



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Busz, Hans: Die deutsche Rheinmündung

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Die deutsche Rheinmündung

Von Privatdozent Dr. jur. Hans Busz-Münster



instmals — Jahrhunderte hindurch war der Rhein bis zu seiner Mündung ein deutscher Strom. Erst der Triumph des Partikularismus von 1648 hat das Mündungsgebiet vom Reiche endgültig abgeschnitten. Der glückliche Besitzer, Holland, damals seeherrschende Großmacht, ist unter der Ägide der Macht, die ihm jene Stellung genommen hat, zum behaglichen Rentner der Strommündung geworden. Zwar ist ihm durch die Rheinschiffsakts verwehrt, Rheinzölle zu nehmen, aber die natürliche Verpflichtung, für eine den Verhältnissen entsprechende Unterhaltung des Rheinschiffahrtsweges Sorge zu tragen, ausdrücklich nicht auferlegt. Infolge Außerachtlassung dieser Sorge macht sich nun von Jahr zu Jahr der Übelstand stärker bemerkbar, daß der Tiefgang des holländischen Niederrheins teilweise um ein Viertel bis ein Drittel geringer ist als auf der deutschen Niederrheinstraße — es beträgt nämlich ober- und unterhalb Wesels die Fahrwassertiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand rund 3 Meter, beim Mittelwasser 4,40 Meter, wogegen die entsprechenden Tiefen auf der holländischen Straße bis zu 2 Meter beziehungsweise 2,85 Meter heruntergehen! — Hierdurch erwachsen dem deutschen Durchgangsverkehr drei Nachteile: die mögliche Ausnutzung des Fahrwassers durch größere, weit leistungsfähigere Schiffsgesäße ist unterbunden, die Vereinfachung und Verbilligung des Umschlagverkehrs vom Rhein zur See bei Gebrauch solch größerer Fahrzeuge ist hintangehalten, und endlich der unmittelbare Seeverkehr ohne Umschlag, insbesondere der bei dem Fortschritt der Technik auf diesem Gebiete aussichtsvolle Seeleichter-Verkehr ist fast unmöglich gemacht. Es sind daher dreifache indirekte Rheinzölle, die Holland — ungeachtet seines reichen Gewinns aus dem deutschen Durchgangsverkehr — durch die unpflegsame Behandlung des Rheinstromes auf seinem Gebiete der deutschen Volkswirtschaft

auferlegt, ein Zustand, der kaum mit dem Buchstaben, sicher aber nicht mit dem Sinne der Rheinschiffahrtsakte zu vereinen ist.

Die Ausnutzung der deutschen Zwangslage durch jene dreifachen Schiffahrtsbelastungen sind für Holland um so einträglicher, für Deutschland um so abträglicher geworden, als gerade in den letzten Jahren die deutsche Verkehrs-entwicklung im Rheintal außerordentliche, ja geradezu phänomenale Fortschritte gemacht hat. Gingen doch um 1895 erst etwa $7\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen, vor einem Jahrzehnt schon rund 15 Millionen Tonnen, im vergangenen Jahre sogar fast 31 Millionen Tonnen zu Berg und zu Tal über die deutsch-holländische Grenze. Der Verlust, der dem deutschen Volksvermögen hier durch jene dreifachen holländischen Schiffahrtsbelastungen unmittelbar und mittelbar erwächst, dürfte sicher auf ein Vielfaches der vielen Millionengewinne Hollands aus dem deutschen Durchgangsverkehr zu schätzen sein.

Allein schon aus diesen Umständen ist es erklärlich, daß die Beseitigung der auf die Dauer unerträglich schweren Schädigung der deutschen Rheinschiffahrt durch die indirekten holländischen Rheinzölle und Schiffahrtsbehinderungen auf der Tagesordnung steht. Dabei erscheint die Erledigung dieser Frage um so brennender, als die Ausdehnung der westlichen Industrie und Verkehrs mit Riesenschritten vorwärts eilt und einen besseren Anschluß, besser noch als selbst der Rhein ihr zu bieten vermag, an das Meer, die goldene Straße des Welt-handels, immer dringender verlangt. Der vielleicht nahe liegende Gedanke, daß hier die neuen preussischen Kanalwege von der begrabigten Ems über Herne weiter zur Lippe- und Ruhrmündung Abhilfe schaffen, ist irrig, da die Kanäle infolge ihres geringen Tiefganges von nur 2,5 Metern (gegen 3 bis 4,4 Meter des Rheins), der großen Umwege — die Strecke Duisburg—Herne—Emden ist ungefähr doppelt so lang wie die von Duisburg bis Rotterdam —, der überaus hohen, die Schiffahrt nicht unerheblich verzögernden und erschwerenden Schleusenzahl, der deshalb notwendig hohen Kanalabgaben und Frachtkosten ganz untauglich sind zum Wettbewerb mit der weit leistungsfähigeren, kürzeren und zurzeit noch abgabefreien Rheinstraße.

Vielmehr sind es drei andere Wege, die hier die Dinge zum Besseren wenden können. Der nächstliegende Weg ist der, daß Holland sich auf seine historische und auch im wohlverstandenen eigenen Interesse liegende Aufgabe besinnt und die notwendige Besserung des Rheinfahrwassers beginnt, sei es selbständig oder mit Hilfe des Deutschen Reiches, für welches diese Frage in auch Holland Vorteile bietender Weise in dem neuen Schiffahrtsabgabengesetz geregelt ist. Es ist Hollands Sache, sich hierüber schlüssig zu werden, und nicht die unsere zu rufen: Holland wach auf!

Aber selbst wenn Holland geneigt ist, auf die eine oder andere Weise den Rheinweg den Verhältnissen entsprechend zu unterhalten, so bleibt immer die Frage bestehen, ob selbst dann die verbesserte holländische Rheinstraße der deutschen Volkswirtschaft, vor allem der westdeutschen Industrie und dem Bergbau

den auf die Dauer besten Weg zur See bieten kann, oder ob nicht andere bessere Mittel und Wege dahin führen können. In den letzten Jahren haben nun zwei andere Vorschläge neuer Zufahrtswege zum deutschen Niederrhein stetig an Boden gewonnen und sind jüngst bereits Gegenstand eingehender fachlicher Studien geworden: die Pläne eines Rhein—Maas—Schelde (Antwerpen)- und eines Rhein—Ems (Emden)-Schiffahrtsweges. Für den Rhein—Maas—Schelde-Kanal sind verschiedene Pläne aufgestellt. Nicht weniger als fünf Städte, vorzüglich Krefeld, Neuß und jüngstens Köln, bemühen sich, Ausgangspunkt dieser Verbindung vom Rhein nach Antwerpen zu werden.

All diesen Verbindungen haftet aber der schwerwiegende Nachteil an, daß sie sich nur etwa 30 bis 70 Kilometer durch deutsches Gebiet, im übrigen über ausländisches — belgisches und teilweise auch das holländische Gebiet der Provinz Limburg bewegen, daher im Frieden der deutschen Gesetzgebung und noch mehr im Kriege der Verfügung und Aufsicht des Reiches entzogen sind.

Ganz anders als mit diesen wirtschaftlich, verkehrs- und nationalpolitisch nicht unbedenklichen linksrheinischen Rhein-Seeverbindungen verhält es sich mit dem neuesten in den Vordergrund getretenen Plan einer rein deutschen rechtsrheinischen Verbindung des Niederrheins mit der Emsmündung. Diese Verbindung verfügt gegenüber jenen, in erster Linie den Rheinlanden dienenden Vorschlägen schon über den Vorteil, daß Rheinland und Westfalen hier ziemlich gleichmäßig und obendrein noch teilweise Hannover, also drei Hauptlande des Reichs statt eines daran interessiert sind. Sodann führt diese Verbindung durch die zum großen Teil ganz unerschlossenen, ihrem Grundwerte und Ertrage nach den leichten Böden des Ostens der Monarchie gleich und teilweise sogar nachstehenden nordwestlichen Grenzgebiete, mit einer Bevölkerung von oft nur 25 bis 30 Seelen auf 1 Quadratkilometer, insbesondere durch die großen Mooregebiete im linken Emstal, so daß sich der doppelte Vorteil ergibt: verhältnismäßig sehr niedrige Grunderwerbskosten und andererseits ein beträchtlicher Zuwachs des deutschen Nationalvermögens durch die Bodenwertsteigerung dieser weiten Grenzstrecken. Ein weiterer Vorteil ist der, daß hier umgekehrt wie beim linksrheinischen Wasserweg nicht das deutsche Grenzland vom Ausland angezogen wird, sondern im Gegenteil die weiten Gebiete der holländischen Provinzen Oberijssel, Drenthe und Groningen, zum Teil auch Gelderland ostwärts gerichtet werden.

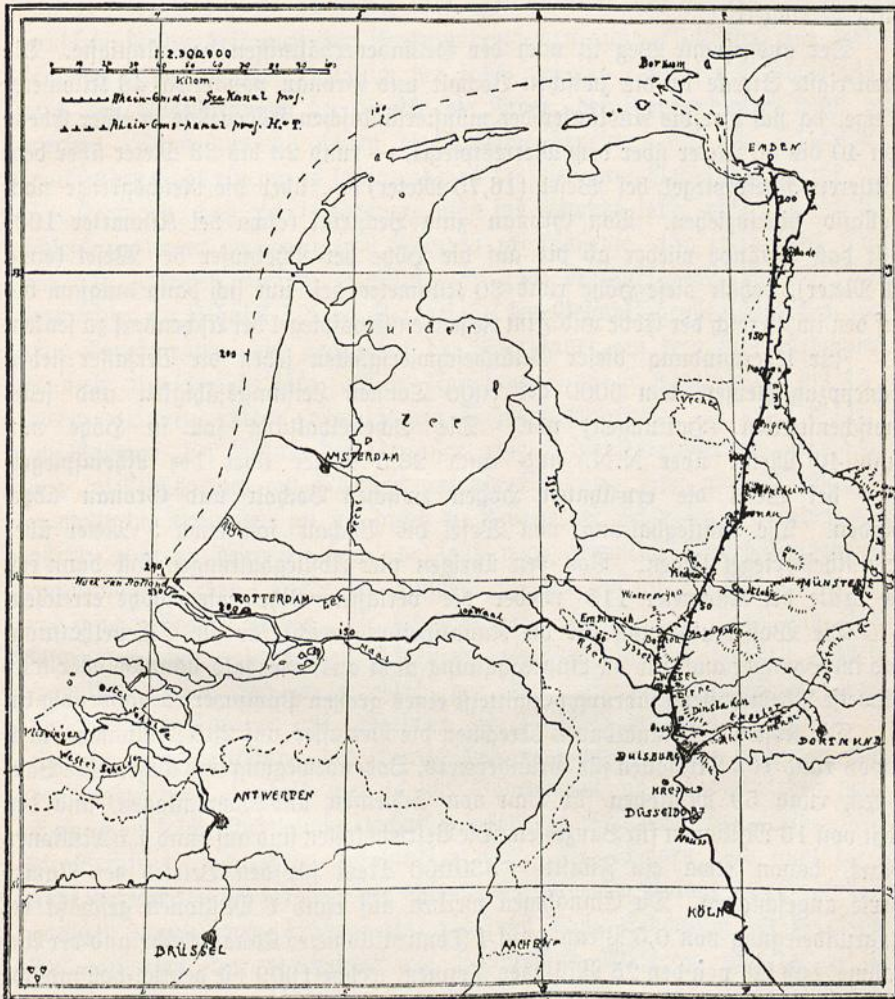
Alle diese Tatsachen fallen um so schwerer ins Gewicht, als die neusten Tiefbodenuntersuchungen die Vermutungen der Geologen bestätigen, daß die Bergschätze des Ruhr—Lippe-Bezirkles sich weithin nach Norden erstrecken. Endlich, die großen nationalen Interessen eines deutschen, der deutschen Herrschaft und der deutschen Nutzung im Frieden und im Kriege unterstehenden Schiffahrtsweges bedürfen wohl keiner weiteren Hervorhebung. Sonach verdient der Plan einer rein deutschen Verbindung des Rheins mit der Nordsee vor allen anderen dringlich bezüglich seiner natürlichen, technischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen eingehender Erwägung unterzogen zu werden.

Die mannigfaltigen Vorschläge einer nächsten Rhein—Ems—Verbindung lassen sich auf drei — unter sich wesentlich verschiedene — Hauptgedanken zurückführen: den Gedanken einer echten Rheinstrommündung, eines Rhein-Großschiffahrts- und endlich eines Rhein-Seeschiffahrtskanals.

Der Vorschlag, eine deutsche Rheinstrommündung zu schaffen, dürfte außer dem Bereiche der Möglichkeit liegen. In erster Linie stehen diesem Plane, der auf eine mehr oder weniger starke Ablenkung des Rheinstromes vom holländischen Gebiete hinausläuft, schwere internationalrechtliche Bedenken entgegen, wie solche auch der Ableitung etwa der Elbe oder der Weichsel vom deutschen Gebiete oder ihrer Teilung entgegenstehen würden. Sodann bestehen begründete Zweifel, ob die Schaffung eines deutschen Strombettes technisch überhaupt ausführbar ist mit Rücksicht auf das geringe, für die rund 200 Kilometer lange Strecke Wesel—Ems-Mündung nur rund 15 Meter betragende Gefälle und die noch weiterhin zu erörternden Geländeverhältnisse, die ein Flußbett zu bauen kaum möglich erscheinen lassen. Endlich steht eine natürliche Strommündung vom bau- und betriebstechnischen Standpunkt aus hinter dem Kanalweg weit zurück, da das Kanalbett bedeutend weniger Raum in Anspruch nimmt, so daß die Erdbewegungen, welche die Hauptbaukosten verursachen, unverhältnismäßig geringer sind, ferner da der Kanal in größerem Tiefgang angelegt werden kann, und vor allem, da das ruhige, das ganze Jahr hindurch gleich tiefe Kanalwasser von der Schifffahrt viel geringeren Aufwand an Zugkräften verlangt und eine viel gleichmäßigere Ausnutzung des Raumgehaltes der Schifffahrtsgefäße ermöglicht. Der Vorschlag einer Rheinstrommündung ist daher von vornherein aus den praktischen Erwägungen auszuschneiden, und es bleiben daher nur die beiden Kanalprojekte eines Rhein-Großschiffahrtsweges und eines Rhein-Seeschiffahrtsweges übrig.

Der Plan eines Rhein-Großschiffahrtsweges hat jüngstens in der Studie der Bauräte Herzberg und Taaks eine nähere, sorgfältige Bearbeitung gefunden. Die Verfasser gehen davon aus, den auf dem Rhein verkehrenden Schleppdampfern und Rähnen eine stets zugängliche Fahrstraße zu gewähren und setzen mit Rücksicht auf die oberhalb und unterhalb Wesels bestehende Mittelwassertiefe des Rheins von 4,40 Meter und mittlere Niedrigwassertiefe von 3 Meter als erwünschte und ausreichende Kanaltiefe 4,50 Meter und als Kanalbreite 22 Meter an der Sohle und 56 Meter am Spiegel an, die genügen, zwei normale Frachtlähne von 12 Meter Breite neben- und aneinander passieren zu lassen. Als Ausgangspunkt nehmen sie den Rhein unterhalb der Stadt Wesel an, führen den Kanal von dort in nördlicher Richtung etwa 18 Kilometer weit auf Bocholt zu, dann 52 Kilometer in nordnordöstlicher Richtung nahe an Bocholt und der holländischen Grenze südwestlich Winterswyk vorüber, mittwegs zwischen Breden und Stadtlohn hindurch unter Kreuzung der Berfel in gerader Linie auf die Grenzecke unmittelbar westlich von Gronau zu (Kilometer 70), von hier in etwa 7 Kilometer langem nordöstlichen Bogem um Gronau herum,

dann rund 33 Kilometer lang wieder in nordnordöstlicher Richtung, das Bad Bentheim einige Kilometer westlich lassend, darauf die Bechte kreuzend bis zur Breite von Lingen ($52^{\circ} 30'$), welches eine gute Meile östlich bleibt, von hier etwa 48 Kilometer in unmittelbar nördlicher Linie durch das Bourtanger Moor etwa mitten zwischen dem Emslauf und der Reichsgrenze (Kilometer 150), dann



endlich wieder in nordnordöstlicher Richtung nach weiteren 20 Kilometern und somit nach rund 170 Kilometer Gesamtlänge in die Ems bei Rheide im Kreise Achendorf. Die Reststrecke bis Emden soll der teilweise noch zu verbessernde Mündungslauf der Ems in Länge von rund 50 Kilometer bilden. Die ganze Länge der beschriebenen Linienführung Wesel-Emden beläuft sich demnach auf rund 220 Kilometer. Gegenüber der Rheinstrecke Wesel-Rotterdam beträgt

die Mehrentfernung 40 Kilometer, und 57 Kilometer bei Einrechnung der Seeschiffahrtsstrecken bis zur Hochsee (Rotterdam—Hoef van Holland = 33 Kilometer und Emden—Borkum = 50 Kilometer). Der Überseeweg vom Niederrhein wird hierdurch — da der Seeweg Borkum—Hoef van Holland rund 290 Kilometer lang ist — etwa um ein Fünftel verlängert, anderseits wird der Vorteil des kürzeren Weges nach den Gebieten der Nord- und Ostsee um eben dies Maß verringert.

Der ausgesuchte Weg ist nach den Geländebedingungen der günstigste. Die schwierigste Strecke ist die zwischen Bocholt und Gronau von etwa 48 Kilometer Länge, da sich hier die Ausläufer der münsterländischen Höhenzüge in einer Ebene von 40 bis 50 Meter über dem Meeresspiegel, — rund 23 bis 33 Meter über dem mittleren Rheinspiegel bei Wesel (16,75 Meter) —, über die Reichsgrenze nach Holland hineinziehen. Von Gronau zum Bechtetal (etwa bei Kilometer 100) fällt das Gelände wieder ab bis auf die Höhe der Rheinufer bei Wesel (etwa 21 Meter), behält diese Höhe rund 30 Kilometer bei, um sich dann langsam bis auf den im Bereich der Ebbe und Flut liegenden Emspiegel bei Aschendorf zu senken.

Zur Überwindung dieser Geländeschwierigkeiten sehen die Verfasser sieben Schleppzugschleusen von 6000 bis 7000 Tonnen Leistungsfähigkeit und sechs Zwischenstrecken (Haltungen) vor. Die Scheitelhaltung soll in Höhe von rund 40 Meter über N.N. und rund 23,5 Meter über der Rheinspiegelhöhe bei Wesel die erwähnten Höhen zwischen Bocholt und Gronau überwinden. Die Anstieghaltung von Wesel bis Bocholt soll etwa 5 Meter über dem Rheinspiegel liegen. Von den übrigen vier Abstiegshaltungen soll dann erst die dritte bei Kilometer 115 wieder die verlassene Rheinspiegelhöhe erreichen.

Die Wasserzuführung für die Kanalspeisung reicht für die Scheitelhaltung, und im Sommer auch für die Anstieghaltung nicht aus, weshalb ständige oder auch teilweise Rheinwasserzuführung vermitteltst eines großen Pumpwerkes notwendig ist.

Die Kosten des Kanalbaues berechnen die Verfasser auf 235 Millionen Mark, davon rund 163 Millionen für Grunderwerb, Bodenbewegung und allgemeine Baukosten, rund 59 Millionen für Bau von Schleusen und Pumpanlagen, und den Rest von 13 Millionen für Bauzinsen. Die Betriebskosten sind auf rund 1,5 Millionen Mark, davon etwa ein Fünftel = 330 000 Mark für den Betrieb der Pumpwerke angeschlagen. Die Einnahmen werden auf rund 6 Millionen geschätzt bei Zugrundelegung von 0,5 Pfennig auf 1 Tonnenkilometer Kanalgebühr und der Annahme, daß sich von den 25 Millionen Tonnen, welche 1909 die deutsch-holländische Rheingrenze passierten, besonders der Nord- und Ostseeverkehr, etwa 7 Millionen Tonnen, dem neuen Kanal zuwenden werden. Nach Abzug der Betriebskosten bleiben daher nur 4,5 Millionen Mark oder 2 pCt. des Baukapitals zur Verzinsung und Tilgung.

In vier Hauptpunkten stellen sich diese Pläne in Gegensatz zu den bisher meist gemachten Vorschlägen und den von Freunden des Projektes geäußerten Wünschen: in der Bestimmung des von dem Verkehrszentrum Duisburg ent-

fernten Ausgangspunktes des Kanals, in den Vorschlägen der vielen, die Schifffahrt behindernden und die Kanalunterhaltung verteuernenden Schleusen samt dem durch die Schleusenführung gebotenen kostspieligen Rheinpumpwerk, in der Berechnung der Wirtschaftlichkeit und viertens in dem damit zusammenhängenden Anfaße eines Tiefganges von nur 4,5 Meter.

Um zunächst auf die Höhe der Schleusenzahl einzugehen, so ist den Verfassern zweifellos Recht zu geben, daß schon allein infolge des Höhenunterschiedes zwischen Niederrhein und der Emsmündung von rund 15 Meter eine Abstiegschleuse notwendig ist. Bezüglich der sechs weiteren Schleusen ist allerdings auch nach den Ausführungen der Studie die Frage der Notwendigkeit wohl aufzuwerfen. Denn zunächst bleibt die Tatsache bestehen, daß die Schleusen mit wachsender Zahl ein um so lästigeres und kostspieligeres Verkehrshindernis bilden. Der Einwand, daß die Verzögerung nicht ins Gewicht falle, weil nur eine Durchschleusungsdauer von dreiviertel Stunden pro Schleuse, also rund sechs Stunden für alle Schleusen eintrete, erscheint nicht ganz durchschlagend, da sechs Stunden immerhin ein Zehntel bis ein Zwanzigstel der Gesamtfahrzeit ausmachen werden, eine Verzögerung, die gegenüber der Fahrtdauer auf dem Rheinstromweg um so mehr ins Gewicht fällt, als der Kanalweg so wie so wegen seiner um 40 Kilometer weiteren Strecke eine längere Fahrzeit erfordert. Es wäre daher schon im Rahmen der Pläne der Verfasser eine Schleusenminderung erwägenswert und vielleicht auch mit Rücksicht auf die Baukosten nicht unausführbar. Daß zunächst die Baukosten an sich durch die Anlage der Schleusen vermindert werden, dürfte nicht zu bestreiten sein, da sonst ganz gewaltige Mehrbodenbewegungen notwendig würden. Indessen müßten zunächst hierauf die Ersparnisse in Anrechnung gebracht werden, die sich aus dem Wegfalle der Bau- und Betriebskosten der nicht notwendigen Schleusen und Pumpanlagen ergeben. Diese Ersparnisse dürften sich einschließlich der kapitalisierten Betriebskosten nach den Ansätzen der Verfasser auf insgesamt fast 70 Millionen Mark beziffern. Diese Summe, zur Vertiefung des Durchstiches verwendet, würde nach den Ansätzen der Studie noch ein halb mal so viel Bodenbewegung als vorgesehen gestatten. Daß eine solche Vertiefung technisch besondere Schwierigkeiten biete, bekunden die Verfasser nach ihren Lokalstudien nicht. Sie scheinen auch nicht die leider nicht berechneten Mehrkosten der schleusenverminderten Anlage als Hauptbedenken dagegen anzunehmen, sondern eine möglichst große Schonung der bergbaulichen Ausnützbarkeit der durchschnittlichen Steinkohlen, Eisenerze und andere abbauwürdige Mineralien führenden Steinkohlen-, Zechstein- und Kreideformation für entscheidend zu halten. Es wäre zu wünschen, daß die sachvertrauten Verfasser diese in ihrer Studie nur sehr kurz abgehandelte Frage eingehender nach ihrem Für und Wider auseinandersetzen.

Was sodann die Wahl des Ausgangspunktes bei Wesel an Stelle des sonst meist vorgeschlagenen Duisburg-Ruhrort anlangt, so wird diese neben dem Hinweis auf die bei jenem Ausgang erwachsende übermäßige Kostensteigerung, damit begründet,

daß mit Rücksicht auf das gute Fahrwasser des Rheins bis Wesel jeder Anlaß fehle, den Strom früher zu verlassen. Demgegenüber dürfte wohl darauf hinzuweisen sein, daß eine frühere Abbiegung des Kanals vom Rhein zweckmäßig erscheint, um die Länge des Kanals gegenüber der des Flußlaufes erheblich abzukürzen. Zuzugeben ist, daß ein Ausgang schon bei Ruhrort vor allem wegen der schon über Hamborn hinaus auf eine Entfernung bis rund 7 Kilometer nördlich Duisburg fortgeschrittenen starken baulichen und gewerblichen Ausnutzung des Grund und Bodens die Baukosten unverhältnismäßig verteuern würde. Dagegen erscheint wohl erwägenswert ein Ausgang von dem Rheintnie westlich von Dinslaken zwischen Möllen und Walsum in nördlicher Richtung und eine weitere Führung in dieser Richtung — nun östlich statt westlich von Wesel — durch das Lippetal, dann ein wenig nach Osten dem Isseltal aufwärts folgend, etwa mittwegs zwischen Bocholt und Borken hindurch bis zu dem nach rund 50 Kilometern erreichten Schnittpunkt mit der in der Studie vorgeschlagenen Linienführung, etwa in Kilometer 45 derselben kurz vor dem Kreuzpunkt mit der Bahnstrecke Stadtlohn—Breden. Wesentlich schwierigere Geländeverhältnisse wären bei dieser Anfangsführung nicht zu überwinden, dagegen vielfache Vorteile gewonnen. Zunächst wäre die 17 bis 18 Kilometer lange Rheinwindung zwischen Dinslaken und Wesel und die gewundene Linienführung eines unterhalb Wesels ausgehenden Kanals bis zu dem beschriebenen Treffpunkt vermieden, damit bei einer Verlängerung des Kanals um nur etwa 5 bis 6 Kilometer die Strecke Dinslaken—Emden um etwa 12 bis 13 Kilometer verkürzt, also auch die Mehr-entfernung des Kanalweges gegenüber dem Rheinweg bis Rotterdam von 40 Kilometer auf 28 bis 27 Kilometer herabgedrückt. Sodann wäre die — aus Gründen der militärischen Sicherheit und der Bildung eines möglichst großen deutschen industriellen und landwirtschaftlichen Interessengebietes zu beiden Seiten des Kanals — unerwünscht nahe Linienführung hart an der Reichsgrenze, soll doch für etwa die letzten 15 Kilometer vor dem bezeichneten Kreuzpunkt die Entfernung von der Grenze nur 1 bis 2 Kilometer betragen, beseitigt. Ferner ergibt sich für den Fall einer schleusenverminderten Führung des Kanals ein wichtiger Vorteil aus der bei Dinslaken gegen Wesel um etwa 2,25 bis 2,50 Meter höheren Lage des Rheinpiegels, da hierdurch die Tiefe des Durchstiches der zu durchschneidenden Höhenzüge um eben dies Maß herabgemindert werden würde. Die Kreuzung der noch bis dicht vor Wesel 18 bis 19 Meter Spiegelhöhe besitzenden Lippe dürfte durch die Einführung derselben in den Kanal zu überwinden sein, besonders, wenn bei der bevorstehenden Kanalisierung der Lippe hierauf Rücksicht genommen wird. Endlich, Wesel würde nicht benachteiligt werden, da nur die geplanten Hafenanlagen statt unterhalb oberhalb der Stadt an der Lippemündung aufwärts ausgeführt und durch eine Schleuse mit dem Kanal verbunden zu werden brauchten.

Der dritte Hauptpunkt der Einwendungen gegen den vorgeschlagenen Kanal bildet sodann die geringe Wirtschaftlichkeit. Die Berechnungen der Verfasser

und damit ihr ganzer Kanalplan beruht ausgesprochenenmaßen nur darauf, den Nord- und Ostseeverkehr an sich zu ziehen, also nicht, was doch der springende Punkt der Frage der deutschen Rheinmündung ist, dem deutschen Rheinverkehr, zum Hauptteil wenigstens, eine deutsche Schiffsfahrtsstraße zu verschaffen. Wenn die Vorschläge der Studie von vornherein hierauf verzichten, so wird die Frage mit Recht aufgeworfen werden, weshalb dann überhaupt für einen schlecht und ungewiß verzinslichen, vielleicht ein Viertel bis ein Drittel des Rheinverkehrs aufnehmenden Kanal die hohen Ausgaben fast einer Viertelmilliarde übernommen werden sollen. Besonders ins Gewicht fällt hierbei auch die Erwägung, daß ja der demnächst ganz eröffnete Rhein—Herne—Emden-Kanal einen wesentlichen Teil des Verkehrs leisten kann, den der vorgeschlagene Kanal übernehmen soll.

Die Ursache der geringen Wirtschaftlichkeit liegt aber eben in dem Punkt, der auch der Gegenstand des letzten Haupteinwandes gegen die Vorschläge der Studie bildet, in dem geringen Tiefgang des Kanals, der diesen von vornherein unfähig macht, die Aufgabe zu erfüllen, die eine deutsche Rheinmündung im Wettbewerb mit der holländischen zu erfüllen hat: ein deutsches Tor auf die See, nicht nur für das beschränkte Nord- und Ostseegebiet, sondern das ganze Überseegebiet, das Weltmeer zu bieten.

Es handelt sich darum, hier für West- und Süddeutschland das zu schaffen, was die Elbmündung, was Hamburg für Ost- und Mitteldeutschland ist.

Da die holländische Rheinmündung fast 300 Kilometer näher an den Hochstraßen zum Weltverkehr liegt als die Ausfahrt der Ems, so liegt auf der Hand, daß der deutsche Rhein—Nordsee—Schiffsfahrtskanal von vornherein so viel leistungsfähiger als die holländische Rheinstraße angelegt werden muß, daß dadurch jene weitere Entfernung von den Überseewegen wettgemacht wird. Dazu ist aber notwendig, daß der Kanal einen weit erheblicheren Tiefgang erhält als sogar der verbesserte holländische Rheinlauf erhalten kann, einen Tiefgang, der den unmittelbaren Seeverkehr ohne Umladung mit Leichtigkeit gestattet. Damit ist der dritte und, wie zu zeigen ist, der beste Gedanke einer deutschen Rhein—Seeverbindung, der eines Seeschiffsfahrtskanals berührt.

Ein Seekanal hat drei Hauptvorteile vor allen anderen Rheinzufahrtsstraßen: der vornehmste und wichtigste ist der, daß die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Industrie und des deutschen Bergbaues, deren Ruhr—Lippe-Revier nun unmittelbar an den Überseeverkehr gelegt wird, besonders mit der von der Natur mehr begünstigten Industrie und dem Bergbau Englands und Nordamerikas, mit einem Schlage ganz unschätzbar gehoben wird; zum zweiten wird die bisherige Abhängigkeit vom Ausland bei der Durchfuhr nach den Rheinmündungshäfen im Krieg und Frieden beseitigt, und endlich die Wirtschaftlichkeit dürfte einer guten Kapitalanlage gleichkommen.

Letzteres ergibt sich aus folgenden Erwägungen: wie schon erwähnt, betrug der Verkehr zu Berg und Tal auf dem Niederrhein bei Emmerich im letzten Grenzboten III 1912

Jahre rund 31 Millionen Tonnen, dagegen zehn Jahre zuvor kaum die Hälfte. Es bedarf keiner Sehergabe, um zu sagen, daß bei der mächtigen Vorwärtsentwicklung der westlichen Volkswirtschaft und des ganzen Rheintalverkehrs diese Zahlen noch erheblich steigen werden, und wenn auch nicht die Annahme einer so raschen Steigerung wie in den letzten drei Jahren 1909, 1910, 1911 von 24,86 auf 29,68 auf 30,93 Millionen Tonnen — mehr als 6 Millionen Tonnen innerhalb dreier Jahre — zugrunde gelegt werden soll, so darf doch die Steigerung auf 40 bis 50 Millionen Tonnen für eine nahe Zukunft angenommen werden. Hinzu kommt die Verkehrssteigerung, die durch den Impuls, den der Kanal dem ganzen Wirtschaftsleben geben wird, hervorgerufen werden wird. Danach dürfte der Ansaß eines Kanalverkehrs von 25 bis 30 Millionen Tonnen fast zu vorsichtig und bescheiden erscheinen. Bei diesem Ansaße ergäbe sich bei Annahme einer Kanalabgabe von 0,5 Pf. für das Tonnenkilometer — welche die Schifffahrt mit Rücksicht auf die teilweise Ersparnis der Umschlagkosten und der Zugkraft leicht tragen kann — bei 200 Kilometer Kanallänge eine Einnahme von 25 bis 30 Millionen Mark.

Diese Summe stände also für die Betriebskosten und die Verzinsung der Baukosten zur Verfügung.

Die Höhe der Baukosten ist abhängig von den Abmessungen des Kanals, der Linienführung und den sonstigen Umständen des Kanalbaues. Für die Abmessungen des Kanals dürften die des umgebauten Kaiser-Wilhelm-Kanals vorbildlich sein. Danach wäre ein Tiefgang von 11 Meter, eine Sohlenbreite von 44 Meter (14 Meter mehr als bei dem besprochenen Vorschlage eines Großschiffahrtsweges) und eine Spiegelbreite von rund 100 Meter erforderlich, mit entsprechender Verbreiterung an den Ausweichstellen. (Ein doppelschiffiger Ausbau wird zunächst nicht notwendig sein). Die Linienführung wäre wie bei dem Vorschlage Herzberg und Taaks zu wählen, nur mit dem oben beschriebenen Ausgang und der Anfangsführung von Dinslaken und mit einer 1 bis $1\frac{1}{2}$ Kilometer ersparenden Abkürzung der starken, überdies hart an der Grenze entlang gezogenen und schon deshalb aus den oben beregten militärischen und wirtschaftlichen Gründen möglichst abzuschneidenden Krümmung bei Gronau. Der Endpunkt des Kanals wäre aber nicht in der Einführung in das unzulängliche Flußbett der Ems zu suchen, sondern der Kanal wäre vorher bei Kilometer 170 des hier vorgeschlagenen Weges in fast nördlicher Richtung noch gegen 40 Kilometer weiter durch die Moore und Emsniederungen, endlich nach rund 208 Kilometer Gesamtlänge in die Emsmündung unweit Emden zu führen. Hieraus ergäbe sich überdies eine Verkürzung gegen den weit nach Osten ausbiegenden Stromlauf der Ems von rund 15 Kilometer, so daß zusammen mit der Abkürzung durch den Ausgang bei Dinslaken und der Kürzung bei Gronau die Mehr Entfernung Rhein—Emden gegenüber der Rheinstrecke bis Rotterdam bis auf rund 10 Kilometer verringert wäre. (Dinslaken—Rotterdam = rund 198 gegen Dinslaken—Emden = rund 208 Kilometer).

An Schleusen wären erforderlich für den Seeverkehr zwei, die eine bei dem Endpunkt des Kanals, die andere als Abstiegschleuse etwa bei dem Geländeabfall auf der Breite von Meppen (etwa bei Kilometer 130 der hier vorgeschlagenen Strecke). In den Abmaßen hätten die Schleusen wiederum denen der Schleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals zu entsprechen, wären also mit 330 Meter Länge, 45 Lichter Breite und 13,7 Meter Tiefe anzulegen. Anschluß zur Aufnahme der Rheinschiffahrt wäre bei Dinslaken und Wesel vorzusehen durch hier eine, dort zwei Großschiffahrtsschleusen.

Im übrigen wäre aus den schon oben dargelegten Gründen eine schleusenlose Anlage anzustreben. Allerdings wären infolgedessen außerordentlich erhebliche Durchstiche zu bewältigen, so besonders auf der rund 50 Kilometer langen Strecke vor Gronau in durchschnittlicher Tiefe von 25 Meter und mehr bis zum Kanalspiegel, 36 Meter und mehr bis zur Kanalsohle. Diese großen Durchschnittstiefen, die nur bei Einschlebung von zwei weiteren Schleusen und Anlage eines riesigen Rheinpumpwerkes vermieden werden könnten, dürften nicht so übermäßig erscheinen bei der Erwägung, daß auch bei dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals derartige Höhen zu überwinden waren, so die die Wasserscheide zwischen Eider und Elbe bildenden, am Durchstiche bis 25 Meter über N.N. sich erhebenden Höhenzüge bei Grüenthal und die bedeutenden, zum Teil erst jetzt bei dem Umbau durchstochenen Erhebungen zwischen Rendsburg und Kiel. Allerdings kommt hier die lange Ausdehnung des Durchstiches hinzu, die namentlich die Baukosten erheblich verteuert.

Unter Erwägung dieser Umstände und vergleichender Betrachtung der Baukosten des Kaiser-Wilhelm-Kanals (erste und zweite Bauperiode) und der Berechnungen von Herzberg und Laaks dürften sich die Kosten des vorgeschlagenen Seekanals nach überschläglicher Schätzung belaufen auf

1. für Grunderwerb	rund 25 Mill. Mark,
2. für Bodenbewegungen mit rund 450 Mill. Kubikmeter (die reinen Aushubskosten pro Kubikmeter mit 72 Pfg. angenommen)	500 " "
3. für Schleusen, Brücken usw.	150 " "
4. für allgemeine Baukosten und sonstiges	25 " "
5. für Bauzinsen	25 " "

insgesamt rund 725 Mill. Mark.

Zur Verzinsung dieser Summe stände nun nach obiger Berechnung ein Abgabenaufkommen von rund 25 bis 30 Millionen Mark jährlich, abzüglich der auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark jährlich anzusetzenden Betriebskosten zur Verfügung, was eine Verzinsung von etwa 3 bis $3\frac{1}{2}$ Prozent ergäbe. Der Zinsfuß würde sich natürlich beträchtlich erhöhen, wenn die zu vorsichtige Schätzung der Aufnahme des Rheinverkehrs in Höhe von drei Fünftel bis zwei Drittel geändert und die

durch den Kanal selbst hervorgebrachte Verkehrsbelebung mit in Rechnung gezogen würde.

Erscheint danach die Frage der Wirtschaftlichkeit des Kanals eine gute, so bleibt die Bausumme eine außerordentlich hohe. Diesen Bedenken stehen aber jene beregten außerordentlichen Vorteile für die ganze deutsche Volkswirtschaft gegenüber. Besonders ist zu erwägen, daß es sich hier um eine dauernde Anlage zur Hebung der Wohlfahrt des Reiches, insbesondere der Industrie und der in ihr arbeitenden, nach Millionen zählenden und sich jährlich um Hunderttausende vermehrenden Köpfe und Hände handelt, um eine einmalige Ausgabe, die nicht die Hälfte der jährlichen Wehrausgaben erreicht (und die sich überdies noch aller Borausicht nach auch unmittelbar gut verzinsen wird).

Gleichwohl dürften Preußen und das Reich wie ihre Steuerzahler kaum geneigt sein, ein Unternehmen solcher Tragweite allein aufzunehmen. Es wäre daher wohl zu überlegen, ob nicht das finanzielle Aufbringen und die ganze Kanalbauunternehmung auf andere Grundlage als die der ausschließlichen Staatsunternehmung gestellt werden könnte, indem man davon ausginge, die am nächsten am Kanalbau interessierten Kreise in geeigneter Weise an der Unternehmung und ihrer Finanzierung zu beteiligen.

In dieser Richtung könnte man nun zunächst als billige Forderung aufstellen, daß der Grund und Boden für den Kanalbau von denjenigen bereit gestellt werde, deren Grundbesitz durch den Kanalbau in ganz außerordentlicher Weise im Werte gesteigert wird, d. h. also von den Grundbesitzern der durchschnittenen, heute noch zum überwiegenden Teile geringwertigen Grenzkreise vom Rheingebiet bis zur Emsmündung. Die Kreisverwaltungsorgane wären hier die berufenen Vermittler dieser zunächst passiven Beteiligung der Einwohner der beteiligten Kreise.

Weiterhin schiene nicht unbillig, diejenigen besonders heranzuziehen, deren Gewerbe, deren industrielles Kapital durch den Kanalbau besonders im Werte gesteigert wird; das sind die großen gewerblichen und bergbaulichen Unternehmungen des Industriereviers oder wenigstens des im Bereiche einer näheren Kanalzone belegenen Teiles des Reviers.

Sodann wären als besonders Interessierte die weiteren Bevölkerungskreise der zunächst begünstigten Lande, Rheinland und Westfalen und zum Teil auch Hannover, heranzuziehen. Hier wären die geborenen Träger der Beteiligung die Landes-, die Provinzialverbände.

Nach angemessener Heranziehung aller dieser Interessenten wäre es endlich auch an dem Staate, an Preußen, und an dem Reiche, an einem die Wohlfahrt so großer Kreise des Landes und des Reiches fördernden Unternehmen gebührenden Anteil zu nehmen. — Es muß also hier ein Zusammenarbeiten aller interessierten Teile vom Privatmann bis zum Reiche stattfinden. Ein solches Zusammenarbeiten von Staat, Kommunen und Privaten, auch unter rechtlichem Zusammenschluß zu einer Unternehmungsgesellschaft, ist heute in der Zeit der Teilnahme

des Staates an Gewerkschaften, an Bergwerks-, Schiffs- und Elektrizitätsaktiengesellschaften, an Syndikaten und Kartellen nichts Neues mehr.

Im vorliegenden Falle wäre mit Rücksicht auf den außergewöhnlichen Charakter der Kanalbauunternehmung als rechtliche Form des Zusammenschlusses zu gemeinsamer Arbeit wohl die einer besonderen, durch Gesetz zu schaffenden öffentlich-rechtlichen Genossenschaft die geeignetste, da hier die Rechte und Pflichten der beteiligten Genossen den besonderen Umständen entsprechend gleich in dem Gesetz geregelt werden könnten. Es wäre dann zu bestimmen, daß die Genossen — die Kreise, die Unternehmer und ihre Verbände, die Provinzen, der Staat und das Reich — die ihnen zunächst für den Kanalbau obliegenden Leistungen gewissermaßen als Einlagen einbrächten, deren Verzinsung zurückzutreten hat gegenüber den von der Genossenschaft zu begebenden Kanalanteilscheinen (Aktien) oder =Schuldverschreibungen (Obligationen).

Die praktische Ausführung würde sich dann etwa so gestalten:

Zunächst kommen die Kreise für die Beschaffung des Grund und Bodens auf, sind also beteiligt mit 25 Millionen Mark, dann das Unternehmertum dürfte mit 75 Millionen Mark wohl nicht zu stark belastet werden, die beteiligten Provinzen Rheinland und Westfalen hätten je 25 Millionen Mark, Hannover vielleicht 10 Millionen Mark zuzusteuern, endlich Preußen und das Reich etwa je 100 Millionen Mark. Auf diese Weise wäre zunächst ein genossenschaftliches Grundbaukapital von rund 360 Millionen Mark gesichert. Die übrigen Baukosten von rund 365 Millionen Mark wären dann durch Kanalobligationen oder — vielleicht nur bis zu einem Höchstzinsfusse berechnete — Anteilscheine (Aktien) zu beschaffen.

Welcher Weg nun aber auch für die Ausbringung der Mittel für den Kanalbau und für die Ausführung des Kanals eingeschlagen wird, möge daran festgehalten werden, daß hier nur ganze Arbeit von dauerndem Nutzen sein kann. Vor allem aber möge das große nationale Werk der Schaffung einer deutschen Rheinmündung bald in Angriff genommen werden, unter Leitung von Persönlichkeiten, die mit Energie und Tatkraft das nicht leichte Unternehmen durchführen!

