfmaschine, die auf den Namen "Invicta" (lateinisch: Unbesiegbar) getauft worden war, Waggons mit 10 Tonnen Gesamtgewicht und 70 Personen mit 8 km/h. In leerem Zustand erreichte die Lokomotive immerhin 20 km/h. Auch wenn Trevithik damals von vielen belächelt wurde, war der Siegeszug der Eisenbahn und das Ende des Kanalsystems damit eingeläutet.

30.07.2001 09:35
© boerse.de