



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Kreuzkam: Internationale Wasserstraßenprojekte

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



## Internationale Wasserstraßenprojekte

Von Dr. Kreuzkam in Berlin



Unter den deutschen Wasserstraßenprojekten, die schon seit Jahrzehnten ihrer Ausführung harren, nimmt die Kanalisierung der Mosel von der lothringischen Grenze bis Koblenz und der Saar von Brebach bis Konz, wegen ihrer großen volks- und weltwirtschaftlichen Bedeutung mit die erste Stelle ein, und es wäre vom technischen und nationalen Standpunkte aus nicht zu rechtfertigen, wenn bei dem weiteren Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes die größte und wichtigste Zufuhrstraße des preußischen Rheingebietes, die die bedeutendsten deutschen Wirtschaftsgebiete miteinander verbinden und für die Rheinschifffahrt erschließen würde, noch länger vernachlässigt bliebe.

Die Mosel- und Saarkanalisierung ist von Natur wie Geschichte vorgezeichnet und unter allen Wasserprojekten Deutschlands nicht nur das rentabelste, sondern vielleicht auch im Gesamtinteresse das bedeutsamste. Die Hauptaufgabe, die die kanalisierte Mosel und Saar zu erfüllen haben, ist die Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen dem größten deutschen Kohlenbecken in Niederrheinland-Westfalen sowie dem Saarkohlenrevier und den reichsten Erzlagerstätten in Lothringen, Luxemburg, Frankreich und dem Meere, — einer Verbindung, die wesentlich zur Stärkung der Konkurrenzbefähigung der deutschen Eisenindustrie auf dem Weltmarkte beitragen würde. Der größte Nebenfluß der leistungsfähigsten Wasserstraße des europäischen Kontinents führt in die Hauptteile des südwestdeutschen Industriegebietes. Mit der Entwicklung der lothringischen Eisenindustrie hat die Frage einer Wasserverbindung des Rheins mit dem Südwesten eine immer größere Bedeutung gewonnen, denn damit ist zwischen der Ruhr und der Mosel der stärkste Transport in Massengütern entstanden, den Deutschland überhaupt aufweist. Es sind Kohlen, Koks, Erze und Erzeugnisse der Eisenindustrie, die zwischen dem Ruhr- und dem Mosel- und Saargebiet ausgetauscht werden, und die von der Eisenbahnverwaltung nur mit den allergrößten Schwierigkeiten und gewaltigsten Kosten für den Ausbau der Schienenwege bewältigt werden können. Dem Fünfeinhalb-Millionen-Tonnen-Versande des Ruhrbezirkles steht eine ungefähr gleiche Menge des süd-

westlichen Versandgebietes gegenüber, und dazu kommt noch der Austausch in Koks und Erz mit Frankreich, der gleichfalls rund fünf Millionen Tonnen ausmacht.

Während nun die Kanalisierung der Mosel unter französischer Herrschaft von oben bis Meß in Angriff genommen ist, endet diese Kanalisierung in Meß, und auch die Saar ist nur auf französisches Betreiben auf einer geringen Strecke ihres Oberlaufes in Preußen kanalisiert worden. Der Saarkohlenkanal ist, wie der Rhein-Marne-Kanal und die Kanalisierung der oberen Saar bis Saargemünd, gleichfalls mit französischen Mitteln ausgebaut worden. So besitzt das Saargebiet noch hundert Jahre nach seiner Einverleibung in Preußen zwar eine Wasserverbindung nach Frankreich und dem Elsaß zu, aber nicht nach dem Herzen Preußens, nach der Mosel und dem Rheinstrom; und vierzig Jahre nach der Gewinnung des Reichslandes Elsaß-Lothringen besitzt dieses zwar eine Wasserstraße nach Frankreich, aber nicht nach Deutschland. Auf deutscher Seite blieb es — ausgenommen die Vollendung der begonnenen Kanalisierungsarbeiten bis Meß nach den französischen Plänen in den Jahren 1872/74 — bei unzureichenden Korrekturen, obwohl in dem Frankfurter Frieden — Artikel 14 — bestimmt worden war, daß „jeder der vertragsschließenden Teile auf seinem Gebiete die zur Kanalisierung der Mosel unternommenen Arbeiten fortführen werde“.

Für die technische Seite der Mosel- und Saarkanalisierung liegt ein von der preußischen und reichsländischen Regierung gemeinsam aufgestelltes Projekt vom Jahre 1901/02 vor, das 1907 ergänzt worden ist. Danach wird mit der Befahrung der kanalisierten Flüsse durch 600-Tonnen-Schiffe, und wenn zugänglich durch 1000-Tonnen-Schiffe, gerechnet. Die Kosten der preußisch-luxemburgischen Moselstrecke belaufen sich auf 57 Millionen Mark, diejenigen der lothringischen Moselstrecke auf 18 100 000 Mark, zusammen auf 75,1 Millionen Mark. Die Kosten der Saarkanalisierung stellen sich auf rund 27 Millionen Mark und die Gesamtkosten der Mosel- und Saarkanalisierung demnach auf 102,1 Millionen Mark. Nach der Länge der Flußstrecken verteilt, würden davon auf Preußen 79 742 740 Mark, auf Elsaß-Lothringen 18 100 000 Mark und auf Luxemburg 4 257 260 Mark entfallen.

Die außerordentliche Entwicklung der deutschen Eisenindustrie ist wesentlich dem Absatze zu verdanken, den sie nach dem Auslande erfahren hat. Mit seiner stattlichen Ausfuhr von 8406393 Tonnen im Jahre 1912 ist Deutschland zum größten Eisenexporteur der Welt geworden. Für den Südwesten, für Lothringen-Luxemburg und das Saargebiet, ergibt sich aus der Steigerung der Produktion (1912 7015718 Tonnen) besonders dringlich die wachsende Notwendigkeit der Ausfuhr. Im Nordwesten, wo die Natur den billigsten aller Verkehrswege im Rheinstrom geschaffen hat und wo ein Absatzgebiet von dreiundzwanzig Millionen Menschen sozusagen vor der Tür liegt, neigt man freilich dazu, die doppelt günstige Absatzlage zum Binnenmarkte und zum Weltmarkte gering zu schätzen. Für den Südwesten ist aber in der Tat die Frage des Wettbewerbes mit den

anderen deutschen Eisengebieten und mit dem Eisen des Weltmarktes nicht nur eine Frachtenfrage, sondern geradezu eine Lebensfrage. Das ergibt sich ohne weiteres aus der Lage des Südwestens im Deutschen Reich wie zu den großen Straßen des Weltverkehrs. Eine Eisenindustrie im Herzen Deutschlands hat naturgemäß fast nach allen Seiten hin einen gleich langen Absatzradius auf dem deutschen Binnenmarkte; eine Eisenindustrie in den am dichtesten bevölkerten deutschen Gebieten, nahe den großen deutschen Städten, die bekanntlich die größten Eisenverbraucher sind, hat den Vorteil des großen örtlichen Absatzes. Der südwestlichen Eisenindustrie fehlt ein derartiges Absatzgebiet vollständig; sie liegt im äußersten Südwesten des Deutschen Reiches nahe der schweizerischen, französischen und belgischen Grenze, die ihr ein ihrer Bedeutung entsprechendes inländisches Absatzgebiet nach dem Süden, Westen und Nordwesten von vornherein unmöglich macht. So bleibt dem Südwesten eigentlich nur der örtliche südwestliche und der süddeutsche Markt. Der südwestliche Markt ist aber wegen der dünnen Bevölkerung des Südwestens überaus beschränkt: die Regierungsbezirke Trier und Koblenz der preußischen Rheinprovinz, das Fürstentum Birkenfeld, die Provinz Rhein-Hessen, die Bayerische Rheinpfalz, das Reichsland Elsaß-Lothringen und das Großherzogtum Luxemburg hatten zusammen 1905 nur fünf Millionen Einwohner gegenüber den dreiundzwanzig Millionen des niederrheinisch-westfälischen Eisengebietes. Von diesen fünf Millionen Einwohnern leben vier Millionen in ländlichen Verhältnissen mit einem verschwindend geringen Eisenverbrauche. Auf dem süddeutschen Markte herrscht aber ein schwerer Frachtkampf, denn dorthin haben die Teile der niederrheinischen Eisenindustrie, die am Rhein liegen, einen reinen Wasserweg auf einer leistungsfähigen Wasserstraße, der Süden dagegen nur kleine Kanäle, die zum Teil noch über französisches Gebiet führen und deren Befahrung mit der Belastung des zweimaligen Grenzüberganges verbunden ist.

Mit dem Auslandsverkehr steht es noch schlimmer: es fehlt an einer Wasserstraße, auf der die südwestdeutschen Eisenerzeugnisse nach Rotterdam oder Antwerpen gelangen können. Während die belgische Eisenindustrie Wasserverbindungen nach dem Seehafen Rotterdam hat, muß die südwestliche Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes ihre Eisenerzeugnisse auf den belgischen Bahnen 300 Kilometer weit nach Antwerpen schicken, weil die Eisenbahnfracht nach dem Rhein zu hoch ist, als daß die gemischte Fracht nebst Umschlag über den Rhein gewählt werden könnte. Durch die hohe Bahnfracht, die sie nach dem Ausfuhrhafen hat und die schwer auf dem Preise für Antwerpen lastet, entgehen ihr ungezählte Aufträge nach dem Auslande. Der Südwesten erblickt daher schon seit Jahrzehnten in der Kanalisierung der Mosel und der Saar das einzig wirksame Mittel für die Erhaltung und Förderung der Ausfuhr und der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte. Es liegt auf der Hand, daß die Schaffung eines 300 Kilometer langen Großschiffahrtsweges von der Landeshauptstadt Lothringens nach dem Rhein, die Reichslande wesentlich enger an das deutsche Wirtschafts-

leben anschließen und daß sie den Warenbezug und Warenversand bedeutend verbilligen würde. Das gleiche gilt von der Zweiglinie der Saar; sie muß für die neue preußische Großstadt Saarbrücken eine ähnliche bedeutungsvolle Verkehrsader werden und sie zu einer namhaften Handelsbedeutung erheben. Beide Enden des Großschiffahrtsweges werden an schon bestehende Kleinkanäle anschließen: das obere Ende der zu kanalisierenden Mosel an den französischen Moselkanal, das obere Ende der zu kanalisierenden Saar an den Saarkohlenkanal, dem Rhein—Marne- und dem Rhein—Rhône-Kanal.

Von den luxemburgischen Industriellen ist die Frage aufgeworfen, und die luxemburgische Regierung hat sich ihnen angeschlossen, ob der Großindustrie des Landes allein mit der Ausführung der Moselkanalisierung geholfen sei, da doch das luxemburgische Berg- und Hüttenrevier eine ziemliche Strecke abseits von der Mosel liege und bei ihrer etwaigen Kanalisierung durch die hinzutretenden Anschleppungsfrachten gegenüber den zum Teil am Wasser liegenden lothringischen Werken zurückgesetzt werde. Man hat deshalb den Plan erwogen, durch einen luxemburgischen Seitenkanal den Anschluß der industriellen Werke an die Mosel zu bewerkstelligen. Die technische Ausführbarkeit dieses Seitenkanals wird als gelöst angesehen; er würde bei einer Länge von 56,5 Kilometer von Stadtbredimus bis Rodingen, entsprechend der Lage der luxemburgischen Werke, die lothringische Grenze entlang gebaut werden. Die Hüttenwerke von Esch, Differdingen und Rodingen würden unmittelbar daran liegen, während für Düdelingen und Rümelingen kleine Stichkanäle erforderlich wären. Die Wasserzuführung aus der Mosel, der Alzette und der Korn würde zum Teil durch elektrisch betriebene Pumpen und bei niedrigem Wasserstande aus besonderen Stauweihern erfolgen.

Man hat es aber in Luxemburg, insbesondere in Hinblick auf die zurzeit ablehnende Haltung der preußischen Regierung gegenüber der Mosel- und Saarkanalisierung, für angebracht gehalten, eine mögliche Verlängerung dieses Kanals nach der französischen Grenze nicht außer acht zu lassen. Dadurch würde nämlich den inländischen Werken der Vorteil einer Verbindung mit dem Netz der französischen und belgischen Wasserstraßen eröffnet, wenn der noch nicht aufgegebenen Plan eines Kornkanals in Frankreich in eine günstigere Phase treten sollte. In der letzten Zeit ist die Kanalverbindung zwischen dem nordfranzösischen Kohlengebiete und dem luxemburgischen Hüttenbezirke, der sogenannte Nord-Ost-Kanal, mehrfach erörtert worden, u. a. auch in der französischen Kammer.

Der Kanal würde Deutschland und Belgien einen namhaften Teil des Verkehrs entziehen zugunsten Frankreichs. Somit ist begreiflich, daß er unter die Wasserwege erster Klasse eingereiht worden ist und für dringend notwendig zur Ergänzung der vorhandenen Wasserstraßen betrachtet wird. Grundsätzlich erscheint der Bau des Nord-Ost-Kanals gesichert und es wurde für ihn bereits folgende Ausführungsbestimmung getroffen:

Grenzboten IV 1913

„Bezüglich des Nord-Ost-Kanals wird bestimmt, daß der östliche Zweig (Canal de Chiers) nicht vor dem westlichen (Canaux de l'Escau à la Meuse) in Betrieb genommen wird.“

Diese Bestimmung sichert Frankreich die erwarteten Vorteile. Der Anschluß des luxemburgischen Hüttenbezirks an diesen Kanal steht gleichfalls außer Frage, und Luxemburg verliert somit sein Interesse an der Kanalverbindung nach der Mosel und an der Moselkanalisierung selbst, falls die letztere nicht vor der Vollenbung des französischen Nord-Ost-Kanals fertig sein sollte. Der Bau des französischen Nord-Ost-Kanals wird den luxemburgischen Werken den billigen Bezug französischer Kohle auf dem Wasserwege ermöglichen und anderseits die billige Abfuhr von Fertigerzeugnissen der Eisenindustrie nach den französischen Fluß- und Seehäfen. Damit schließt Luxemburg seine Industrie an die westlichen Wasserwege an. Auf diese Gefahr hat der luxemburgische Staatsminister Gyschen bereits am 5. Oktober 1911 bei dem Empfange einer vorwiegend aus deutschen Reichstagsabgeordneten bestehenden Versammlung nachdrücklich hingewiesen. Der Minister wies darauf hin, daß durch die Kanalisierung der Mosel und der Saar die lothringisch-luxemburgischen und die Saarwerke ihren Absatz auf dem Seewege nach dem Auslande suchten, und fuhr dann fort:

„Bei längerer Verzögerung der in Rede stehenden Kanalprojekte sei zu befürchten, daß Frankreich und Belgien früher einen besseren Anschluß für Luxemburg bieten würden, und daß dann Deutschland den Anschluß verpaßt hätte. Das ganze Wirtschaftsleben Luxemburgs würde dann nach Frankreich und Belgien seinen Schwerpunkt verlegen. Habe man sich in Luxemburg ernstlich bisher um die Mosella (die Mosel) bemüht, so müsse man sich in Zukunft notgedrungen um ihre ältere Schwester, die Mosa (die Maas), bemühen. In Frankreich plane man heute wieder ernstlich die Inangriffnahme des Nord-Ost-Kanals, der eine beinahe gradlinige Verbindung von Luxemburg nach Dünkirchen schaffen würde. Bei Belgien gravitiere schon jetzt ein erheblicher Teil des Ausfuhrverkehrs nach Antwerpen . . .“

Es wird wesentlich von Preußen abhängen, ob Luxemburg sich dem französisch-belgischen oder dem deutschen Wasserstraßennetze anschließen wird. Jedenfalls hat die preußische Regierung vom wirtschaftlichen und nationalen Gesichtspunkte aus alle Veranlassung, das Augenmerk auf die sich vorbereitende Entwicklung hinzulenken. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten zeigte sich schlecht unterrichtet, als er in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 8. März v. J. anläßlich eines Hinweises des Abgeordneten Freiherrn von Maltzahn auf die Möglichkeit des Anschlusses des luxemburgischen Hüttenbezirks an das französische und belgische Wasserstraßennetz erwiderte, daß Luxemburg an der Auffachung anderer Verkehrswege „völlig desinteressiert“ sei. Tatsächlich hat die luxemburgische Regierung wie auch die dortige Montanindustrie die gekennzeichnete Entwicklung stets im Auge behalten. Cavete Consules!