



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Cleinow, G.: Die deutsche Rheinmündung

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



Die deutsche Rheinmündung



Seit Hans Busz, der münstersche Universitätslehrer, in diesen Heften (Grenzboten 1912 Nr. 28) die Grundlagen für ein deutsches Rheinmündungsprojekt erörterte, ist in Berlin und Koblenz ein besonderer Verein, der sich die Schaffung einer deutschen Rheinmündung zur einzigen Lebensaufgabe gemacht hat, entstanden und eine Literatur, die kaum noch zu übersehen ist. So erfreulich die Tatsachen an sich sind, da sie von dem großen Interesse zeugen, dem die Rheinmündungsfrage in der deutschen Nation begegnet, muß doch festgestellt werden, daß ein großer Teil der Literatur der Abwehr des Gedankens dient und daß sich unter dem Mantel der Sachlichkeit oft genug der Pferdefuß kleinlicher Sonderinteressen zeigt. Den Pferdefuß erkenne ich auch hinter dem Satz, den ich kürzlich in einem rheinischen Blatte fand: „So dankenswert die wirtschaftspolitischen Ausführungen des Herrn Dr. Busz . . . sind, so sehr ist es zu bedauern, daß er auch auf das Gebiet des Projekteschmiedens geraten und dabei zu ganz falschen Schlüssen gekommen ist.“

Dieser Satz soll eine Schrift des Herrn Busz abtun, die, bei Franz Coppenrath in Münster (1913) erschienen, „die Möglichkeiten der Lösung“ der deutschen Rheinmündungsfrage untersucht. Es handelt sich um eine siebzig große Seiten umfassende Arbeit auf absolut wissenschaftlicher Grundlage. Selbst wenn die Vorschläge von Busz sich im einzelnen nicht realisieren lassen sollten, worüber die technischen Sachverständigen entscheiden mögen, bleibt an ihnen soviel Beachtenswertes, daß sie nicht mit zwei Worten abzutun sind. Dazu ist doch die ganze Rheinmündungsfrage ein viel zu ernstes, das deutsche Wirtschaftsleben tief berührendes Problem.

Im Vordergrund stehen zwei Aufgaben, die nach sachmännischem Urteil durch den Entwurf von Busz gelöst werden: 1. Ersparnis von vielen Millionen, die die deutsche Volkswirtschaft gegenwärtig an Holland zahlen muß und 2. Entwirrung des Verkehrsknäuels im rheinisch-westfälischen Industriebezirk mit seinem unglücklich gelegenen Zentrum Duisburg.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, die Vorschläge von Busz im einzelnen zu prüfen; dazu sind meinerseits Sachverständige aufgefordert. Wohl aber halte ich mich für berechtigt, den Lesern der Grenzboten dasjenige Material zugänglich zu machen, das geeignet ist, Klarheit über die Frage zu verbreiten.

Es handelt sich hier um Dinge, die nicht nur unsere Abhängigkeit von Holland beseitigen sollen, sondern auch um die Organisation unserer wichtigsten Exportindustrien und somit um deren Leistungsfähigkeit auf dem Weltmarkt. Die Konkurrenzfähigkeit wird aber beeinträchtigt, wenn die Mittel des Binnenverkehrs versagen, wie solches jahraus jahrein gerade in Westdeutschland geschieht. Mit der Vergrößerung des Wagenparks der Eisenbahn ist es nicht geschehen; die Wagen müssen auch rollen können und jeder Wagen mehr bedeutet bei den heutigen Verhältnissen eine Verringerung der Beweglichkeit. Nachdem das Gebiet zwischen Niederrhein, Ruhr, Lippe in einen einzigen Güterbahnhof verwandelt erscheint, ist die Grenze der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen überschritten. Mit Recht schreibt Busz S. 59: „Die Frage, ob es nicht zweckmäßig ist, anstatt das Land in immer wachsendem Umfange mit einem immer engeren und schwereren eisernen Netz zu überspinnen, das zu einem Hauptteil nur bestimmt ist, den Verkehr dieser Lande mit dem Weltmeer zu vermitteln, das Weltmeer selbst, die goldene Straße des Welthandels, in das Herz des Landes zu führen, diese Frage spielt neben jener eingangs erörterten nationalwirtschaftlichen Überlegung einer Befreiung von der Abhängigkeit vom Auslande eine gewichtige, wenn nicht entscheidende Rolle.“

Der Hauptpunkt wird aber immer die Vorfrage bleiben: wie ist die Rentabilität sichergestellt? Welche Systeme sind anzuwenden, um die Rentabilität zu gewährleisten.

Man hat versucht Busz einen Strich daraus zu drehen, daß er das Heil lediglich in der Anlage eines Seekanals sieht, der rund 970 Millionen Mark kosten würde. Daran anknüpfend ist gesagt worden, die großen Schiffsgefäße seien unrentabel für den Kanalweg, der langsam befahren werden müsse. Ich meine, die rentabelsten Schiffsgrößen und infolgedessen auch das rentabelste Kanalprofil zu finden, müßte eine verhältnismäßig leicht durchführbare Aufgabe sein. Hören wir, was ein Gewährsmann der Kölnischen Zeitung in deren Nummer 433 vom 16. April d. J. dazu zu sagen hat. Er schreibt:

„Der Transport auf dem Kanal (Rhein-Nordsee) in einem Seeschiff von 6000 Tonnen ist unzweifelhaft billiger als der Transport in mehreren kleinen Flußschiffen, wenngleich es da nach oben hin auch eine Grenze gibt. 10000 Tonnen-Dampfer, die vielleicht auch noch für den Passagierdienst eingerichtet sind, werden zu teuer, wie in der Kölnischen Zeitung am 28. März richtig ausgeführt ist.

Ein 6000 Tonnen-Dampfer kostet als Frachtdampfer etwa 800000 Mark. Drei Flußschiffe, je 2000 Tonnen, kosten aber zusammen nur 400000 Mark. 3,5 Tage dauert nun die Kanalreise Duisburg-Emden und zurück, so daß bei 12 Prozent für Amortisation und Verzinsung für den Seedampfer zu 6000 Tonnen 900 Mark, für die drei Flußschiffe à 2000 Tonnen aber nur 450 Mark umgelegt zu werden braucht, d. h. der Seedampfer kostet 450 Mark mehr. Hinzu kommen die Ausgaben für die zahlreichere Bemannung des

Seedampfers, die gegenüber den drei Flußschiffen mit 200 Mark höher angesetzt werden sollen, so daß sich die Unkosten für den 6000 Tonnen-Seedampfer um 650 Mark höher stellen. Aber die drei Flußschiffe bedingen einen Güterumschlag in Rotterdam. Einschließlich Hafengebühr und sonstige Abgaben müssen 0,40 Mark die Tonne hierfür gerechnet werden. Die Dauer der Umladung von 6000 Tonnen einschließlich Anlegen und Aussegeln kann zu zwei Tagen gerechnet werden. Dann ergeben sich folgende Kosten:

Umladekosten für 6000 Tonnen à 0,40 Mark	= 2400 Mark,
zwei Tage Zinsen, Amortisation, Mannschaftslöhne usw. für den 6000 Tonnen-Seedampfer	900 "
zwei Tage Zinsen, Amortisation und Mannschaftslöhne für die drei Flußschiffe	400 "
Kosten der Umladung von 6000 Tonnen	3700 Mark,
ab Mehrkosten des Seedampfers für Kanalfahrt	650 "
Ersparnis des Seedampfers von 6000 Tonnen bei direkter Verfrachtung auf dem Rhein-Seekanal nach Duisburg	3050 Mark
oder Ersparnis für die Tonne rund 0,50 Mark.	

Wenn die Dampfer vom Norden kommen oder gehen, ergibt sich eine weitere Ersparnis durch die Wegabkürzung Rotterdam-Borkum-Feuerschiff zu etwa zwei Tagen, die sich wie folgt berechnen läßt:

zwei Tage Zinsen, Amortisation, Mannschaftslöhne usw. für den 6000 Tonnen-Dampfer	900 Mark,
Kohlenerparnis für zwei Tage gerechnet	600 "
Ersparnis bei Verfrachten nach dem Norden	1500 Mark
oder für die Tonne 0,25 Mark.	

Danach ergibt sich eine Gesamtersparnis bei Verwendung von 6000 Tonnen-Dampfern und Benutzung des Rhein-Seekanal von 0,75 Mark die Tonne.

Diese Ersparnisse werden noch größer, wenn der Gewinnzuschlag hinzukommt, den der Reeder für seine Leistungen berechnen muß, so daß die Kanalabgaben mit 22 Pfennigen die Tonne ganz gut getragen werden könnten, und doch der deutschen Kohle Gelegenheit gegeben würde, die rund 10 Millionen Tonnen Kohlen, welche heute von England nach den nordischen Häfen gehen, zu verdrängen. Auch die viel geringeren Zugkräfte in dem leichter fließenden Kanal sind nicht berechnet. Ganz besonders ist zu bedenken, daß Rotterdam ein ernster Rivale der Hansehäfen ist, und daß wir nur zu berechtigt sind, unseren eigenen Verkehr nach einem deutschen Hafen hinzuleiten, zumal wir damit die deutschen Hansehäfen nicht schädigen. Jetzt verdient der außerdeutsche Hafen viel Geld durch unseren Verkehr, und dafür werden wir noch schlecht behandelt, wie sogar die Rhein- und Ruhrzeitung schreiben mußte."

Ist aber festgestellt, daß die Organisation unserer Industrie eine deutsche Rheinmündung notwendig macht, daß die finanziellen Aufwendungen sich bezahlt machen, ja sogar einen geringen Vorteil gegenüber den bestehenden Zuständen in sichere Aussicht stellen, dann dürfen wir auch die sozialpolitischen Seiten der Frage ins Auge fassen. Da aber ergeben sich ganz außerordentliche Möglich-

keiten durch die im Gefolge jedes großen Verkehrsmittels eintretende Dezentralisation der industriellen Anlagen. Man stelle sich vor, wie viele Industrien sich an dem Kanal ansiedeln könnten, für die gegenwärtig die Frage, ob sie besser näher zu den Fundstätten des Eisens oder zu denen der Kohlen ziehen, geradezu eine Lebensfrage ist, und dann weiter: wieviel Hunderttausenden von Arbeitern auf dem neu erschlossenen Gebiete die Möglichkeit gegeben werden könnte, sich so anzusiedeln, wie es die Erfahrungen der Wohnungspolitik für notwendig erwiesen haben.

Der Kanalbau kann nur von Staats wegen erfolgen, wenn auch die finanziellen Mittel unter Hinzuziehung der privaten und kommunalen Interessenten beschafft werden sollten. Darum sollte die preussische Bureaucratie nicht zögern und mit eingehender Prüfung der Frage beginnen. Sie könnte sich ein Ruhmesblatt in der neudeutschen Wirtschaftsgeschichte schreiben, wie es keine Bureaucratie sonst auf dem Erdball besitzt.

G. Kleinow



Krieg!

Ein Nebelschleier über weitem Land. —

Ein dumpfes Schweigen über aller Welt.

Und — jäh zerseht der Zukunft dunkle Wand,

Aufflammend zuckt aus dürrer Knochenhand

Des Menschenhasses Geißel über's Feld.

„Faß zu!“ — Der gier'gen Würgefaust verfällt

Ein jeder Halm und jede reife Frucht, —

Der fernste Winkel, den ein Mensch bestellt,

Wird grell von bräu'nder Flammenbrunst erhellt,

Und gift'ge Schwaden zieh'n in breiter Flucht.

Ein Pesthauch über fruchttheraubtem Land, —

Tod über Schollen, die kein Leben mehr

Zu spenden wissen fleh'nder Menschenhand

Und rückwärts aus dem loh'nden Weltenbrand

Zieht diese Straße ein geschlag'nes Heer.

Walter Baron