



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Goebel, Otto: Rhein-See-Kanal

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



Rhein-See-Kanal

Von Dr. Otto Goebel in Schleusingen



Es ist kein Wunder, daß der Gedanke einer deutschen Rheinmündung neben sachlichen Köpfen auch vielfach Phantasten angezogen hat. Aber wie es so geht, die Phantasten haben eine wesentliche Aufgabe erfüllt, sie haben den Gedanken in die breiten Massen getragen, sie haben ernsthafte Köpfe gezwungen, gegen sie Stellung zu nehmen und sich dabei mit der Frage näher zu beschäftigen. Es liegt infolgedessen gegenwärtig, durch eine ganze Reihe beachtenswerter Äußerungen herbeigeführt, eine gewisse Klärung der Hauptgesichtspunkte vor.

Die zur Erörterung gelangten Projekte führen von den technisch einwandfreien, aber wirtschaftlich zu eng gefaßten Plänen der Bauräte Herzberg und Paafs*) über den mehr volkswirtschaftlich begründeten, viele richtige Gesichtspunkte enthaltenden, aber weit über das Ziel hinauschießenden Entwurf des Münsterer Privatdozenten Busz**) zu den nicht weniger als acht Vorschlägen des Kölner Ingenieurs Rosemeyer***), die so oberflächlich aus dem Ärmel geschüttelt sind, wie nur möglich.

Bemerkenswerte Gesichtspunkte haben außer einigen Regierungsstellen, Handelskammern und Zeitungen unter anderem beigebracht die Herren: Fritsch, König, Plenio, Neven du Mont, de Thierry, Dieckmann, W. Matschoß, Fürbringer, Wesemann, Mendl, Meyer, Graf Spee, Schott, Sieg, Kleinow.

Vorausgeschickt sei, daß der Gedanke der Schaffung einer deutschen Rheinmündung alt ist. Keiner der jetzigen Planschmiede hat daher das Erstlingsrecht auf ihn. In Anspruch nehmen kann der erste der jetzigen Verfechter des

*) Pläne ausgearbeitet im Auftrage des Vereins zur Förderung des Baues eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur deutschen Nordsee.

**) Zuerst auszugsweise veröffentlicht in den Grenzboten Nr. 28, 1912, dann als Broschüre erschienen.

***) Verlag J. G. Schmitz, Köln a. Rhein.

Gedankens höchstens, erkannt zu haben, daß der Zeitpunkt gekommen ist, wo die Verhältnisse im rheinisch-westfälischen Industriebezirk den Gedanken auf den Boden der Möglichkeit gestellt haben.

Die erste Frage, die der Prüfung der Ausführbarkeit vorangehen muß, ist die, inwieweit wir aus internationalen Gründen Holland gegenüber derartige Pläne hegen dürfen. Wir haben in dieser Beziehung nicht die Verpflichtung, Holland seine jetzige Stellung in der Rheinschiffahrt zu erhalten, weder rechtlich noch moralisch. Die gewaltigen Summen, die Holland und Belgien aus dem Umschlagsverkehr deutscher und nach Deutschland bestimmter Güter ziehen, hat man uns politisch in diesen Ländern durchaus nicht immer entsprechend gedankt. Aber andererseits dürfen wir nicht die jetzige Schiffbarkeit des Rheines auf seinem holländischen Lauf beeinträchtigen, sind also in einer etwaigen Wasserentnahme aus dem Rheinbett für den Kanal an enge Grenzen gebunden.

Soweit Holland in Frage kommt, sind zwei einander entgegenarbeitende Gesichtspunkte in den Besprechungen zur Erwägung gelangt, einmal die Tatsache, daß uns die Möglichkeit eines künstlichen Seeweges Rhein-Nordsee durch deutsches Gebiet eine Waffe in die Hand gibt, um Holland zu zwingen, das Fahrwasser auf seiner Rheinstraße zu verbessern, und der andere, daß ein Rhein-Seekanal, er mag so leistungsfähig gebaut werden, wie er will, unter keinen Umständen den Umschlagsverkehr deutscher und für Deutschland bestimmter Waren in den Niederlanden beseitigen, ja ihn kaum geringer werden lassen wird. Diese letztere Betrachtung führt zu dem meiner Meinung nach wesentlichen Punkt: wird der Kanal gebaut mit der Absicht, den deutschen Umschlagsverkehr aus den niederländischen Häfen abzulenken, dann ist er von vornherein totgeboren. Niemals wird man die Sammelladungen, die die Schiffsriesen der Überseelinien in die großen Welthäfen bringen, in den Kanal leiten können, schon deshalb nicht, weil diese Ladungen kaum jemals einen einzigen Bestimmungs-ort haben, sondern aus den großen Häfen wieder nach allen Himmelsrichtungen sich verteilen. Außerdem sind die großen Liniendampfer zumeist auch Passagierdampfer und würden schon aus diesem Grunde keine tagelangen Fahrten machen, auf denen Passagierbeförderung nicht in Frage kommt. Auch technisch halte ich übrigens den weit ins Binnenland reichenden Rhein-See-Kanal mit Abmessungen, die für die größten Seeschiffe ausreichen würden, in Bau und Betrieb für so gut wie unmöglich.

Der Kanal hat nur Zweck und Sinn, wenn seine unmittelbare oder mittelbare Bedeutung gegründet werden kann auf Frachten, die in großer Regelmäßigkeit und in großen Mengen von einem Einzelpunkt nach einem anderen Einzelpunkt bestimmt sind. Dafür kommen in Betracht Erze, vielleicht auch Grubenholz im Eingang und vor allem Kohlen im Ausgang. Gerade auf Kohlen möchte ich den größten Wert legen. Wenn der geplante Kanal gestattet, endlich die Kohlenversorgung der deutschen Küste aus England zu beseitigen, womöglich die Kohlenversorgung der nordischen Länder zu einem bedeutenden

Teil an uns zu ziehen, dann werden damit keine Interessen der bisherigen Rheinschiffahrt verletzt, dem deutschen Volksvermögen aber alljährlich Millionen erspart. Auf die Möglichkeit der Kohlenausfuhr nach Schiffsabgaben und nach Kanalabmessungen sind meiner Meinung nach in erster Linie alle Berechnungen zu gründen. Es ist mir zweifellos, daß bei dieser Grundlage auch die Vorschläge phantastischer Kanalabmessungen in sich zusammenbrechen. Die Kohlenverfrachtung aus England z. B. arbeitet meines Wissens in der Hauptsache mit nur mittelgroßen Schiffen. Vom allgemeinen Verkehr kommt für den geplanten Kanal nur der, allerdings erweiterungsfähige, Verkehr nach dem europäischen Norden in Betracht. Die Ostseeschiffahrt kann aber, nicht nur wegen der Tiefgangsverhältnisse der wichtigsten Ostseehäfen, sondern auch wegen der noch rückständigen Wirtschaftsverhältnisse des Nordens nur mittelgroße Seeschiffe gebrauchen. Die, übrigens sicherlich vorübergehende, sprunghafte Steigerung der Schiffsgrößen im transatlantischen Verkehr kommt also für den Kanal nicht in Betracht. Andererseits aber sind solche Schiffsgrößen für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Kohlen- und Eisengroßindustrie erwünscht und mit der Zeit nötig, die über diejenigen wesentlich hinausgehen, die auf dem Rhein regelmäßig verkehren können. In dieser Beziehung ist nun die Feststellung wichtig, daß, mag Holland sich absichtlich mit dem Ausbau der Rheinrinne keine allzugroße Mühe gegeben haben, ihm eine Vertiefung des Fahrwassers, wie sie aus den oben erörterten Gesichtspunkten heraus in Frage kommt, schon aus technischen Gründen nicht möglich war. Weil sich aber der Rhein nicht wesentlich weiter vertiefen läßt, deshalb glaube ich allerdings, daß ein Kanal in mittleren Abmessungen einmal, wenngleich erst in ferner Zukunft, kommen wird, wenn genaue Pläne die Ausführung mit nicht zu großen Kosten sicherstellen.

Ein Flußschiffkanal, ähnlich den Abmessungen des Herzberg-Taak'schen Entwurfs, genügt aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht. Jeder Kanal, der keine wesentlich größeren Schiffsgefäße zuließe, wie der Rhein nach Ausbau der technisch erreichbaren Fahrrinne, würde verfehlt sein. Nach alter Erfahrung sucht der Verkehr unter ähnlichen Bedingungen stets den natürlichen Wasserweg. Wird der Kanal gebaut, dann muß er nicht nur in seinen Abmessungen die Mitte halten zwischen Übertreibungen und halben Lösungen, er muß dann vor allem auch möglichst wenig Verkehrshindernisse zeigen. Lieber zur rechten Zeit 100 Millionen mehr einbauen, als den Verkehr und Unterhalt durch viele Schleusen für immer erschweren.

Was die Linienführung anbetrifft, so ist eine Durchführung des Kanals durch das dichte Verkehrsnetz des Duisburger Reviers ausgeschlossen. Es ist kein ernst zu nehmender Gedanke, einige Duzend mehrgleisiger Eisenbahnen, Wege und Wasserläufe unter dem Kanal durchzuführen zu wollen. Die Steigerung der Betriebskosten und die Verkehrserlöschungen für die betroffenen Bahnen würden zusammen mit den Abschreibungen und Zinsen der dafür nötigen Bauten volkswirtschaftlich jeden Nutzen wieder aufheben. Der Kanal darf aber nur

gebaut werden, wenn er der gesamten Volkswirtschaft Nutzen bringt, denn er würde ein öffentliches, kein privatwirtschaftliches Unternehmen sein. Der Bau erscheint mir nur möglich, wenn er durch eine verhältnismäßig verkehrslose Gegend geleitet werden kann und sich doch nahe genug an die Empfangs- und Versandstellen heranführen läßt, die für die oben angedeuteten Massenfrachten in Frage kommen. Dann kann er auch, anstatt großer Schädigungen bestehender Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse für bisher unerschlossene Gebiete Segen stiften, einen Segen, der sich freilich erst langsam im Lauf der Jahrzehnte einstellen kann, denn der Vorstellung, daß sich nun gleich ein reges industrielles Leben an der ganzen Kanalstrecke entwickeln werde, würde bald die Enttäuschung folgen. Schon deshalb sind auch die Berechnungen großer Gewinne aus Abgabe elektrischer Kraft folgerichtig zurückgewiesen worden. Mit Recht ist dabei betont worden, daß Anlagen für Kraftabgabe in denjenigen vom Kanal berührten Gebieten, in denen schon große Werte in Überlandzentralen angelegt sind, volkswirtschaftlich tot sein würden. Bei einem aus öffentlichen Mitteln zu erbauenden Unternehmen ist aber auf bestehende Interessen Rücksicht zu nehmen.

Für den Zeitpunkt des etwaigen Baues tritt eine Frage in den Vordergrund, nämlich die, ob der Kanal gegenwärtig schon ein wirkliches Bedürfnis darstellt. Das ist glatt zu verneinen und deshalb würde es sich in der unmittelbaren Gegenwart nicht rechtfertigen, die großen Summen festzulegen, die er erfordern würde. Wir haben alle Ursache, unser Geld für die nächste Zeit nur an den notwendigsten Stellen zu verbrauchen. Ein Kanalbau würde überdies bei dem wesentlichen Teil seiner Kosten, der auf Erdarbeiten entfällt, vor allem die Taschen ausländischer Saisonarbeiter füllen, die sowieso schon als eine wirtschaftliche und soziale Gefahr unser Land überschwemmen. Ich kann mir den Zeitpunkt des Kanalbaus nur denken, wenn es einmal gilt große Notstandsarbeiten auszuführen und in Zeiten schwacher Beschäftigung unserer eigenen Arbeitskräfte, unseres Geldes und unserer industrieller Werte die Volkswirtschaft zu beleben.

