



PhotosToGo

Der Torhüter Europas

In weniger als einem Jahr entsteht die weltgrößte Bundesvereinigung von Nationalstaaten, die den größten Handelsblock der Welt umfasst. Eine einzelne Nation übt die Kontrolle über den Fluss von Waren und Dienstleistungen, die von dieser monolithischen Bundeswirtschaft produziert werden, aus.

- Ron Fraser
- [24.11.2003](#)

Bei den Alten war das Sprichwort „alle Straßen führen nach Rom“ geläufig. Wenn dies während der aufeinander folgenden Belebungen des Römischen Reiches der Wahrheit entsprochen haben mag, so ist dies sicherlich nicht mehr seit der Auflösung des Heiligen Römischen Reichs anlässlich Napoleons Niederlage durch Wellington bei Waterloo im Jahre 1814 der Fall. Dieser Kampf setzte den Schauplatz für den Aufstieg eines noch stärkeren Imperiums als Rom, für das große Britische Imperium, das die Wellen für ein Jahrhundert beherrschte, bevor der große Krieg von 1914-1918 seine Energie zu erschöpfen begann. Sogar dann schien es noch weitere 30 Jahre lang, als ob alle Straßen nach London führten, während die Briten weiterhin fast jeden bedeutenden Zugang zu Wasser und zu Land rund um die Welt kontrollierten, mit London als die Finanzmetropole der Welt.

Aber der 2. Weltkrieg brachte eine Änderung. Die Vereinigten Staaten erlebten nach dem Krieg einen rapiden Anstieg zu ihrem Höhepunkt als überlegene wirtschaftliche und geopolitische Macht. Während der folgenden eineinhalb Jahrhunderte schien es, als ob alle Straßen zur großen kosmopolitischen Metropole New York führten, Ikone kommerzieller Macht und freier Marktwirtschaft.

Dann kam der 11. September 2001, und New York erzitterte unter dem Donner eines Terror-Angriffs. Nichts mehr war das Gleiche seit diesem Datum, in Amerika oder, genau genommen, in der restlichen Welt. Wir haben, seit der Präsident der Vereinigten Staaten den Kampf in die Heimat der Terroristen gebracht hat, eine Vorstellung militärischer Kraft der weltgrößten Einzelnation gesehen, ohne jeglichen Vergleich in der Präzisionskriegsführung.

Der jüngste Feldzug gegen den Irak in der Verfolgung dieses Krieges brachte gravierende Unterschiede zwischen den USA und der deutsch-französischen Achse innerhalb der Europäischen Union zu Tage.

In einem sehr bewusst gesetzten Schritt, um Amerika wirtschaftlich, und letztlich auch *militärisch* zu überlisten, bemüht sich die Europäische Union weiterhin auf ihre konfuse, verwirrende Weise, eine monolithische föderalistische Macht mit der jetzt eindeutig zum Vorschein gekommenen Absicht, die USA aus ihrem Sitz zu heben, zustande zu bringen.

Leser dieser Zeitschrift wissen, dass wir oft auf die biblischen Prophezeiungen hinweisen, die anzeigen, dass Deutschland die führende Kraft in einer letzten, prophezeiten Auferstehung des alten Heiligen Römischen Reichs sein wird. Es existieren einige sehr handfeste Beweise dieser Entwicklung: Europas Haupttransitsystem, *seine äußerst wichtigen Wasserstraßen*.

Strategische Nabe

Deutschlands einzigartiger Vorteil, der sich historisch auch als sein Untergang erwiesen hat, ist seine Lage im Zentrum Europas.

Diese zentrale Lage verleiht Deutschland einen einzigartigen geostrategischen Nutzen: Sie ermöglicht einen enormen Vorteil durch das Beherrschen der *Wegkreuzungen* zwischen Ost und West, wenn die EU ihre Türen zu dem öffnet, was der

Papst als „östliche Lunge“ Europas bezeichnet hat. Im Juni nächsten Jahres gewinnt die EU diese östliche Lunge durch das Hinzukommen weiterer 10 Nationen als Mitglieder der Gemeinschaft. Die strategische Kontrolle, die Deutschland dann ausübt, kann kaum unterschätzt werden.

Das Problem, das sich dann ergibt, ist ein historisches. Wenn Deutschland in der Vergangenheit die Stärke seiner Position in Europa wahrgenommen hat, hat es danach getrachtet, sich über seine Grenzen hinaus auszudehnen. Die Deutschen nennen es *Lebensraum* – einfach ausgedrückt, das Verlangen nach mehr Raum für Deutsche um darin zu leben. Solange Deutschland geteilt war, wurde diese Begierde im Zaum gehalten. Seit der deutschen Wiedervereinigung hat es begonnen, sein Haupt neuerlich aufzurichten.

In einem Artikel in der deutschen Zeitung *Die Welt* berichtet der Pressedienst in einer Information über die deutsche Außenpolitik: „Einer der einflussreichsten politischen Experten in Berlin glaubt, dass die Gelegenheit gekommen ist, um über ‘Welthegeemonie’ mit den USA zu streiten. Er fordert, dass die EU (die er als ‘eine Weltmacht im Entstehen’ betrachtet) diese Chance nutzen sollte“ (8. März). Die Tatsache ist, dass sie, um diesen Traum von Welthegeemonie (ein wiederkehrendes Thema in Deutschlands Geschichte) zu realisieren, zuallererst die eigene Basis ihres traditionellen Reiches kontrollieren müssen: *Mitteleuropa*, das Kernland Europas, die Wegkreuzungen, durch die all der wichtige Verkehr von Gütern, Dienstleistungen und Arbeitspotential in der Ausübung von Geschäften fließen muss, ostwärts und westwärts, nordwärts und südwärts.

Entscheidend für den Wiederaufbau von Nachkriegsdeutschland war die Erneuerung einer *deutschen Transport- und Verteilungsinfrastruktur*. Bis zum Jahre 1990 arbeitete Westdeutschland daran, ein beachtliches Nord-Südtransitsystem zu entwickeln. Aber es war für Deutschland bis zur deutschen Einigung nicht möglich, diesem schon hoch entwickelten Nord-Südsystem eine Infrastruktur hinzuzufügen, um mit dem zunehmenden Transportaufkommen des Ost-West-Verkehrs zurechtzukommen, die die Wiedervereinigung zwangsläufig mit sich bringen würde.

Der Einigung folgend, führte die deutsche Regierung rasch die Verkehrsprojekte Deutscher Einheit durch. Aber die Vision hinter der gewaltigen Investition in diese Bauprojekte war nicht allein das ehemalige Ost- und Westdeutschland zu verbinden. Vielmehr um „die Vorbedingungen für den Güterverkehr zwischen *Ost- und Westeuropa* zu schaffen“ (www.wna-magdeburg.de; meine Betonung). Die deutsche Führung der frühen 1990er Jahre sah offensichtlich in der deutschen Vereinigung vielmehr als den Anfang einer viel breiteren *Vereinigung von Europa*, nämlich die Integration vieler Staaten der alten Sowjetunion. Sie begannen sofort mit den Vorbereitungen, die Transitsysteme zu beherrschen und zu kontrollieren, die solch ein vereintes Europa für den regelmäßigen und zuverlässigen Fluss von Waren und Dienstleistungen benötigen würde, hauptsächlich zwischen Ost und West.

Die Ergebnisse, betrachtet von einer gegenwärtigen Perspektive – mit Blick auf die bevorstehende Erweiterung der EU ostwärts bis zur Ukraine im frühen Mai nächsten Jahres – sind erstaunlich. Warum? Ein genauer Blick auf das hoch entwickelte Transport- und Verteilungssystem, das den Fluss von Waren und Dienstleistungen überall durch den ökonomischen Koloss der EU leitet, zeigt eine einzelne Nation am kontrollierenden Mittelpunkt – *Deutschland!*

Was besonders faszinierend ist, ist der Umstand, dass die Vision davon, dass Deutschland das Transport- und Verteilungssystem für die Beförderung von Waren überall in Europa kontrolliert, zurückgeht bis auf Karl den Großen, Kaiser des Heiligen Römischen Reichs. Wir sehen lediglich die Systeme, die bereit sind, um die Auferstehung von Karl des Großen altem Traum zu unterstützen, dass Deutschland ein vereintes Europäisches Reich beherrscht!

Unentbehrliche Wasserwege

Eine der wirksamsten Arten, Waren durch Europa zu befördern, war seit alten Zeiten über seine Wasserstraßen gewesen.

Der Rhein ist mit einer Gesamtlänge von 1.320 Kilometern (820 Meilen) Deutschlands längster und wichtigster Fluss. Es ist auch Europas meist befahrene Wasserstraße. Seit vor-römischen Zeiten war der Rhein ein wichtiger Handelsweg gewesen. Aber es war der Aufstieg des Römischen Reichs, der zu einer gewaltigen Zunahme des Verkehrs auf diesem Schlüsselwasserweg führte, in erster Linie in Folge der Bewegung von römischen Truppen, die entweder in Roms verschiedenen imperialen Kriegen kämpften, oder die vor und zurück übersetzt wurden, um die immer breiter werdenden Grenzen des Reichs zu bemannen. Dieser Verkehr führte zwangsläufig zu wichtigen Handelszentren wie Köln, Mainz und Koblenz, die entlang seiner Ufer entstanden.

Zusätzlich zum Rhein ist das andere Schlüsselflussystem, das durch Deutschland fließt, die Donau. Wenn wir eine Landkarte von Deutschland betrachten, wird es offensichtlich, dass eine Wasserstraße, die beide Flusssysteme zusammenfügt und solcherweise die Nordsee mit dem Schwarzen Meer und den Türkischen Meerengen verbindet, offensichtliche Vorteile bringt.

Karl der Große war der erste, der versuchte, solch eine zusammenhängende Wasserstraße während des achten Jahrhunderts zu entwickeln. Er hatte keinen Erfolg.

1836 begann König Ludwig I von Bayern auf Karls unvollendetem Projekt zu bauen. Das Ergebnis war der Ludwig-Donau-Main Kanal (Ludwigskanal). Dies wurde die schiffbare Verbindung zwischen dem Main und der Donau im Jahre 1845. 1941 kamen die Kanalarbeiten zum Stillstand, als Arbeit und Gelder zur Nazikriegsmaschine umgeleitet wurden. Der Ausbau des heutigen Kanals, entworfen für die Klasse der 1.250 Tonnen „Euro“-Schiffe, wurde 1959 in Einklang mit dem sich in

Entwicklung befindenden Gemeinsamen Markt in Westeuropa begonnen.

Am 25. September 1992, nur zwei Jahre nach der Wiedervereinigung von Ost- und Westdeutschland, waren der Rhein und die Donau schließlich verbunden und der Traum Karl des Großen erfüllt. Der Main-Donau Kanal umfasst einen 171 Kilometer langen Abschnitt der insgesamt 3.500 Kilometer langen Wasserstraße, die die Nordsee mit dem schwarzen Meer verbindet. Das ist die zweifache Länge des Panama-Kanals. Etwa 18 Millionen Tonnen Güter werden auf dem Main-Donau Kanal jährlich transportiert.

Ein Abschnitt der von Karl dem Großen begonnenen Originalkanalarbeiten, jetzt als Karlsgraben bezeichnet, existiert heute immer noch. Er bleibt ein lebendes Zeugnis vom Traum europäischer Hegemonie des ersten der „Heiligen“ Römischen Kaiser und eine Erinnerung für jene, die ein Auge für Geschichte in Einklang mit der Prophezeiung von der Zukunft der letzten Auferstehung dieser geschichtlichen Entität haben!

Als Europas strategischste Wasserstraße ist der Rhein nun durch das westdeutsche Kanalsystem mit der Ostsee, durch den Main-Donau Kanal mit dem Schwarzen Meer und durch den Rhein-Rhône Kanal mit dem Mittelmeer verbunden. Alles was bleibt, ist die Fertigstellung zusätzlicher schiffbarer Infrastruktur, um den Engpass der Türkischen Meerengen zu umgehen. *Deutschland ist bereit, die Rolle des Torhüters von diesem äußerst wichtigen gesamteuropäischen Transitsystem zu erfüllen.*

Während sowohl der Rhein als auch die Donau internationale Wasserstraßen sind, offen für den Transit von Schiffen jeglicher Nation, üben die Deutschen in kluger Vorausschau die alleinige nationale Kontrolle über die lebenswichtigen Wasserstraßen aus, die vom Main-Donau Kanal kreuzweise erschlossen werden. Dieser entscheidende Kanal ist die zentrale Verbindung, ohne die dieses gesamte enorme System wertlos ist.

Als zusätzliche heimische Kontrolle von Schiffen aus dem Osten wurde dieses lebenswichtige Bindeglied des Main-Donau Kanals so gebaut, so dass es zu eng für die breiteren Schiffe ist, die vom früheren ideologischen und ökonomischen Feind Deutschlands, dem alten Sowjetischen Block, verwendet wurden. Auf diese Weise entgeht die deutsche Flusshandelsflotte der Konkurrenz durch die ausländischen Flotten, die ihre Frachtransporttarife hätten unterbieten können. Ein cleverer Schachzug der Deutschen!

Die letzten Anschlussstücke

Mit der bevorstehenden Ost-Erweiterung war vielleicht das als Projekt 17 bezeichnete, und sicherlich das ehrgeizigste der deutschen Wasserstraßen Projekte innerhalb der Verkehrsprojekte Deutscher Einheit. Das *Stück des Widerstands* innerhalb dieses visionären Transportschemas schließt die Entwicklung einer beinahe 1 Kilometer langen Kanalbrücke über die Elbe in Magdeburg ein und verbindet direkt den Mittelland-Kanal und den Elbe-Havel-Kanal.

Mit der Verschiebung des Fokus in Deutschland von West nach Ost, symbolisiert durch den Standortwechsel des deutschen Regierungssitzes von Bonn nach Berlin, ist die letzte Verbindung im Ost-West-Wasserstraßensystem dieser gewaltige Aquädukt, der die Elbe überspannt. Dies ermöglicht seetüchtigen Schiffen in bereits weniger als einem Jahr, bis in das Herz von Berlin zu fahren.

Bis jetzt mussten Schiffsgüter von Deutschlands großen Nordseehäfen nach Berlin über riesige Umwege in Richtung der deutschen Hauptstadt und weiter nach Osteuropa gesteuert werden. Die neue Kanalbrücke beschleunigt den Güterverkehr nach Ost und West entlang einer der geschäftigsten Transportwege in Europa.

Diese riesige technische Meisterleistung wurde bereits in einem früheren Jahrzehnt deutscher expansionärer Vision, in den 1930ern, begonnen, wurde aber abrupt während des Zweiten Weltkriegs eingestellt.

Wieder aufgelebt im Jahre 1998, nähert sich das große Kanalbrückenprojekt der Fertigstellung, wo die Zeit naht, da acht osteuropäische Nationen sich einem föderalistischen Europa anschließen.

Vereint durch eine gemeinsame Währung, durch staatliche Institutionen, Gerichtshof, Polizei und Verteidigung, wird die EU jetzt zunehmend durch sein bedeutendes Wasserstraßen-Transportsystem vereint – welches sich zum Großteil unter der Kontrolle der historisch aggressivsten Mitgliedsnation der EU befindet. *Deutschlands Tor zum Osten ist im Begriff aufzugehen.*

Ein EU Plan zur Vernetzung der gesamten Transportinfrastruktur des Kontinents bis zum Jahre 2010 beinhaltet die Vervollständigung des Zusammenschlusses von Europas großen Wasserstraßen-Transitsystem und schließt Straßen- und Eisenbahnsysteme ein. Das deutsche Verkehrsministerium bezeichnet das, in militärischen Worten, als eine „gesamteuropäische Infrastruktur *offensive*“. Das Ziel ist die völlige Neuorientierung von Deutschlands Nord-Süd-Transitnetz aus der Zeit vor der Vereinigung zu einem ausgedehnten Ost-West-Kurs für die Zeit nach der Vereinigung und für die EU-Erweiterung.

Die Pläne umfassen ein 23.000 Kilometer langes Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz, weitere 50.000 Kilometer konventionelle Eisenbahnstrecken und ein transeuropäisches Straßennetz von insgesamt 58.000 Kilometer, die in erster Linie aus Autobahnen und zweispurigen Fahrbahnen bestehen sollen. All dies wird verbunden mit der primären Absicht, Waren in Europa über das *Binnenwasserstraßennetz* zu verschiffen.

Die deutsche Wirtschaft zeigt bedeutsame strukturelle Probleme die gegen seine unmittelbare Erholung arbeiten. Doch die Bibelprophezeiung zeigt an, dass diese Nation ein mächtiges wirtschaftliches Reich, auf Handel basierend, anführen wird (Offb. 18). Achten Sie auf Deutschland, das, wenn die EU im Mai 2004 ihre Türen zum Osten öffnet, rasch als Torhüter, der die Straßenkreuzungen Europas besetzt hält, die Kontrolle übernehmen wird! ■