



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Coppius, Adolf: Deutsche Rheinmündung : einige Betrachtungen über die  
militärische Seite des Problems

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



## Deutsche Rheinmündung

Einige Betrachtungen über die militärische Seite des Problems

Von Dr. Adolf Coppius in Berlin-Charlottenburg



Der Gedanke der Schaffung einer Kanalverbindung großen Stils vom Rhein zur deutschen Nordsee, um dem Rhein einen unabhängigen deutschen Auslaß zur See zu geben, hat seit mehr als Jahresfrist den Anlaß zu vielfachen Erörterungen über das Für und Wider in der Öffentlichkeit gegeben. Die außerordentliche Tragweite dieses Projektes für unsere Volkswirtschaft hat ihm viele Freude und Förderer geschaffen. Freilich fehlt es auch nicht an Gegnern.

Bei den bisherigen Erörterungen wurden in erster Linie und überwiegend die in Betracht kommenden Fragen der deutschen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik behandelt, während die daneben konkurrierenden militärischen Interessen kaum gestreift worden sind. In der Tat liegen ja die politischen, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Fragen dem Publikum viel näher, liegen sozusagen auf der Hand. Einen wie großen Wert es für die deutsche Volkswirtschaft haben würde, wenn ein erheblicher Teil unseres gewaltigen, sich aus dem Westen Deutschlands über die niederländischen Häfen bewegenden überseeischen Handels und Verkehrs, von diesen nach einem deutschen Seehafen abgelenkt, und so von fremder Tributpflicht unabhängig gemacht werden könnte, ist so selbstverständlich, daß es kaum einer näheren Begründung bedarf. Der Verfasser glaubt deshalb in seinen Ausführungen um so mehr davon Abstand nehmen zu können auf diese Seite des Projektes einzugehen, als die einschlägigen Fragen schon, wie erwähnt, mehrfach in der Presse behandelt worden sind. Dagegen hält er es für wesentlich, die öffentliche Aufmerksamkeit auf die mit der Schaffung eines unabhängigen deutschen Rheinauslasses zur See verbundenen wichtigen militärischen Interessen hinzulenken.

Grenzboten IV 1918

10

Bekanntlich hat sich zur Förderung des Planes eines auch für mittlere Seeschiffe benutzbaren Wasserweges vom Rhein zur deutschen Nordsee ein Verein gebildet, der zu seinen Mitgliedern einflußreiche Interessenten aus den beteiligten Wirtschaftsgebieten Deutschlands zählt und für welchen die Fürsten zu Salm-Salm, zu Bentheim und Steinfurt, und zu Salm-Horstmar die Ehrenmitgliedschaft angenommen haben. Bekannt ist auch, daß vom Verein zwei Projektentwürfe für den zu schaffenden neuen Wasserweg der Öffentlichkeit unterbreitet sind, deren Verfasser auf verschiedenem Wege eine Lösung zu erreichen versuchen. Ohne für einen derselben Stellung zu nehmen, darf sich der Verein der begründeten Erwartung hingeben, daß die königliche Staatsregierung, die besonders bei der gelegentlichen Erörterung des Gedankens einer unabhängigen Wasserverbindung zwischen Rhein und deutscher Nordsee im preussischen Abgeordnetenhaus durch den Mund des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ihr lebhaftes Interesse für diese wichtige nationale Angelegenheit bekundet hat, demnächst an der Prüfung und Fortsetzung der Projektierungsarbeiten durch einen staatlichen Wasserbauingenieur sich beteiligen werde. Über den Stand der Angelegenheit ist den Mitgliedern des Vereins in der im Mai in Köln abgehaltenen Hauptversammlung Bericht erstattet worden. Außerdem ist bei dieser Gelegenheit im Gefolge eines Referates über den Rhein—Nordseekanal vom verkehrspolitischen Standpunkte aus, von sachverständiger militärischer Seite zum ersten Male die militärische Bedeutung einer solchen Wasserstraße eingehender beleuchtet worden. Um die breitere Öffentlichkeit hiermit bekanntzumachen, verlohnt es sich wohl darauf zurückzukommen, wie überhaupt hiermit einige Betrachtungen über eine deutsche Rheinmündung im Kriegsfalle zu verknüpfen.

Die praktische Verwendung der vorhandenen Wasserstraßen im Kriegsfalle hat bis jetzt noch nicht in der Weise stattgefunden, daß daraus nennenswerte Erfahrungen hätten abgeleitet werden können. Um daher der Zahlung eines Lehrgeldes, das unter Umständen sehr hoch zu stehen kommen könnte, entzogen, und für alle Fälle auch in dieser Hinsicht gerüstet zu sein, sollte mit allen Kräften und zur Verfügung stehenden Mitteln an ihren Ausbau gegangen werden.

Es steht fest, daß wir in einem künftigen Kriege ganz andere Truppenmassen bewegen müssen, als im Jahre 1870. Bei der Schnelligkeit, mit der die Mobilmachung vor sich geht, kommt nun freilich die Benutzung von Wasserstraßen für den ersten Aufmarsch nicht in Betracht, wohl aber für die Beförderung von Verpflegungsmitteln, Kriegsmaterialien und Munition, also für Massengüter, welche entsprechend der vermehrten Kopfzahl der Heere von Anfang an gewaltigen Umfang annehmen werden. Tritt bei diesen Nachschüben eine Verzögerung oder gar ein Versagen ein, wie es sich in der Gegenwart bei der Führung des Krieges der Türkei geltend machte, könnte hierdurch der Ausgang unvorteilhaft bestimmt werden. Aber nicht nur im Anfangsstadium eines Krieges werden heute die Bahnen vollauf in Anspruch

genommen sein, auch in seinem weiteren Verlauf sind hochangespannteste Leistungen von ihnen zu fordern, so daß der, obgleich geminderte Privatgüterverkehr, will er nicht ins Stocken geraten, zweckmäßig den Wasserweg einschlägt.

Ferner ist der Transport von Verwundeten und die Errichtung von beweglichen Lazaretten, wie Magazine zu berücksichtigen. Besonders hierfür eignen sich die Wasserstraßen, wie das bereits der Krieg gegen Frankreich, in welchem der Rhein solchen Zwecken diente, gezeigt hat, während die Ausnutzung der französischen Wasserstraßen, vornehmlich des Rhein—Marnekanals, nicht erfolgte, wodurch wir mancher Transportschwierigkeiten enthoben wären.

Dies Unterlassen hat nur ergeben, welche wertvollen Dienste Wasserstraßen im Kriege zu leisten vermögen. Ihren Ausbau schon in Friedenszeiten, damit sie den Schienenweg im Ernstfalle ergänzen, zu fördern, und so gleichzeitig für die Erhaltung der kämpfenden Truppen, worauf die gesamte Kriegsführung sich stützt, vorzuzuforgen, muß eine dringende Mahnung an die Gegenwart sein. Wenn bereits Friedrich der Große, der sich im Schlesiſchen, wie im Siebenjährigen Kriege in ausgiebiger Weise der Elbe wie der Oder bediente, von letzterer als der „Mährmutter“ der Armee sprach, so dürfte dadurch die hohe Bedeutung, welche den Wasserwegen überhaupt im Ernstfalle beizumessen ist, in das rechte Licht gerückt sein.

Der Wert der Wasserstraßen für einen Krieg wird sich nun nach ihrem Lauf, aber auch nach ihrer Lage richten. Es ist daher in erster Reihe nötig, in solchen Gegenden bestehende Wasserverbindungen auszubauen, oder neue zu schaffen, für welche schon heute die Vermutung eines künftigen Kriegsschauplatzes spricht. Deutschland muß in dieser Beziehung, darüber herrscht wohl ganz allgemein nur eine Ansicht, auf seine Westgrenze bedacht sein und hier, wo möglicherweise mit einem künftigen Aufmarsch zu rechnen ist, bereits im Frieden hinlängliche Verkehrsmittel in Bereitschaft halten.

Für solchen Fall wird sich das Vorhandensein eines Kanals von der Emsmündung zum Rhein und damit in das Herz unserer Schwerindustrie hinein als durchaus zweckmäßig erweisen. Es ist phantastisch für ihn Dimensionen zu fordern, die sich denen des Kaiser-Wilhelmskanals nähern, ihn also zur Befahrung von Kriegsschiffen größten Stils befähigen sollen; phantastisch aus dem Grunde, weil die Natur einer solchen Ausführung Schranken entgegensetzt, welche nur durchbrochen werden könnten unter Aufbringung ganz riesenhafter Mittel, der kein preußischer Minister jemals wird zustimmen. Wohl aber ist demgegenüber einer Wasserstraße das Wort zu reden, welche sich Größenmassen anpaßt, wie sie mittlere Seedampfer besitzen, beziehungsweise auch für solche befahrbar ist, die nach ihren Größenverhältnissen geeignet sind rheinaufwärts zu verkehren.

Eine derartige Wasserstraße möchte auch unserer Marine Dienste erweisen. Wenn immerhin, wie wohl anzunehmen ist, unsere Marineverwaltung in aus-

giebigster Weise Vorkehrungen getroffen hat, daß ihr Bedarf durch Anhäufung von Kohlenvorräten für den Ernstfall gedeckt ist, so würde doch fraglos für die Ergänzung und Wiederauffüllung ein Wasserweg, der die Verbindung mit dem Kohlenrevier herstellt, von Bedeutung sein. Gleichfalls läßt es sich wohl nicht von der Hand weisen, daß das Vorhandensein solchen Kanals für etwa erforderlich werdende Nachschübe an Kriegsmaterialien in die Marindepots unter Umständen von erheblichem Nutzen sein kann. Es ist außerordentlich bezeichnend, daß ähnliche Momente schon zu Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der Düsseldorfer Mulvany, ein geborener Ire, der damals bereits eifrigst diese Kanalidee propagierte, in einem Schreiben an die Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg gedachte, und gerade mit Rücksicht auf dauernden Nachschub jeglicher Art Kriegsbedarf für die Marine ihr eine noch größere Bedeutung in Kriegszeiten als für merkantile Zwecke in Friedenszeiten beimaß.

Es berührt indes eigentümlich, wenngleich die tieferen Gründe leicht zu durchschauen sind, daß gerade in jener Gegend, in der einst dieser weitblickende Wirtschaftspolitiker lebte, sich Interessentkreise finden, die dem Kanalprojekt weniger Sympathie zuwenden. Man scheint sich offenbar der Erwägung zu verschließen, daß in erster Linie gerade diese Gebiete im Kriegsfalle außerordentlich empfindlich durch den Mangel verfügbarer Verkehrsmittel getroffen werden können.

Die militärische Bedeutung, welche dem Rhein—Nordseekanal innewohnt, dürfte bei Erwägung aller einschlägigen Gesichtspunkte für unseres Reiches Zukunft doch recht schwer ins Gewicht fallen. Wenn demgegenüber aber kürzlich dies Projekt derart hingestellt wurde, daß es für den Ernstfall gar keine Vorzüge böte und daher keine Daseinsberechtigung habe, so muß eine solche Behauptung angesichts der bestehenden Verhältnisse etwas eigenartig anmuten. Diese letzteren aber drängen auf Schaffung einer deutschen Rheinmündung, eines Kultur- und Nationalwerkes ersten Ranges. Bedeutet doch, das sei nicht vergessen, eine deutsche Rheinmündung nicht mehr und nicht weniger als ein ganz erhebliches Plus in der Machtbilanz des Deutschen Reiches.

