

1,00

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

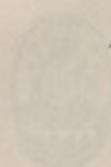


100000301636

# ALLE DEUTSCHEN RHEINMÜNDUNG

UND  
HÄUFIGER URSACHEN DER FRAGE  
DIE  
WIRTSCHAFTLICHEN RHEINMÜNDUNG  
UND  
DIE WIRTSCHAFTLICHE BEWÄHRUNG

HANS BUSZ  
VORLESER AM RHEINISCHEN  
UNIVERSITÄT ZÜRICH



MONSTER (WESTPH) 1911  
UNIVERSITÄT ZÜRICH

xx  
614



# DIE DEUTSCHE RHEINMÜNDUNG

EINE UNTERSUCHUNG DER URSACHEN DER FRAGE  
NACH EINER DEUTSCHEN RHEINMÜNDUNG  
UND DER MÖGLICHKEITEN DER LÖSUNG

VON

HANS BUSZ

PRIVATDOZENT IN MÜNSTER.



MÜNSTER (WESTF.) 1913.

UNIVERSITÄTS-BUCHHANDLUNG FRANZ COPPENRATH.

F 3 198

XX  
614

---

Alle Rechte, insbesondere die  
Übersetzungsrechte vorbehalten.

---



III 16654

Akc. Nr. 3836/50

## Vorwort.

Der Satz, daß Deutschland in den Gebietsgrenzen, die es mit seiner politischen Erneuerung hat wieder erreichen können, saturiert ist, hat durch eine mehr als 40jährige ehrliche Friedensbewahrung seine Bestätigung vor aller Welt gefunden. Auch die gegenwärtige Notwendigkeit, durch opferschwere Verstärkung der Friedensrüstung den Besitz des Wiedererworbenen sicher zu stellen, widerspricht nicht diesem gesunden Grundsatz der deutschen Politik, daß Deutschland eine Vergrößerung seines unmittelbaren Gebiete nicht gebraucht.

In anderem Felde aber liegt die Verfolgung und Durchsetzung wirtschaftlicher Lebensinteressen der Nation durch friedliches wirtschaftliches Handeln, das im Erfolg eine Mehrung des Reiches bedeutet hat und noch mehr bedeuten wird, die den Gewinn einer siegreichen Eroberung übertrifft.

Eine der vornehmsten dieser wirtschaftlichen Aufgaben des Reiches, eine Aufgabe, die ungeachtet jener ernsten politischen Sorgen des Tages nach ihrer Dringlichkeit erst recht ihre Vorbereitung und Durchführung fordert, bildet eine vorschauend und von dauerndem Willen unternommene Lösung der Frage nach einer deutschen Rheinmündung. Dies näher darzulegen, ist die Absicht der folgenden Untersuchung der Ursachen der Frage nach einer deutschen Rheinmündung und der Möglichkeiten der Lösung.

---



# Inhalts-Übersicht.

## Die Ursachen der Frage nach einer deutschen Rheinmündung und die Möglichkeiten der Lösung.

### I. Die Ursachen der Frage. S. 1—22.

#### 1. Das Problem und die Veranlassung. S. 1—3.

Die Bedeutung der Rheinmündung, 1. Das wirtschaftliche Mißverhältnis, 2. Die Zuspitzung der Frage, 2. Der Zweck der Untersuchung, 3.

#### 2. Die Abhängigkeit Deutschlands und die Nutzung des Auslandes. S. 3—22.

I. Die Rheinschiffahrt. Vorherrschaft Hollands. 1) Die Rheinflotte, 3. Rückgang des deutschen Anteils, 4. 2) Der Rheinschiffs- und Güterverkehr, 5. 3) Der Rheinschiffbau, 6. 4) Die Rheinfahrstraße. Verhalten Hollands: Der Ausbau des Oberrheins, 7, des Niederrheins, 8. Rheinmündungszölle, 9. Innerer Widerspruch: Verkehrsausgleich. Einnahmenbeteiligung. Befahrungsabgaben für Holland kein Novum, 10. Geringere Belastung Hollands, 11.

II. Der Binnen- und Überseeverkehr der Rheinmündungen. Im allgemeinen, an der Rheingrenze, 12, in Rotterdam und Antwerpen, Vergleiche mit Hamburg: 1) Binnenverkehr, 13, 2) Seeverkehr: nach Gewichtsmengen, 14, nach Schiffsräumen, 14, 3) Herkunft der Waren, 15; in Amsterdam, 16. Summe des mittelbaren deutschen Warenverkehrs: über Holland, 17, über Belgien, 17, insgesamt, 18. Geringer Anteil des deutschen Handels, 18, der deutschen Seeschiffahrt, 18. Vorteile Deutschlands? 19.

III. Die unbefestigte Neutralität der Rheinmündungen, 19.

IV. Die zukünftige Verschärfung der Mißstände, 21.

### II. Die Möglichkeiten der Lösung. S. 22—70.

#### 1. Wirtschaftliches Einvernehmen mit Holland. S. 22—23.

Holland nicht als Rentner der Strommündung, 23, sondern als Teilhaber des Rheinwirtschaftsgebietes, 23.

#### 2. Auswege Deutschlands aus seiner Zwangslage. S. 23—24.

Grundrecht Deutschlands. 23.

#### 3. Die bestehenden Verkehrsmittel. S. 24—38.

I. Die Eisenbahnen. Seehäfenausnahmetarife, 24. Weiterer Ausbau, 25. Die Interessen der deutschen Rheinschiffahrt, 26. Emden und die Hansehäfen, 27.

II. Die Wasserstraßen. Die Tarifpolitik des Emsverkehrsnetzes, 28. Emden und der Dortmund-Emskanal: der gegenwärtige finanzwirtschaftliche, 28, und verkehrswirtschaftliche Fehlerfolg, 30. Verschärfung durch Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals, 32. Das Schlepptomopol, 33. Schädigung Emdens, 33. Notwendigkeit der

Tarifreform: an sich, 35, zur Entlastung der Eisenbahnen, 36, nationalwirtschaftlich, 36. Kanalseehäfenausnahmetarife, 36. Rheinsondertarife, 37.

III. Grenzen der Tarifpolitik. Die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße, 37.

#### 4. Die deutsche Rheinmündung. S. 38—61.

Zweck und Ziel, 38. Die Voraussetzungen:

I. Die internationale Rechtsfrage: Grenzen der Gebietshoheit im internationalen Flußrecht, 39.

II. Die Leistungsfähigkeit. Der Wettbewerb des Rheinstroms: als Binnenschiffahrtsstraße, 41; die natürlichen und erworbenen Vorzüge, die günstige Mündungslage, der Nordostverkehr, 41, als Seeschiffahrtsstraße der kleinen Fahrt, 42, der Nordostverkehr, die übrige europäische Fahrt, 43. Herkunft und Anteilverhältnis der großen und kleinen Seeschiffahrt im Rheinmündungsverkehr, 44. Folgerung für das Ausmaß der deutschen Rheinmündung, 44. Nähere Bestimmung des Ausmaßes: 1) Tiefgang der Schiffe in Rotterdam, 45, in Antwerpen 46. 2) Ausmaße der Welthäfen und ihrer Zufahrtsstraßen, 47. 3) Ausmaße der Weltseeschiffahrts-Kanäle, 48. Ergebnis, 49.

Emden als Mündungshafen des Seeschiffahrtskanals, 50. Die Eisfreihaltung, 51.

III. Der Ausgangspunkt. Die verkehrswirtschaftliche und natürliche Grenze rheinauf- und abwärts, 51, bei Duisburg, 52. Anschluß der Rheinhäfen bis Köln, 52.

IV. Die Rentabilität, die mittelbare, 53, die unmittelbare, 53. Die billigere Seefracht, 54. Ersparung der Umladung, 55. Höhe der Abgaben, 55. Die Einnahmen, 56, insgesamt 57. Die Anlagekosten, 57, Aufbringung des Kapitals: Baugenossenschaft des Reiches, des Staates und der Beteiligten, 58. Billiges Verhältnis der Bausumme zum Zweck, 58.

V. Die Frage der Verkehrs- und Produktionsverschiebung: für die Binnenschiffahrt, 59, für Eisenbahnen, 60, für das Saar-Luxemburg-Lothringer Industrievier, 61.

#### 5. Geschichte des Gedankens und Stand der Pläne einer deutschen Rheinmündung. S. 61—68.

Brandenburg-Preußen an der Fms und am Rhein, 62. Der Große Kurfürst, 62. Preußische Pläne anfangs des 19. Jahrhunderts, 63. Wiederaufnahme durch die Preußische Regierung 1912, 64.

Die privaten Vorarbeiten. Der Rhein-Nordseekanalverein, 64, und seine Projekte: 1) von Herzberg und Taaks, 65, keine Rheinmündung, sondern ein zweiter Emskanal, 65; 2) von Rosemeyer, 66, rechtlich, verkehrs- und finanzwirtschaftlich nicht haltbar, 66.

#### 6. Die Dringlichkeit der Lösung. S. 69—70.

Ausdehnung des Rheingebietes, Verkehrsbedürfnisse der fortschreitenden Volkswirtschaft, 69, Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal, 69, eine zweite ausländische Rheinmündung, 70. Die deutsche Rheinmündung als Äquivalent des Mittelland- und Moselsaarkanals, 70.

Die historische Mission Preußens und des Reiches, 70.

## I. Die Ursachen der Frage.

### 1. Das Problem und die Veranlassung.

Mehr und mehr werden heute die deutschen Ströme die Hauptträger der binnenländischen Zu- und Abfuhr des gewaltigen deutschen Überseeverkehrs und damit die wahren Ernährer der großen Welthandelsemporen an ihren Mündungen und die Quellen des Wohlstandes und des Reichtums ihrer Bewohner. Der Oder verdankt Stettin, der Elbe Hamburg und Lübeck, der Weser Bremen, dem Rhein Rotterdam, Amsterdam und zum Teil auch Antwerpen einen Hauptteil ihrer heutigen Größe. Während aber die Mündungen der Oder, Elbe und Weser zum Deutschen Reiche gehören und die Mündungshäfen und ihre Bewohner mit an den Lasten des Reiches tragen, ist die Mündung des Rheins — die allein einen weit stärkeren Binnenschiffverkehrsverkehr mit dem deutschen Hinterlande unterhält als alle anderen Mündungen deutscher Binnenwasserstraßen von Memel bis Emden zusammen genommen<sup>1)</sup> — in fremden Händen, die wohl den Hauptgewinn aus jenem Verkehr schöpfen, an den wirtschaftlichen und politischen Lasten des Reiches aber keinen Teil haben.

Die Bedeutung der Rheinmündung.

Die Tatsache an sich des fremden Besitzes an der Rheinmündung — ein Ergebnis der partikularistischen Entwicklung des Deutschen Reiches in schlimmer Zeit und wohl zu beklagen als ein nicht ohne Verschulden des Reiches eingetretener Verlust eines seiner kräftigsten und besten Glieder — ist ein politischer Status, an den nur politischer Unverstand rühren wird durch zwecklos verletzend erörterungen oder gar Vorschläge, wie etwa den einer mit den Normen des internationalen Rechtes unvereinbaren Ableitung des Rheinmündungslaufes.

Auf einem ganz anderen Gebiet liegt die wirtschaftliche Tatsache der heute bestehenden Abhängigkeit Deutschlands in der Ein- und Ausfuhr seiner Handelsgüter durch die fremden Rheinmündungshäfen und der aus der Vermittlung dieses Handelsverkehrs in der Hauptsache dem Auslande zufließenden Nutzungen. In dieser wirtschaftlichen Seite liegt der Kern der heutigen Rheinmündungsfrage.

Das wirtschaftliche Mißverhältnis.

Nicht Mißgunst oder Übelwollen ist es, gegen den glücklichen Besitzer der Rheinmündung, gegen Holland, das dem Deutschen Reiche

<sup>1)</sup> Statistik des deutschen Reiches, Bd. 245, II. Teil 1912, S. XXXI, XV, XXIII. Insgesamt 30 131 388 gegen 23 332 427 Tonnen.

durch Bande des Blutes und der Sprache, der politischen und kulturellen Vergangenheit so eng verbunden, durch die stolze Bewahrung seiner Sonderkultur und Eigentümlichkeit von dem Deutschen so aufrichtig hochgeachtet und ihm vielfach vorbildlich ist, sondern das auffällige Mißverhältnis, in welchem die Leistungen Hollands stehen zu der Wahrheit des alten Grundsatzes jeder gesunden Wirtschaftspolitik, daß, wer den Vorteil genießt, auch entsprechende Lasten tragen soll, dieses Mißverhältnis ist es, welches für Deutschland die Erörterung und Frage zu einer nationalen gemacht hat, ob nicht der gewaltige und noch stetig anschwellende mittelbare Überseeverkehr Deutschlands über die Rheinmündungshäfen — der heute schon, wie noch zu zeigen,<sup>2)</sup> fast drei Viertel des unmittelbaren deutschen Überseeverkehrs ausmacht — unter für Deutschland vorteilhafteren Umständen stattfinden kann und insbesondere, ob derselbe nicht zum Vorteil des eigenen Landes, welches auch die wirtschaftlichen und politischen Lasten des Reiches zu tragen hat, über deutsches Land nach der deutschen See und über deutsche Häfen geleitet werden kann.

Die Zu-  
spitzung  
der Frage.

Wenn diese Frage besonders jetzt in den Vordergrund getreten ist, so hat das allerdings nicht nur seinen Grund in jenem gewaltigen Anwachsen und dem in sicherer Aussicht stehenden noch weit stärkeren Anschwellen der Ein- und Ausfuhr der westdeutschen Volkswirtschaft, sondern in dem durch Tun und Lassen kundgegebenen Verhalten Hollands gegenüber berechtigten Interessen Deutschlands, vor allem auf dem Gebiete der Unterhaltung und Ausgestaltung der Rheinfahrstraße, die den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entspricht und deswegen nach einheitlichem Plane ausgedehnt und leistungsfähiger gemacht werden soll. Es ist nur zu bekannt, daß Holland hier den deutschen Plänen, die in dem Reichswasserstraßengesetz von 1911 teilweise Gesetzesform erlangt haben, — Plänen, die ausführbar sind nur durch Erhebung von die Verbesserungskosten deckenden, verhältnismäßig sehr geringen Befahrungsgebühren, — grundsätzlich Widerstand erklärt hat und denselben zu bekräftigen, soweit gegangen ist, durch den Minister des Reiches in der Sitzung der Volksvertretung die Erinnerung an den Widerstand des Landes in der großen Zeit „Holland in Not“ wachzurufen,<sup>3)</sup> wo wahrlich andere Güter der Nation auf dem Spiel gestanden haben.

<sup>2)</sup> Siehe unten S. 18.

<sup>3)</sup> In der Sitzung der Zweiten Kammer der Generalstaaten vom 9. Dez. 1910. Vgl. den Auszug aus dem Bericht im ‚Rhein‘, 1910, S. 424.

„De Regeering . . . aarzelt niet, om nog- maals . . . aan geheel Nederland te zeggen, dat zij op het punt van de Rijntollen tot nog toe in geen op-	„Die Regiering . . . zögert nicht, noch- mals . . . vor ganz Niederland zu sagen, daß sie in dem Punkt der Rhein- zölle keinen Daumen breit gewichen
--	---

Steht die Sache so, dann ist es an der Zeit, die der Rheinmündungsfrage zugrunde liegenden tatsächlichen Verhältnisse einmal zahlenmäßig aufzurollen, und, soweit möglich, im einzelnen die Punkte der Abhängigkeit Deutschlands und der lastenleichten Nutzung Hollands und die Mittel eines Ausweges Deutschlands aus seiner Zwangslage darzulegen, dies umso mehr, als — allerdings nicht mit sachlichen oder wenigstens die Sache treffenden Gründen versucht worden ist, jene Tatsachen zu leugnen. Eine solche Untersuchung kann nur im Interesse beider Länder liegen, da erst die Erkenntnis des gegenseitigen Soll und Habens den Schluß ziehen läßt auf das Maß der gemeinsamen Interessen, und auf das, was der eine Teil dem anderen bieten und nehmen kann und umgekehrt.

Der Zweck der Untersuchung.

## 2. Die Abhängigkeit Deutschlands und die Nutzung des Auslandes.

Die Abhängigkeit Deutschlands und die Nutzung des Auslandes besteht in einer ganzen Reihe von Beziehungen, sowohl in der Rheinschiffahrt wie im Binnen- und Überseeverkehr der Rheinmündungshäfen.

Was zunächst die Rheinschiffahrt anlangt, so erscheint die Abhängigkeit Deutschlands hier in vier Hauptpunkten: in der Vorherrschaft Hollands in der Rheinflotte, im Rhein-Schiffs- und Güterverkehr, im Rheinschiffbau und in dem Verhalten Hollands zu der Unterhaltung und Ausgestaltung der Rheinfahrstraße, sowohl auf der Ober- wie auf der Niederrheinstraße.

I. Die Rheinschiffahrt.

Vorherrschaft Hollands.

Die Rheinflotte zählte nach dem Ende August 1910 (1911) im Rheinschiffsverzeichnis <sup>4)</sup> nachgewiesenen Bestande 11 858 (12 453) Rheinschiffe von einer Gesamttragfähigkeit von 4 689 279 (5 034 375) Tonnen mit einer Mannschaftszahl von 33 667 (35 116) Köpfen, eine Zahl, die fast der Hälfte der am 1. Januar 1910 <sup>5)</sup> 73 716 Mann zählenden Besatzung der gesamten deutschen Seehandelsflotte gleichkommt. Im

1. Die Rheinflotte.

zicht een duimbreed is geweest. En wanneer de geachte afgevaardigde uit Zieriksee . . . als leidraad bij de te volgen politiek in deze heeft herinnerd aan de spreuk van de Militaire Willemsorde: voor moed, beleid en trouwe, dan neem ik de vrijheid . . . die medaille om te draaien en hem de keerzyde te laten zien, waarop te vinden si die schoone spreuk, die ons vroeger in tijden van gevaar zoo heeft gesterkt en gestaald: je maintiendrai."

ist. Und wenn der geehrte Abgeordnete aus Zieriksee als Leitfaden . . . für die in dieser Sache zu befolgende Politik an den Spruch des Militaire Willemsorde erinnert hat: für Mut, Klugheit und Treue, so nehme ich die Freiheit, . . . die Medaille umzudrehen und die Kehrseite sehen zu lassen, auf welcher der so schöne Spruch zu lesen ist, der uns früher in Zeit der Not so sehr gestärkt und gestählt hat: Je maintiendrai."

<sup>4)</sup> Statistischer Auszug aus dem Rheinschiffsregister, 17. Ausgabe 1910, S. 46/47 u. 132/133. (18. Ausgabe 1911, S. 46/47 u. 136/137.)

<sup>5)</sup> Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich, 31. Jahrgang 1910, S. 135.

einzelnen ergeben sich die hier wichtigen Ziffern aus folgender Aufstellung:<sup>6)</sup>

Bestand an Dampfern

	Zahl	auf Hund.	Pferdestärken	v. H.	Mannschaft.	v. H.
insgesamt	1514	100	348 650	100	8001	100
davon <b>deutsche</b>	726	48	212 496	60,9	4327	54,1
darunter preuß.	477	31,5	157 341	45,1	3099	37,6
<b>ausländ.</b>	788	52	136 154	39,1	3674	45,9
darunter holländ.	608	40,2	107 925	30,9	2821	35,5
belgische	176	11,6	27 774	7,9	734	10,4

darunter Güterbeförderer und Schlepper

insgesamt	1068	100
davon <b>deutsche</b>	473	44,3
darunter preuß.	314	29,4
<b>ausländ.</b>	595	55,7
darunter holländ.	495	46,3
belgische	99	9,3

Danach liegt in deutschen Händen zwar hauptsächlich die an Bedeutung weit zurückstehende Personenbeförderung, während bezüglich des ungleich wichtigeren Güterdienstes schon allein der holländische Anteil den deutschen übertrifft. Dem entspricht denn auch völlig das Verhältnis der für die Massengüterbeförderung hauptsächlich in Betracht kommenden Segelschiffe und Schleppkähne, wie die folgende Aufstellung ergibt:<sup>7)</sup>

	Bestand	an Zahl	v. H.	Tragfähigkeit	v. H.	Bemannung	v. H.
insgesamt	10 344	100		4 490 883	100	25 566	100
davon <b>deutsche</b>	3 055	29,5		2 148 057	46,8	8 692	33,8
darunter preuß.	1 763	4		1 447 759	30	5 330	20,8
<b>ausländ.</b>	7 289	70,5		2 442 831	53,2	16 974	66,1
darunt. holländ.	4 884	47,3		1 699 425	35,3	11 586	45,2
belgische	2 316	22,4		800 292	17,4	5 177	30,9

Also selbst an Tragfähigkeit übertreffen die ausländischen Flaggen die deutsche und die holländische allein die preußische nicht unbedeutend.

Rückgang des deutschen Anteils.

Diese Zahlen reden noch deutlicher, wenn man dieselben mit den entsprechenden des Jahres 1900 vergleicht.<sup>8)</sup>

<sup>6)</sup> Stat. Auszug aus Rheinschiffsregister a. a. O., S. 132/133.

<sup>7)</sup> Ebenda, S. 46/47.

<sup>8)</sup> Statistischer Auszug aus dem Rheinschiffsregister, 13. Ausgabe 1902, S. 98/99 (I) und 42/43 (II).

Damals betrug der Bestand

I. an Dampfern

	nach Zahl	v. H.	Pferdestärken	v. H.	Mannschaften	v. H.
insgesamt	1065	100	213 362	100	6314	100
davon deutsche	600	56,3	152 225	71,3	4002	63,4
ausländische	465	43,7	61 137	28,7	2312	36,6

II. an Segelschiffen und Schleppkähnen

	an Zahl	v. H.	Tragfähigkeit	v. H.	Mannschaft	v. H.
insgesamt	8 041	100	2 564 436	100	21 071	100
davon deutsche	2 533	31,5	1 304 229	50,8	7 181	34,1
ausländ.	5 508	68,5	1 260 207	49,2	13 790	65,9

Danach beträgt die Abnahme des deutschen Anteils in den letzten 10 Jahren: für Dampfer an Zahl 8,3, an Pferdestärken 10,4, an Mannschaft 9,3; für Segelschiffe und Schleppkähne an Zahl 2, an Tragfähigkeit 6 vom Hundert der Gesamtziffern.

Es ergibt sich somit, daß — abgesehen von der ungefähr gleichbleibenden Mannschaftsziffer der Schleppschiffe — auf der ganzen Linie ein merkliches, teilweise sogar erhebliches Zurückweichen des deutschen und ein entsprechendes Vordringen des ausländischen Anteils stattgefunden hat.<sup>9)</sup> Auch das Ergebnis des eben erschienenen Registers vom Jahre 1911 bezeugt eine weitere Entwicklung in dieser Richtung.<sup>10)</sup>

Noch stärker wie hier bei dem Bestande der Rheinflotte und vorzüglich der Güterverkehrsfahrzeuge zeigt sich das ausländische Übergewicht bei dem Schiffs- und Güterverkehr auf dem Niederrhein. Nach der deutschen Reichsstatistik<sup>11)</sup> betrug der Grenzdurchgang bei Emmerich:

2. Der Rhein-, Schiffs- und Güterverkehr.

<sup>9)</sup> Daß dieses Vordringen des Auslandes gerade in die letzten Jahre fällt, zeigt besonders eine im 'Rhein', Jahrgang 1910, S. 346 für die letzten 6 Jahre gegebene Aufstellung. Danach betrug die Anzahl der deutschen Neubauten 333 Schiffe mit 385 963 br. Reg.-Tonnen, der ausländischen 1134 mit 641 628 br. Reg.-Tonnen. „Der gesamte Kahnraum auf dem Rhein hat seit 1904 (in 6 Jahren) um 45,8 Proz. zugenommen. Die Ausländer haben in diesen 6 Jahren ihren Kahnraum um 55 Proz., die Deutschen um 36,4 Proz. vermehrt. Die Ausländer haben also in den 6 letzten Jahren ihren Kahnraum um das 1½fache des deutschen vergrößert.“

<sup>10)</sup> Vgl. den Stat. Auszug der 18. Ausgabe, S. 46/47 u. 136/137.

<sup>11)</sup> Statistik des deutschen Reichs, Bd. 245, II. Teil 1912, S. 218.

	an Schiffen			an beförderten Gütern		
	nach Zahl im ganzen	v. H.	nach Tragfähigkeit in 1000 Tonnen	v. H.	in 1000 Tonnen	v. H.
überhaupt	83 516	100	44 376	100	30 107	100
davon deutsche	20 065	24	18 305	41,6	11 383	37,8
„ ausländ.	63 451	76	26 011	58,4	18 723	62,2
darunter holländ.	54 239	64,9	21 067	47,4	15 283	50,8
„ belgische	9 038	10,8	4 874	10,9	3 400	11,3
„ andere	174	0,3	70	0,1	40	0,1

Demnach übertrifft der ausländische Anteil den deutschen an Schiffstragfähigkeit um 40, an geladenen Gütern um 75, an Schiffszahl sogar um 217 vom Hundert, und allein der holländische Anteil den deutschen um 14, 31 und 170 vom Hundert der deutschen Ziffern.

Ist demnach die beherrschende Stellung der ausländischen und die Vorherrschaft der holländischen Schifffahrt auf dem Niederrhein festzustellen, so bleibt ein schlechter Trost die Bemerkung der Rheinschiffahrtskommission,<sup>12)</sup> daß oberhalb Duisburgs die deutsche Flagge vorwiege, da der Grenzverkehr von rund 30 Millionen Tonnen den Verkehr der deutschen Rheinorte von nur rund 13 Millionen Tonnen<sup>13)</sup> um mehr als das Doppelte übertrifft. Auch bei Berücksichtigung der längeren Verkehrswege der internen deutschen Schifffahrt ergibt sich eine starke Überlegenheit des Grenzverkehrs, da auf diesen 4,928 Milliarden Tonnkilometer entfallen gegenüber 3,175 Milliarden Tonnkilometer des Verkehrs deutscher Rheinorte.<sup>14)</sup>

3. Der Rhein-  
schiffbau.

Noch stärker macht sich die holländische Vorherrschaft geltend auf dem Gebiete des Rheinschiffbaues, wie dies schon von Nasse<sup>15)</sup> und noch jüngst in einer Münchener volkswirtschaftlichen Studie von Metz<sup>16)</sup> treffend dargelegt ist.

Danach lieferte Holland in der Zeit von 1905 bis 1911 durchschnittlich 66 vom Hundert, 1909 und 1910 sogar 75 vom Hundert der Summe der Bruttoregistertonns der für den deutschen Rhein bestellten Segel- und Schleppkähne und durchschnittlich rund 21 vom Hundert der entsprechenden Summe der Dampfer und Motorschiffe. Umgekehrt waren die Lieferungen deutscher Werften für Holland verschwindend gering. Die Umstände, daß der holländische Schiffbau,

<sup>12)</sup> Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1910. Mannheim 1911, S. 116.

<sup>13)</sup> Statistik des deutschen Reichs, Bd. 245, I. Teil, 1912, S. XXV, genau: 12 949 900 Tonnen.

<sup>14)</sup> Ebenda, genau: im Grenzverkehr: 4 928 451 725 tkm; Verkehr deutscher Rheinorte untereinander: 3 175 000 410 tkm.

<sup>15)</sup> W. N a s s e, Der Rhein als Wasserstraße, 1905 (Band 102 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik), S. 93 ff.

<sup>16)</sup> 117. Stück der Studien „Der Rheinschiffbau“, 1912, S. 24 ff.

der fast nur mit deutschem Eisen baut, durch eine wenig erfreuliche Kartellpolitik der deutschen Hersteller, die Holland das Schiffsbau-eisen billiger liefern als dem Inland, großgezogen ist und weiter auf Kosten der deutschen Schiffbauindustrie gefördert<sup>17)</sup> und ferner durch die holländischen Werften und Schiffshypothekenbanken in ungesunder Weise begünstigt wird,<sup>18)</sup> diese Umstände beseitigen nicht die Tatsache, daß, wie bei dem Bestande der Rheinflotte und der Güterbeförderung im Grenzverkehr auch im Rheinschiffsbau das Ausland, und zwar in erster Linie Holland, das Heft in den Händen hat und entsprechenden Nutzen daraus zieht. So unsicher Schätzungen auf diesem Gebiete sind, der Wert des Anlage- und Betriebskapitals der holländischen Rheinflotte und Rheinschiffswerften dürfte mit der Summe einer Milliarde und die Jahresgewinne mit mehreren Zehnzahlen von Millionen nicht zu gering veranlagt werden.

Den vierten und wichtigsten Punkt der Abhängigkeit der deutschen Interessen von Holland auf dem Gebiete der Rheinschiffahrt bilden die schon berührten Fragen der Unterhaltung und Ausgestaltung der Rheinfahrstraße — sowohl auf deutschem wie auf holländischem Gebiet — in einem den Anforderungen der Zeit entsprechenden Maße. Der heutige Stand der Verkehrsverhältnisse verlangt gebieterisch eine leistungsfähigere Unterhaltung und Erweiterung der Rheinfahrstraße und ihrer Nebenwege, insbesondere eine Vertiefung und Schiffbarmachung bis auf 2—2,5 m des Oberrheins bis Konstanz, sowie des Mains und Neckars auf möglichst weite Strecken für die Binnengroßschiffahrt und eine Vertiefung des Niederrheins bis Cöln für die Seeschiffe der kleinen Fahrt.

Beide Ziele sind praktisch nur erreichbar durch die Beschaffung der Mittel auf dem Wege der Erhebung von Gebühren für die Benutzung der verbesserten und neuen Fahrstraßen, d. h. durch Erhebung von Befahrungsabgaben, die — nur im Rahmen der Kostendeckung entrichtbar — durch den gebotenen Nutzen weit aufgewogen werden. In beiden Beziehungen ist eine Mitwirkung Hollands unumgänglich.<sup>19)</sup>

Zunächst betreffend die Erhebungen von Abgaben auf dem Oberrhein und dem deutschen Rheinlauf überhaupt ist zufolge der Bestimmungen der Rheinschiffsakte, insbesondere der rechtlich zweifelhaften des Artikels 3, — nach dem „eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den

4. Die Rhein-  
fahrstraße.

Verhalten  
Hollands:  
Der Ausbau  
des Ober-  
rheins,

<sup>17)</sup> Metz a. a. O., S. 33—46 u. z. B. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1912, S. 179.

<sup>18)</sup> Vgl. z. B. „Rhein“ 1912, S. 147/148 u. Metz a. a. O., S. 54/55.

<sup>19)</sup> Vgl. besonders Wirminghaus, Das Verhältnis der Niederlande zur deutschen Schiffsabgabenpolitik, 1909; Peters, Schiffsabgaben 1905 (= Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 115) und Schuhmacher, Die finanzielle Behandlung der Binnenwasserstraßen 1905 (= Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 116, S. 11 ff.).

Schiffen, noch von den Flößen erhoben werden darf“ —, ein Einvernehmen mit Holland zur Erlangung wenigstens der deutschen Autonomie auf deutschem Gebiet erforderlich. Bisher hat Holland — wie schon eingangs erwähnt — in schärfster Weise gegen die deutschen Interessen Stellung genommen.

des Nieder-  
rheins.

Was sodann die Niederrheinfahrstraße anlangt, so beruhen die gegenseitigen Rechte und Pflichten Deutschlands — hier in erster Linie Preußens — und Hollands auf der Bestimmung des Artikels 27 der Rheinschiffahrtsakte: „wie bisher innerhalb der Gebietsgrenzen das Fahrwasser des Rheins in guten Stand zu setzen“ und der Bestimmung des Artikels 23 des deutsch-niederländischen Handels- und Schiffahrtsvertrages: „innerhalb des gegenseitigen Gebietes den Lauf des Rheins zu berichtigen und das Fahrwasser vertiefen zu lassen, um, insoweit es durch künstliche Arbeiten geschehen kann, zu allen Jahreszeiten eine für beladene Fahrzeuge hinreichende Wassertiefe zu sichern“. Verpflichtet durch diese Bestimmungen hat Holland, als im Laufe dieses Jahrzehnts in wachsendem Maße Klagen über die mangelhafte Unterhaltung der holländischen Niederrheinstrecke, in erster Linie der Waal, — Klagen, wie sie noch für 1908 von der Duisburger Handelskammer geäußert sind<sup>20)</sup> — im Jahre 1909 die Summe von rd. 3½ Millionen Mk. zur Beseitigung der Mißstände ausgeworfen, mit dem Erfolge, daß nach derzeitigen Angaben<sup>21)</sup> der mittlere Niedrigwasserstand des holländischen Niederrheins nur noch 70 und 30 cm weniger tief als das des deutschen Niederrheins ist.<sup>22)</sup> Ist hiermit ungefähr<sup>23)</sup> die gleiche Fahrwassertiefe auf der preußischen und holländischen Niederrheinstrecke erreicht, so ist damit nicht die Frage entschieden,<sup>24)</sup> auf die es ankommt, ob Holland nunmehr der rechtlichen oder wenigstens natürlichen Verbindlichkeit nachgekommen ist, die nach den Worten und dem Geist jener Verträge besteht und noch mehr sich aus der teilweise schon dargelegten glücklichen Lage Hollands ergibt. Diese Kernfrage bleibt entschieden zu verneinen. Eine dem gegenwärtigen, immer mehr ins Riesige wachsenden Schiffahrtsverkehr entsprechende Unterhaltung des Niederrheins verlangt gebieterisch eine weitere Vertiefung des Fahrwassers, welche den

---

<sup>20)</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Duisburg für 1911/1912, S. 31.

<sup>21)</sup> „Der Rhein“, Jahrg. 1912, S. 232.

<sup>22)</sup> Also nicht mehr 1,40 und 1 m weniger tief, wie von dem Verfasser in dem Aufsatz „Die deutsche Rheinmündung“ in dem Grenzboten, Jahrgang 1912, Heft 28, S. 50, nach derzeitigen Ausführungen Sachverständiger angenommen worden war.

<sup>23)</sup> Vgl. auch den Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im Jahre 1911, S. 5, 11, 15.

<sup>24)</sup> Wie z. B. der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in einer Erklärung von Ende Juli 1912 (vgl. „Der Rhein“, No. 31, 1912) meint. Vgl. dazu die Köln. Zeitung v. 13. Aug. 1912, No. 960, unter „Der Plan eines Rhein-Nordseekanals“.

Verkehr größerer, weit leistungsfähigerer Schiffsgefäße gestattet, den Umschlagsverkehr vereinfacht und verbilligt und endlich den unmittelbaren Seeverkehr ohne Umschlag durch Seeschiffe und Seeleichter gestattet. Besonders für den unmittelbaren Rheinseeverkehr ist unter den gegenwärtigen Unterhaltungsverhältnissen eine gedeihliche Entwicklung ausgeschlossen, wofür die Gestaltung des Rheinseeverkehrs des Jahres 1911 charakteristisch ist. Denn ungeachtet des außergewöhnlich schlechten Wasserstandes brachte dies Jahr dem Rheinbinnengrenzverkehr einen Zuwachs von 1 574 802<sup>25)</sup> Tonnen, warf dagegen die Rheinseeschifffahrt,<sup>26)</sup> die im Jahre 1910 eine Verkehrsleistung von 452 258 Tonnen erreicht hatte, mit einer Ladung von nur 304 991 Tonnen mit einem Schlage um rd. 33 Proz. zurück.

Die Vertiefung des Niederrheinfahrwassers liegt im Bereiche billiger Möglichkeit. Die amtlichen Untersuchungen der preußischen Wasserbauverwaltung haben ergeben, daß das jetzige mittlere Niederrheinfahrwasser — wie bemerkt, derzeit auf preußischem Gebiet rd. 3 m, auf holländischem 2,70 m betragend — auf eine Strombreite von 150 m bis auf 350 m, und weiter für eine Fahrrinne von 50—70 m Breite bis auf 4½—5 m vertieft werden kann.<sup>27)</sup> Für den holländischen Rheinlauf dürfte eine solche und noch größere Vertiefung durchführbar sein, selbst wenn die nach den bisherigen Erfahrungen — namentlich der jüngsten Vertiefungsarbeiten — kaum begründete Befürchtung zu starker Wiederversandung sich bewahrheiten sollte, da dieselbe durch die Kanalisierung eines der beiden Mündungsarme des Stromes vermieden werden kann. Bei einer solchen Vertiefung wäre den meisten Dampfern des europäischen Dienstes die Seefahrt unmittelbar bis Duisburg und Cöln ermöglicht. Hiermit wäre durchaus nichts Neues geschaffen, denn es ist bekannt, daß zu den Zeiten, da Holland noch bei dem Reiche war, der Niederrhein mit zu den großen Seestraßen gehörte und besonders Cöln damals die erste deutsche Stadt war, die sich durch ihren aktiven Seehandel einen großen Namen in der Fremde machte.<sup>28)</sup>

Rheinmündungszölle.

Wenn heute Holland als unabhängiger Besitzer des Rheinmündungslaufes für eine der heutigen Zeit entsprechende Unterhaltung des Niederrheinfahrwassers auf seinem Gebiete Sorge zu tragen sich weigert, so nutzt es durch solche unpflegsame Behandlung des Rheinstroms ebenso wie durch die Verweigerung der Zustimmung zu der Erhe-

<sup>25)</sup> Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 1910, S. 67.

<sup>26)</sup> Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 1911, S. 106.

Nach den holländischen Anschreibungen (vgl. Auszug aus dem Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer über 1911, S. 161) bei Lobith betrug der Rheinseeverkehr 1910 512 682, 1911 337 273 Tonnen.

<sup>27)</sup> Wirminghaus a. a. O., S. 61/62.

<sup>28)</sup> Ehrenberg, Hamburg und Antwerpen seit 300 Jahren, 1889, S. 26.

bung von Befahrungsabgaben auf deutschem Gebiet die deutsche Zwangslage aus und legt der deutschen Volkswirtschaft nach den beschriebenen Richtungen indirekte Rheinzölle auf. Der Verlust, der dem deutschen Volksvermögen hierdurch — durch Entgang der anders vorhandenen Ersparnis — erwächst, ist schon vor zwei Jahrzehnten nach gründlichen Unterlagen von van der Borghht jährlich auf 6 Millionen Mk. berechnet worden.<sup>29)</sup> Dieser Zustand bedeutet daher eine je länger je weniger erträgliche Schädigung wesentlicher berechtigter Interessen Deutschlands.

Innerer Wider-  
spruch:  
Verkehrs-  
Ausgleich.

Einnahmen-  
beteiligung.

Befahrungsab-  
gaben für  
Holland kein  
Novum.

Der Widerstand Hollands dagegen erscheint in jeder Hinsicht unhaltbar. Schon der dem holländischen Interesse nächstliegenden Befürchtung eines starken Abbruches an dem gegenwärtigen glänzenden Umschlagsgeschäft steht entgegen die ausgleichende, stetige Verkehrssteigerung, und die Tatsache, daß die Rheinseeschiffe durchgängig auch in Holland abladen und zuladen, wie denn auch die Rotterdamer Handelskammer, welche diese Frage als nächstbeteiligte am meisten angeht, in ihrem Berichte vom Jahre 1899<sup>30)</sup> den Rheinseeverkehr in diesem Sinne günstig beurteilt hat. Auch der Einwand einer zu großen Finanzbelastung durch die hohen Vertiefungskosten ist hinfällig, da Deutschland Holland nach Vorgang des Reichswasserstraßengesetzes an den Befahrungsabgaben für die verbesserte Niederrhein-fahrstraße eine entsprechende Beteiligung bieten kann. Die Annahme solcher Beteiligung bietet überdies für Holland kein Novum, da auch in Holland Befahrungsabgaben in nicht unbeträchtlichem Umfange erhoben werden.<sup>31)</sup> Es mutet seltsam an, wenn unter diesen Umständen die holländische Regierung durch ihren Minister in der Kammer der Generalstaaten in der Sitzung vom 9. Dezember 1910 die nur zum Vorteile der Rheinschiffahrt in Zukunft zu erhebenden und zu verwendenden Gebühren für die Befahrung des vielfach verbesserten Stroms „Rijntolle“, Rheinzölle genannt, und zum Widerstand dagegen, wie schon erwähnt, die Erinnerung an jene Zeit der schwersten Prüfung Hollands beschwört hat, zu eben der Zeit, wo Holland durch die Nichtvertiefung des Rheins der deutschen Volkswirtschaft tatsächlich indirekte Rheinzölle auferlegt hat und im steigenden Maße auferlegt, Rheinzölle, die ganz unvergleichbar höher zu schätzen sind als die etwaigen Befahrungsgebühren, die obendrein Holland teilweise selbst nach Maßgabe seines Anteils am Stromgebiete einnehmen kann.

<sup>29)</sup> van der Borghht, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt, 1892, bes. 194 ff.

<sup>30)</sup> Deutsche Übersetzung, S. 120 ff.

<sup>31)</sup> Vgl die sachkundige Ausführung in der ‚Köln. Zeitung‘ vom 19. September 1912. Danach handelt es sich anscheinend um mehr als 1000 km Wasserstraßen mit einem Aufkommen von etwa 800 000 Mk. Siehe auch Peters, a. a. O. II, S. 106.

Die das tatsächliche Verhältnis umkehrende, somit an sich und überdies vom Standpunkte des wohlverstandenen Eigeninteresses ungerechtfertigte Stellungnahme Hollands gegenüber den begründeten und gerechten Interessen Deutschlands gibt erst recht zu Bedenken Anlaß bei Erwägung der Vorteile, die dargelegtermaßen Holland vor allen andern nach dem Maße seiner Vorherrschaft in der Rheinschiffahrt genießt. Diese Bedenken erscheinen um so schwerwiegender, als — ganz abgesehen von der, im Verhältnis zu Deutschland durch die Nichtteilnahme an den deutschen allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Ausgaben und durch das Fehlen entsprechender eigener Aufwendungen, weit geringeren mittelbaren Belastung — die unmittelbaren Ausgaben Hollands für die Rheinschiffahrt verhältnismäßig weit geringer sind, als diejenigen Deutschlands. Denn einmal ist Holland nicht etwa belastet nach dem Verhältnis seiner Beteiligung und Nutzung an der Rheinschiffahrt, sondern nur nach dem vielfach geringeren Maße seines Stromanteils. Sodann sind für Holland die Ausgaben auch nach dem Verhältnis des Stromanteils weit geringere, da die bei einer richtigen Rechnung<sup>32)</sup> neben den Aufwendungen für die Unterhaltung der Schiffahrtsstraße, — Aufwendungen, die für den Zeitraum der letzten Jahrzehnte betrachtet, alle Rheinuferstaaten etwa gleichmäßig belastet haben — mit anzusetzen sind die Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der Binnenschiffahrtshäfen. Diese sind für Holland, wo in der Hauptsache nur die großen Umschlagshäfen an der Rheinmündung in Frage kommen, ganz unvergleichlich niedrigere sind als für Deutschland, wo von Wesel bis Straßburg ein großer Verkehrshafen dem andern folgt. So wandte z. B. im Jahre 1910 Deutschland über 8, 1911 über 9 Millionen Mk., Holland in beiden Jahren zusammen noch nicht 5300 Mk. auf.<sup>33)</sup> <sup>34)</sup> Überdies sind die Ausgaben für die Binnenschiffshäfen an den Rheinmündungen durch das Aufkommen von Abgaben — deren Höhe Gegenstand dauernder Klagen der deutschen Rheinschiffahrt bildet — anders als bei vielen deutschen Rheinhäfen reichlich gedeckt.

Geringere  
Belastung  
Hollands.

Nach allem ergibt sich, daß allein schon in der Rheinschiffahrt das Maß der Abhängigkeit Deutschlands ein vollgerütteltes ist, und daß der unmittelbare, geschweige der mittelbare Nutzen Hollands in

---

<sup>32)</sup> Daher ist falsch z. B. die Rechnung der „Moralischen Betrachtungen“ im ‚Rhein‘, 1912, S. 232.

<sup>33)</sup> Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1910 u. 1911, Seite 25.

<sup>34)</sup> Vgl. auch ‚Der Rhein‘, 1912, S. 233, 313, wonach von 1900 bis 1911 Deutschland rund 160 Millionen Mk. für Rheinhäfenbauten, 30½ Millionen Mk. für Strombauten ausgab, Holland dagegen insgesamt nur rund 14 Millionen Mk.

keinem Verhältnis steht zu seiner Stellungnahme gegen die Anforderungen der begründeten und gerechten Interessen Deutschlands.

II. Der Binnen- und Überseeverkehr der Rheinmündungen.

Dies Ergebnis wird in jeder Richtung bestätigt und verstärkt durch die weitere Untersuchung der Abhängigkeit Deutschlands und der Herrschaft Hollands auf dem Gebiete des Binnen- und Überseeverkehrs in den Rheinmündungshäfen. Der Verkehr in den Rheinmündungshäfen verdankt seine heutige Blüte der Zu- und Abfuhr nach dem deutschen Hinterlande, in erster Linie der Zu- und Abfuhr auf den Schifffahrtswegen des Rheins.<sup>35)</sup>

Im Allgemeinen,

Dies bezeugen schon ganz allgemein die Zahlen der auf dem Rhein und auf den Eisenbahnen von und nach den Rheinmündungsländern aus- und eingeführten Warenmengen.<sup>36)</sup> Die über die Rheingrenze beförderten Gütermengen bezifferten sich im Jahre 1910 nach den Anschreibungen bei Emmerich<sup>37)</sup> insgesamt auf 30 131 388,5 Tonnen, wogegen der Güterverkehr auf den Eisenbahnen von und nach Holland und Belgien in demselben Jahre sich auf insgesamt 6 288 806 und 5 700 636 Tonnen belief,<sup>38)</sup> so daß der Rheinverkehr den Eisenbahnverkehr um rd. 18 Millionen Tonnen, also um mehr als das 1½fache übertraf. Während aber Belgien, selbst ein hochentwickeltes Industrieland, den überwiegenden Teil der Gesamtein- und Ausfuhr seiner Seehäfen, vor allem Antwerpens, aufnimmt und erzeugt, gibt und nimmt Holland den weit überwiegenden Teil seines Überseeverkehrs, — in seinem ersten Seehafen Rotterdam fast den gesamten Teil —, dem deutschen Hinterland.

an der Rheingrenze,

Dies zeigen die genaueren Verkehrsziffern. Von dem Rheinverkehr über die Grenze bei Emmerich in Höhe von rd. 30 (31)<sup>39)</sup> Millionen Tonnen im Jahre 1910 (1911) (d. i. ein Viertel des gesamten deutschen Ein- und Ausfuhrverkehrs desselben Jahres in Höhe von

---

<sup>35)</sup> Für die ganze Entwicklung vgl. das grundlegende Werk *W i e d e n f e l d*, Die Nordwesteuropäischen Welthäfen, 1903, bes. S. 61—69, 130—146, 163 ff., 310 ff., 332 ff. Danach *C o r d s*, Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die deutsche Seeschifffahrt 1906, bes. S. 327 ff.; ferner *S t u b m a n n*, Holland und sein deutsches Hinterland, 1901; derselbe in der ‚Marinerundschau‘ 1912, 6. Heft, S. 1—16, „Hamburg, Rotterdam und Antwerpen“.

<sup>36)</sup> Hier und im folgenden sind grundsätzlich die Gewichtsmengen und nicht die aus Gründen der verschiedenen Art der Anschreibung in den einzelnen Ländern schwer vergleichbaren, wenig zuverlässigen und oft gar nicht ermittelten Wertmengen herangezogen.

<sup>37)</sup> Statistik des deutschen Reichs, Bd. 245, II. Teil, S. XXXI.

<sup>38)</sup> Statistik der Güterbewegung der deutschen Eisenbahnen. Jahr 1910. Berlin 1911, S. 457.

<sup>39)</sup> Jahresbericht der Zentralkommission a. a. O. 1910 (1911), genau 30 131 389 (31 229 719) Tonnen nach den deutschen, 29 839 596 (31 238 989) Tonnen nach den holländischen Anschreibungen.

rd. 120 Millionen <sup>40)</sup> Tonnen und ein Drittel des gesamten Binnenschiffsverkehrs auf deutschen Gewässern <sup>41)</sup> entfielen auf den Verkehr mit Holland 22,1 (23,3) <sup>42)</sup> Millionen Tonnen = 74 vom Hundert des gesamten Verkehrs. Daran waren beteiligt die Seehäfen, nach ihren Handelskammerberichten, Rotterdam mit 17,7 (19) <sup>43)</sup> Millionen Tonnen (ohne den Rheinseeverkehr), also mit fast 60 vom Hundert des Gesamtverkehrs, und Amsterdam mit fast 1 (über 1) <sup>44)</sup> Million Tonnen = 3,3 vom Hundert des Gesamtverkehrs. Der Anteil Belgiens betrug daher nur rund 7,7 (7,96) <sup>45)</sup> Millionen Tonnen = 26 vom Hundert des Gesamtverkehrs, wovon auf Antwerpen nach dem Tableau du Commerce <sup>46)</sup> etwa 3,2 Millionen Tonnen entfielen. Demnach sind die drei Rheinmündungshäfen an dem deutschen Rheinmündungsverkehr zu mehr als drei Viertel, die holländischen Häfen allein zu fast zwei Drittel beteiligt.

Den Löwenanteil nimmt, wie ersichtlich, Rotterdam mit 17,7 (19) Millionen Tonnen. Es hat damit, die An- und Abfuhr des Eisenbahnverkehrs von rund 2 (2,4) <sup>47)</sup> Millionen Tonnen hinzugerechnet, im binnenländischen Verkehr <sup>48)</sup> Hamburg, dessen Elb- und Eisenbahn-An- und Abfuhr 1910 (1911) rund 19,3 (17,5) <sup>49)</sup> Millionen Tonnen betrug, schon in diesem Jahre mit 360 639 (1911, im Jahre des außergewöhnlich schlechten Wasserstandes der Elbe mit 3876 144) Tonnen überflügelt, und Antwerpen, dessen Ein- und Ausgang zu Lande und auf den Flüssen — allerdings im „internationalen Handel“ —

in Rotterdam und Antwerpen, Vergleiche mit Hamburg: 1. Binnenverkehr,

<sup>40)</sup> Statistik des deutschen Reiches, Band 241, Heft III, S. 3:

Einfuhr: 65 778 248,8 Tonn., Ausfuhr: 55 507 551,2 Tonn., Summa: 121 285 800 Tonn. Es ist zu beachten, daß in den 30 Mill.-Verkehr bei Emmerich ein allerdings verhältnismäßig sehr geringer Teil von den deutschen Nordseehäfen kommt und dahin geht.

<sup>41)</sup> Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 245, I, S. XI, etwa 81 833 871 Tonnen.

<sup>42)</sup> Einschließlich des Rheinseeverkehrs. Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O. 1910 (1911), S. 117, 119 (160, 162), 21 599 659 (22 937 331) + 512 682 (337 273) Tonnen Rheinseeverkehr.

<sup>43)</sup> Ebenda, S. 117: 17 663 521 (19 042 847) Tonnen.

<sup>44)</sup> Handelskammer von Amsterdam, Bericht über Zustand von Handel, Schifffahrt und Industrie im Jahre 1910 (1911), S. 60 (59): 978 177 (1 017 300) Tonnen.

<sup>45)</sup> Jahresbericht d. Zentralkommission a. a. O., 1910 (1911) 7 727 220 (7 956 855) Tonnen.

<sup>46)</sup> Nach dem Tableau Général du Commerce avec les Pays étrangers für 1910 sind mittels Fluß- und Kanalschifffahrt von Deutschland nach Antwerpen gegangen und umgekehrt zusammen 3 211 830 Tonnen. (Nach Auskunft des Kaiserl. Generalkonsulates zu Antwerpen.)

<sup>47)</sup> Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910 (1911), S. 102 (142), 1 997 843 (2 420 700) Tonnen.

<sup>48)</sup> Wohl bemerkt, ohne den Rheinseeverkehr. Oben Anm. 42.

<sup>49)</sup> Hamburgs Handel und Schifffahrt, 1910 (1911), Tab. I, S. 4 und 5, ein- und ausgehend von der Ober- und Untereibe 12 585 749 (9 668 250) Tonnen, auf den Eisenbahnen 6 714 931 (7 919 153) Tonnen, zusammen 19 300 725 (17 787 403) Tonnen.

nach dem Berichte seiner Handelskammer für 1910<sup>50)</sup> 10,7 Millionen Tonnen betrug, anscheinend weit hinter sich gelassen.

2. Seeverkehr:  
nach Gewichtsmengen,

Im seewärtigen Warenverkehr hat Rotterdam Hamburg zur Zeit noch nicht überholt, wohl dagegen Antwerpen. Die seewärtige Ausfuhr Rotterdams betrug 1910<sup>51)</sup> 5 031 312 Tonnen (1911<sup>52)</sup> 6 850 597 Tonnen), wobei die Rheinseedurchfuhr von 216 568 (133 007) Tonnen eingerechnet ist. Die Einfuhr ist mit bestimmten Zahlen nicht angegeben, dürfte jedoch nach Maßgabe der Angaben über die Gesamteinfuhr und deren Herkunft auf etwa 13,7 (14,3) Millionen Tonnen zu beziffern sein.<sup>53)</sup> Damit beträgt der gesamte seewärtige Verkehr Rotterdams rund 18,7 (21,1) Millionen Tonnen gegen den Hamburgs von rund 22 (23,3)<sup>50)</sup> Millionen Tonnen und den Antwerpens von rund 16 (17,4)<sup>60)</sup> Millionen Tonnen, so daß in der Menge des Hafengesamtverkehrs, d. h. des Binnen- und Seeverkehrs zusammen genommen, Hamburg noch an der Spitze der größten kontinentalen Seehäfen steht, wengleich Rotterdam bedenklich aufgerückt ist.

Allerdings ist bei diesen Vergleichen des Verkehrs in der Gewichtsmengenzahl zu beachten, daß hierin nur ein — freilich ein sehr wichtiger — Vergleichspunkt für die Gesamtbedeutung der Hafenplätze steckt, und daß der Vergleich nur mit dem Vorbehalt zu ziehen ist, daß das Verhältnis der Warenmengen zu ihrem Werte auch bei großen Gesamtverkehrsmengen nicht immer dasselbe ist. Für Rotterdam fällt hier insbesondere ins Gewicht, daß rund die Hälfte des Verkehrs in der Ein- und Ausfuhr von Erzen und Kohlen besteht.<sup>61)</sup>

<sup>50)</sup> Chambre de Commerce D'Anvers, Rapport sur l'exercice 1910, Anvers 1911, Annexe S. 8. Trafic international du Port d'Anvers, „Par terre et rivières a l'entrée 5 182 877 a la sortie 5 520 994“, zusammen 10 703 871 Tonnen.

<sup>51)</sup> Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910, S. 101.

<sup>52)</sup> Ebenda, 1911, S. 142.

<sup>53-58)</sup> Die Gesamteinfuhr betrug 17 859 027 (18 898 680) Tonnen (Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910 (1911), die Binneneinfuhr über die Rheingrenze 4 662 781 (5 337 239) Tonnen (a. a. O., S. 116 (159)), auf den Eisenbahnen 610 688 (718 698) Tonnen (a. a. O., S. 102 (142/3)). Die Menge der Eisenbahneinfuhr kann aber nur zu einem Teile in Betracht kommen, da dieselbe die Anfuhr aus dem Inlande mit enthält. Der sich danach ergebenden Summe der Einfuhr zur See von etwa 13 (13,5) Mill. Tonnen dürfte aber noch die im Durchfuhrverkehr über See eingegangene Warenmenge von 751 330 (846 669) Tonnen (a. a. O., S. 101 (142)) zuzurechnen sein, da dieselbe in der Gesamteinfuhr a. a. O. nicht einbegriffen erscheint.

<sup>59)</sup> Hamburgs Handel und Schiffahrt 1910 (1911) a. a. O. I, S. 405. Einfuhr seewärts 15 064 674,6 (15 716 682) Tonnen, Ausfuhr seewärts 7 044 118,5 (7 569 160) Tonnen, zusammen 22 108 793,1 Tonnen.

<sup>60)</sup> Rapport de Commerce d'Anvers a. a. O. Annexe S. 8. à l'entrée par mer 1910 9 264 887 Tonnen à la sortie 6 951 742 Tonnen, zusammen 16 216 631 Tonnen und ‚Der Rhein‘, 1912, S. 300. 1911 Einf. 10 195 851, Ausf. 7 222 788, zus. 17 418 639 Tonnen.

<sup>61)</sup> Siehe unten S. 16.

Etwas anders als die Gewichtsmengenziffern lauten wiederum die Zahlen über den ladefähigen Schiffsinhalt der eingelaufenen Schiffe, nach welchen sich der Verkehr einschließlich desjenigen mit inländischen Häfen im Jahre 1910 belief

in Rotterdam <sup>62)</sup>	Antwerpen <sup>63)</sup>	Hamburg <sup>64)</sup>
auf 10 658 831	10 756 030	12 656 281

Netto Register-Tonnen.

Rotterdam und das diesem hier ungefähr gleichstehende Antwerpen bleiben also noch um fast 2 Millionen Netto Register-Tonnen zurück gegen Hamburg. Wie wenig dieser Vorsprung aber für die Zukunft Aussicht hat, bestehen zu bleiben, zeigt ein Vergleich des Verkehrszuwachses der drei Häfen in den letzten vier Jahren. Es liefen ein:

	in Rotterdam	Antwerpen	Hamburg
im Jahre 1908	8 995 000 <sup>65)</sup>	9 394 000 <sup>66)</sup>	11 914 000 <sup>67)</sup>
„ „ 1911	11 052 000 <sup>68)</sup>	11 347 000 <sup>69)</sup>	13 176 000 <sup>70)</sup>
sodaß der Zuwachs			
betrug . . . .	2 057 000	1 953 000	1 262 000

Netto Register-Tonnen. Der Zuwachs Rotterdams überholte daher den Hamburgs um rund 80 vom Hundert, den Antwerpens um 17 vom Hundert, derjenige Antwerpens den Hamburgs um 56 vom Hundert.

Daß dieser beispiellose Aufschwung Rotterdams — im Gegensatz zu dem Antwerpens, das aus seinem eigenen gewerbetätigen Hinterlande einen Hauptteil seines Verkehrs nimmt — im wesentlichen auf der Vermittelung der Durchfuhr von und nach dem deutschen Hinterlande, auf dieser unselbständigen Zwischenstellung, beruht, ergibt eine Gegenüberstellung der Gesamtzahlen wie noch mehr der — allerdings mit Rücksicht auf die verschiedene Art der Anschreibung an der Rheingrenze und im Seehafen nur mit allem Vorbehalt zu gebenden — ungefähren Zahlen der Hauptgüter des deutschen Rheinverkehrs zu Tal und Berg und der überseeischen Aus- und Einfuhr Rotterdams:

3. Herkunft  
der Waren,

<sup>62)</sup> Bericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., S. 94.

<sup>63)</sup> Rapport der Commerce d'Anvers a. a. O. Annexe S. 1. 12 654 158 Reg.-Tonnen, welche Summe mit Rücksicht auf die abweichende belgische Vermessungsart zur Vergleichung um 15 vom Hundert zu verringern ist.

<sup>64)</sup> Hamburgs Handel und Schiffahrt a. a. O., 1910, I, 2.

<sup>65-67)</sup> Bericht der Handelskammer von Rotterdam über 1910, S. 95.

<sup>66)</sup> Auch im Rapport a. a. O. (vermindert um 15 %).

<sup>67)</sup> Auch in Hamburgs Handel und Schiffahrt a. a. O., 1910, I, 2.

<sup>68-70)</sup> Vorläufige Ergebnisse nach Fachzeitungsberichten.

<sup>68)</sup> Nach dem Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen (Nauticus) 1912, S. 362.

<sup>69)</sup> Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jahrgang 1912, S. 386 (vermindert um 15 %) = Nauticus 1912, S. 362.

<sup>70)</sup> Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg für 1911 nach der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jahrgang 1912, S. 321 = Nauticus 1912, S. 362.

A. Gesamtverkehr.

Einfuhr vom deutschen Rhein	Ausfuhr über See
4 663 000 <sup>71)</sup> Tonnen	5 013 000 <sup>72)</sup> Tonnen
Einfuhr über See etwa	Ausfuhr nach dem deutschen Rhein
13 000 000 <sup>73)</sup> Tonnen	13 000 000 <sup>74)</sup> Tonnen

B. Hauptwarenverkehr. <sup>75)</sup>

I. Einfuhr vom deutschen Rhein		Ausfuhr über See
Kohlen	2 633 000	1 834 000 Tonnen
Koks und Briketts	305 000	508 000 „
Roheisen	140 000	88 000 „
Thomasmehl	80 000	76 000 „
Eisenprodukte aller Art	740 000	580 000 „
Drogen, Chemikalien, Farbwaren	106 000	90 000 „
Steine und Cement	145 000	141 000 „
Tonerde	40 000	31 000 „
Papier	40 000	57 000 „
Glas	14 000	13 000 „
Wein	21 000	20 000 „
Zusammen	4 264 000	3 438 000 Tonnen
II. Einfuhr über See		Ausfuhr nach dem deutschen Rhein
Erze	6 236 000	6 118 000 Tonnen
Getreide, Futter etc.	3 757 000	3 039 000 „
Holz	1 452 000	1 335 000 „
Oele	224 000	95 000 „
Petroleum	272 000	263 000 „
Reis	101 000	26 000 „
Obst	72 000	18 000 „
Künstlicher Dünger	210 000	203 000 „
Zusammen	12 324 000	11 097 000 Tonnen

in Amster-  
dam

Neben Rotterdam ist noch Amsterdam beteiligt, wenn auch in weit zurückstehendem Maße, wie die schon angeführten Zahlen für den Verkehr mit dem deutschen Niederrhein von fast 1 Million

<sup>71)</sup> Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910, S. 116, genau: 4 662 781 Tonnen.

<sup>72)</sup> Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910, S. 101, und oben S. 14, genau: 503 312 Tonnen.

<sup>73)</sup> Siehe oben S. 14.

<sup>74)</sup> Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910, S. 117, genau: 13 000 740 Tonnen.

<sup>75)</sup> Zusammengestellt aus den Tabellen in dem Jahresberichte der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910, S. 120—135, Beilagen IV, 10—12, VI, 13—33.

Tonnen <sup>76)</sup> und ferner die Eisenbahnan- und -abfuhr von 1,6 (1,7) Millionen Tonnen <sup>77)</sup> gegen den 17½ (19) bzw. 2 (2,4) Millionen <sup>78)</sup> Tonnen betragenden Verkehr Rotterdams anzeigen.

Der deutsche Binnenwarenverkehr — im wesentlichen Durchfuhrverkehr — von und nach Rotterdam und Amsterdam beträgt demnach über 20 (22) Millionen Tonnen, eine Ziffer, die ungefähr übereinstimmt mit der Gesamtsumme der in anderer Weise zu ermittelnden deutschen überseeischen Durchfuhr über die holländischen Häfen. Denn nach der holländischen Reichsstatistik belief sich 1910 <sup>79)</sup> die Gesamtmenge der über die Landesgrenze gehenden Güter auf rund 83 Millionen Tonnen, worauf mehr als die Hälfte auf den Verkehr mit Deutschland entfielen (d. h. da die holländische Statistik Deutschland nicht kennt, auf Preußen, Hamburg, Bremen, Lübeck, Oldenburg und Mecklenburg zusammen genommen), so daß, abgerechnet die Durchfuhr nach Belgien von rund 8 Millionen Tonnen <sup>80)</sup> und die ausweislich der deutschen Handelsstatistik im Eigenhandel mit Deutschland aus und nach Holland gehenden Warenmengen von rund 11 Millionen Tonnen, <sup>81)</sup> die deutsche Durchfuhr über holländische Seehäfen über 20 Millionen Tonnen, also doppelt so viel als die Eigenhandelsmengen, beträgt. Demgegenüber ist die deutsche Durchfuhr über belgische Häfen, die in Ermangelung unmittelbarer Angaben nach Maßgabe des Wertes des deutschen Durchfuhrverkehrs nach der belgischen Statistik <sup>82)</sup> und der Menge des deutschen Rhein- und Eisenbahnverkehrs mit den belgischen Seehäfen, <sup>83)</sup> in erster Linie mit Antwerpen, auf etwa 4 bis 5 Millionen Tonnen zu schätzen ist, an sich weit geringer und bildet umgekehrt wie in Holland nur einen Teil (etwa ein Drittel) des nach der deutschen Statistik sich auf etwa 13½ Millionen <sup>84)</sup> Tonnen belaufenden Eigenhandels Belgiens mit Deutschland.

Summe des  
mittelbaren  
deutschen  
Warenver-  
kehrs: über  
Holland,

über Belgien,

<sup>76)</sup> Siehe oben S. 13, Anm. 44.

<sup>77)</sup> Jahresbericht der Handelskammer von Amsterdam a. a. O., 1910 (1911), S. 375, 378 (388, 391), genau: 1 567 690 (1 659 604) Tonnen.

<sup>78)</sup> Siehe oben S. 13, Anm. 43 u. 47.

<sup>79)</sup> Koninkrijk der Nederlanden. Statistiek van den in-, uit- en ~~door~~ <sup>doorheen</sup> 1910. (Nicht vorhanden in der Kgl. Berliner Bibliothek!) Hier nach dem Jahrbuch der Weltwirtschaft von Calwer 1912, S. 697, genauere Zahl: 83 110 000 Tonnen.

<sup>80)</sup> Siehe oben S. 13, Anm. 45.

<sup>81)</sup> Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 242 A, Heft XII, S. 3 u. 5.

<sup>82)</sup> Nach dem Jahrbuch der Weltwirtschaft 1912 von Calwer, S. 136—38, betrug im Jahre 1909 der Wert des belgischen Spezialhandels mit Deutschland 1 224,795 Mill. Fr., der Transithandel 1 254,856 Mill. Fr.

<sup>83)</sup> Der Eisenbahnverkehr mit Belgien überhaupt betrug 1910 5 700 636 Tonnen (vgl. oben S. 12, Anm. 38), der Rheinverkehr 7 727 219,5 Tonnen (siehe oben S. 13, Anm. 45), beide zusammen also 13 427 855,5 Mill. Tonnen. Die Belgische Statistik Tableaux de Commerce de la Belgique war nicht erreichbar. („Nicht vorhanden“ in der Kgl. Bibliothek zu Berlin.)

<sup>84)</sup> Siehe Anm. 83.

insgesamt.

Der gesamte mittelbare überseeische Warenverkehr Deutschlands durch die Rheinmündungsländer betrug demnach rund 25 Millionen Tonnen, und hat somit heute schon fast drei Viertel der Summe des gesamten unmittelbaren Überseeverkehrs der deutschen Seehäfen mit dem Auslande erreicht, eine Summe, die etwa — in Ermangelung unmittelbarer reichsstatistischer Anschreibungen — durch Abzug des Auslands-Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs von 54<sup>85)</sup> und 34<sup>86)</sup> Millionen Tonnen von dem Gesamtgewicht der deutschen Handelsein- und -ausfuhr von 121<sup>87)</sup> Millionen Tonnen auf rund 33 Millionen Tonnen zu berechnen wäre.

Geringer Anteil des deutschen Handels,

Anders aber als in den deutschen Seehäfen unterhält der mittelbare deutsche Überseeverkehr in weit überwiegendem Maße fremdes Leben und Arbeit und mehrt in der Hauptsache fremden Gewinn. Die oft gemachten Einwendungen,<sup>88)</sup> daß der tatsächliche Handel dieses Verkehrs nicht in Händen der Besitzer der Rheinmündungshäfen ruhe, vielmehr von deutschen, daselbst ansässigen Häusern oder von deutschen Plätzen aus geleitet werde, ist nur in bescheidenem Maße richtig und je länger, um so mehr zieht sich die Handelsvermittlung nach seinem natürlichen Standpunkt, wo der Inländer stets vieles vor dem Ausländer voraus hat. So wenig hierüber statistischer Anhalt zu gewinnen ist — in anderer Beziehung sagen die Handelsberichte, insbesondere der ausländischen Handelskammern, genug, um jene Auffassung zu bestätigen —, zeigt der verhältnismäßig geringe Anteil des deutschen Schiffsverkehrs in der Güterbeförderung in den Rheinmündungsemporen im Gegensatz zu dem Anteile in den großen deutschen Seehäfen. Es war an dem eingehenden Überseeverkehr nach Schiffsinhalt beteiligt in hundert Teilen der Gesamtziffern:

der deutschen Seeschifffahrt.

	in Rotterdam <sup>89)</sup>	Antwerpen <sup>90)</sup>	Amsterdam <sup>91)</sup>	dagegen in Hamburg <sup>92)</sup>
im Jahre	1910	1910	1910	1910
die deutsche Flagge mit	19,3	27,9	12	57,9
die englische Flagge mit	35,4	46	26	33
die holländ. Flagge mit	18	9,8	50	2,7

<sup>85)</sup> Statistik der Güterbewegung der deutschen Eisenbahnen 1910, S. 459, genau: 53 715 786 Tonnen ohne Vieh, mit Durchfuhr 54 304 663 Tonnen.

<sup>86)</sup> Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 245, I. Teil, S. XI, genau: 34 327 787 Tonnen.

<sup>87)</sup> Siehe oben S. 12, Anm. 40, genau: 121 285 800 Tonnen.

<sup>88)</sup> Z. B. 'Der Rhein', Jahrg. 1912, S. 232 f.

<sup>89)</sup> Bericht der Rotterdamer Handelskammer a. a. O., 1910, S. 88 u. 1909, S. 124.

<sup>90)</sup> Rapport de Commerce d'Anvers a. a. O., Annexe S. 2.

<sup>91)</sup> Bericht der Handelskammer von Amsterdam a. a. O., 1910, S. 252.

<sup>92)</sup> Hamburgs Handel und Schifffahrt 1910, I, 51.

<sup>89-92)</sup> Die Zahlen entsprechen ungefähr den Durchschnittsziffern der letzten Jahre, die für Rotterdam und Hamburg in den Jahren 1907—10 die folgenden waren:

Anteil in 100 Teilen der deutschen, der englischen, der holländischen Flagge			
in Rotterdam	18,73	37,4	18,48
in Hamburg	55	33	2,2

Die deutsche Flagge ist also in Rotterdam kaum zu einem Fünftel, in Amsterdam kaum zum achten Teil beteiligt, während ihr Anteil in Hamburg bedeutend mehr als die Hälfte beträgt. Besser ist das Verhältnis in Antwerpen, wo der Anteil der deutschen Flagge 27 vom Hundert beträgt, allerdings hinter dem englischen noch um 19 vom Hundert zurücksteht.

Sind nun alle diese Ergebnisse bezüglich der Rheinschiffahrt und des Binnen- und Überseeverkehrs der Rheinmündungshäfen auch nur ganz allgemeine Tatsachen, das Maß der Abhängigkeit Deutschlands auf rein wirtschaftlichem Gebiet und der Nutzen, den die Niederlande daraus ziehen, liegt auf der flachen Hand.

Demgegenüber fragt sich, welche Dinge es sind, die Holland in seine Wagschale zu werfen hat. Zunächst auf wirtschaftlichem Gebiet wird hier verwiesen werden auf die im Eigenhandel stärkere Ausfuhr Deutschlands nach Holland als Hollands nach Deutschland, die im Jahre 1910<sup>93)</sup> dem Gewicht nach rund 9 Millionen Tonnen gegen 1,6 Millionen Tonnen und dem Werte nach 499 Millionen gegen 259 Millionen Mark betrug. Dazu ist aber zu berücksichtigen, daß über 7,4 Millionen Tonnen = 80 vom Hundert des Gewichtes der gesamten deutschen Einfuhr auf die Ausfuhr an mineralischen und fossilen Rohstoffen, besonders auf Kohlen (rund 6 Millionen Tonnen = 75 vom Hundert) und Erden entfielen, eine Einfuhr, an der Holland sehr starkes Interesse hat. Da im übrigen die deutsche und holländische Ein- und Ausfuhr ziemlich gleichwertig sind, so dürften sich im ganzen die deutschen und holländischen Interessen die Wage halten, so daß gegenüber der mißlichen Rechnung im Durchgangsverkehr ein für Holland wesentlich ins Gewicht fallender Posten sich hier nicht ergibt.

Vorteile  
Deutschlands?

Ebensowenig kann ein solcher auf wirtschaftlichem Gebiet in dem Umstande gefunden werden, daß angeblich der Durchfuhrverkehr in Handel und Schiffahrt zum erheblichen Teile in deutschen Händen liege; denn, wie dargelegt, tritt dieser Anteil außerordentlich zurück gegenüber der fremden Beteiligung.<sup>94)</sup> In jedem Falle wäre es den hier bestehenden deutschen Interessen bei einer möglichen Umleitung des Durchgangsverkehres leicht, ihr Wirkungsfeld auf deutsches Gebiet zu verlegen, wie heute schon z. B. teilweise im Erz- und Getreideeinfuhrgeschäft Übersiedelungen deutscher Firmen von Rotterdam nach Emden stattgefunden haben.<sup>95)</sup>

Es bleibt daher im wesentlichen nur das stets besonders in den Vordergrund gerückte und daher in dieser grundsätzlichen Erörterung

III. Die unbefestigte Neutralität der Rheinmündungen.

<sup>93)</sup> Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 242 A, Heft XII, S. 1—5.

<sup>94)</sup> Vgl. auch Sonnendorfer, Die Technik des Welthandels, 4. Aufl., bearb. von Ottel. Wien u. Leipzig 1912, Bd. 2, S. 59 f., 257 f., 436 f.

<sup>95)</sup> Vgl. Cords, Die Bedeutung der Binnenschiffahrt, S. 340.

nicht zu umgehende politisch-wirtschaftliche Argument übrig, daß durch die fremden Rheinmündungshäfen im Kriege mit überlegenen Seemächten der überaus wichtige Vorteil stets offener neutraler Zugangsstellen zum Weltverkehr gesichert sei. Man wird aber nicht umhin können, gerade dies stets als das wichtigste, als ausschlaggebend angeführte Argument<sup>96)</sup> als das schwächste und gegenwärtig völlig unhaltbare zu erkennen. Denn es ist gegründet einmal auf den guten Willen jener Seemächte, die deutschen Durchgangswaren im Eingang und Ausgang ungeschoren zu lassen — eine Frage, über deren Antwort auch ein blinder Optimist nicht im Zweifel sein kann nach dem im Frieden erfolgten jüngsten Hinfall des bescheidensten Versuches einer internationalen Sicherung des Privateigentums zur See durch die Prisenhofkonvention infolge der Ablehnung<sup>97)</sup> seitens der größten Seemacht —, noch viel mehr aber auf der Fähigkeit Hollands, die Neutralität der Rheinmündungshäfen aufrecht zu erhalten. Daß aber hier nach dem Zustande der beweglichen wie der unbeweglichen Verteidigungsmittel eine solche Möglichkeit gegenüber Angriffen einer Großmacht zur See de facto nicht vorhanden ist, dies zu leugnen wäre ein vergebliches Bemühen. Wie wenig diese Fähigkeit auch international eingeschätzt worden ist, darüber haben die Ereignisse des vergangenen Jahres (1911) wahrlich eine deutliche Sprache geredet. Nicht davon hat man gehört, daß die Erwägungen der Möglichkeit, die Rheinmündungen zur Basis von Operationen in der deutschen Flanke zu machen, vor dem Respekte vor der bewaffneten Neutralität der Rheinmündungsländer fallen gelassen worden sind, sondern vor der Besorgnis der Nichtsicherstellung des Seetransportes.<sup>98)</sup> Auch gegenwärtig sind es sicher nicht die auf den Parlamentspapieren stehenden Kanonen der Rhein- und Scheldemündungen von Holland und Seeland bis Flandern, welche die Verwirklichung von Ansprüchen verhindern, die noch jüngst und eben dieser Tage — nicht zufällig von einer Seite, von der in der Vergangenheit wiederholt die Integrität der Rheinmündungsländer und -Gewässer bedroht und gestört<sup>99)</sup> worden ist — in Aussicht gestellt haben, sogar „die Straße von Calais“, den Engpaß der vornehmsten internationalen Welthandelsstraße, „als ihr Territorialgewässer zu sperren“ und so jenen Ländern den Lebensnerv abzuschneiden.<sup>100)</sup> Daß für die Zukunft an diesem Stande der Dinge viel geändert wird, ist kaum an-

<sup>96)</sup> So z. B. von Cords, a. a. O., S. 420—423.

<sup>97)</sup> Im englischen Oberhaus.

<sup>98)</sup> Vergl. die hierhin gehenden, in re von dem Premierminister nicht abgesprochenen Auslassungen des Parlamentsmitgliedes Faber in der Banquettrede vom 17. November 1911.

<sup>99)</sup> Die Erinnerungen, wie die der Jahre von 1672—78 und 1794—1813 sind mehr als ‚Reminiscenzen‘.

<sup>100)</sup> Vgl. die Auslassungen des Admirals Germinet im Echo de Paris vom Sept. 1911, Köln. Zeitung 1912, No. 1048.

zunehmen, wohl dagegen die Frage gerechtfertigt, ob die mit halben Herzen und Mitteln betriebene Befestigung der Rhein- und Scheldemündungen, deren geplanter Umfang — anscheinend auf die fremden, aber nicht von deutscher Seite aus erfolgten Eingriffe in die holländischen Selbstbestimmungsrechte — bereits jetzt abgeschwächt zur Vorlage gebracht worden ist, den tatsächlichen Anforderungen entsprechen oder nur dem, den Mächtigen nicht schreckenden Schein dienen werden.

Somit sind gegenwärtig und aller Wahrscheinlichkeit nach auch zukünftig die Rheinmündungslande nicht, wie gesagt worden ist, „neutrale, schützende Seen“, wie etwa die Schweiz, sondern bergen mit Rücksicht auf die schlummernde, indirekte, d. h. von Dritten ausgehende, und sekundär nicht ausgeschlossener Weise unmittelbare Offensivität doppelt gefährliche Möglichkeiten. Danach werden auch nicht nur als Sage die Angaben erscheinen, daß die neuen deutschen Heeresverstärkungen im Westen — ungeachtet der Friedenslokation der neu aufgestellten Truppenkörper — in ausschlaggebender Weise durch jene Möglichkeiten beeinflusst worden seien.

Aus allem ergibt sich jedenfalls, daß die dargelegte tatsächliche vielfache und weitgehende wirtschaftliche Abhängigkeit Deutschlands und genießende Stellung Hollands durch andere deutsche, rein wirtschaftliche oder politisch-wirtschaftliche Interessen nicht nur nicht gemildert wird, sondern im Gegenteil hierdurch der Wunsch der Beseitigung der Abhängigkeit verstärkt wird.

Zu diesem gegenwärtigen Stande der Dinge kommt für die Zukunft noch der unter den dargelegten wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnissen doppelt wichtige Umstand hinzu, daß — einmal durch die Schiffbarmachung des Rheines selbst, nicht nur bis an die Südgrenze des Reiches mit der Schweiz, sondern deren ganzen Ausdehnung entlang bis an die Grenze Österreichs, sodann durch den Ausbau der Nebenflüsse des Rheins, zunächst des Mains und Neckars,<sup>101)</sup> und endlich ganz besonders den bald schon vollendeten Bau der künstlichen Zufahrtstraße des Rhein-Weserkanals durch den rheinisch-westfälischen Industriebezirk hindurch bis in das Herz Hannovers — das Verkehrsgebiet der Rheingroßschiffahrt mehr als verdoppelt und damit das Hinterland der Rheinmündungshäfen in ganz außerordentlicher Weise erweitert wird, und zwar zu einem beträchtlichen Teile auf Kosten des Einflußgebietes der deutschen Nordseehäfen.

Der wirtschaftliche Erfolg dieser ausgedehnten Erweiterungen des Rheinverkehrsgebietes ist kaum zu übersehen. Jedenfalls wird die Schätzung eine zu vorsichtige sein, die für das nächste Jahrzehnt eine Verkehrssteigerung nur in dem Maße annimmt, in welchem solche im

IV. Die zukünftige Verschärfung der Misstände.

<sup>101)</sup> Vgl. Peters, Das Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen, 1912, S. 8 f., 31 f.

vergangenen Jahrzehnt stattgefunden hat, eine Schätzung, die in Einklang steht mit derjenigen, die den Berechnungen der Regierung zur Begründung des Reichswasserstraßengesetzes<sup>102)</sup> zugrunde liegt. Ist demnach schon in naher Zukunft ein Ein- und Ausfuhrverkehr über die Rheingrenze bei Emmerich von 50—60 Millionen und mehr Tonnen zu erwarten, so liegt auf der Hand, in welchem Maße sich die ganzen dargelegten mißlichen Abhängigkeitsverhältnisse Deutschlands gegenüber dem heutigen Zustand, der bei einem Grenzverkehr von rd. 31 (34)<sup>102a)</sup> Millionen Tonnen besteht, verschärfen werden.

## II. Die Möglichkeiten der Lösung.

### 1. Wirtschaftliches Einvernehmen mit Holland.

Holland nicht  
als Rentner  
der Strom-  
mündung,

Der Einsicht, daß hier etwas geschehen muß, wird sich das an den Ufern der Rheinmündung sitzende kluge, alte Handelsvolk dauernd nicht entziehen können. Wenn sich aber Holland, wie bisher — ungeachtet des ohne sein Zutun immer mehr ins Riesige gewachsenen und noch mehr wachsenden Durchgangsverkehrs von und nach dem deutschen Hinterland, weigert, Deutschland für das westdeutsche Wirtschaftsleben das zu geben, was die begründeten und gerechten Interessen Deutschlands dringend erheischen, dann erwächst hieraus eine in dem Maße der Zunahme jenes Durchgangsverkehrs schwerer erträglich werdende Ausnutzung der deutschen Zwangslage und bleibt die Charakterisierung des in dieser Weise trotz überreichlichen Gewinnes untätig bleibenden glücklichen Besitzers als „Rentners der Strommündung“ aufrecht erhalten.<sup>103)</sup>

sondern als  
Teilhaber des  
Rhein-Wirt-  
schafts-Gebie-  
tes.

Die Lage der gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen Hollands und Deutschlands liegt zu klar zu Tage, als daß hier ein Versuch möglich ist, die Tatsache zu verschleiern, daß es nicht Deutschland ist, das einen Zwang auf Holland ausübt, sondern Holland, das aus der deutschen Zwangslage ohne entsprechende Aufwendungen Nutzen zieht. So treffend gesagt worden ist,<sup>104)</sup> daß Natur und Geschichte Holland in den Besitz der Rheinmündung gesetzt hat, so unlösbar besteht andererseits die hieraus entspringende natürliche Verpflichtung des Besitzers der Rheinmündung zur Beachtung und Pflege der Interessen des deutschen Rheinhinterlandes. Möge daher die Hoffnung berechtigt sein, daß Holland Deutschland nach dem alten Wahrspruch „Suum cuique“

<sup>102)</sup> Vgl. die Begründung des Gesetzentwurfes über die Schifffahrtsabgaben in No. 281 des Deutschen Reichsanzeigers und Königl. Preuß. Staatsanzeigers vom 29. Nov. 1909, sowie die Ergänzung und Umarbeitung derselben in den Verhandlungen des Reichstages, Band 282, Aktenstück zu No. 1127, S. 5885 f.

<sup>102a)</sup> Siehe unten S. 56.

<sup>103)</sup> Grenzboten 1912, Heft 28, S. 49. Vgl. Köln. Zeitung vom 17. Juli 1912, No. 807.

<sup>104)</sup> Erklärung des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen vom Juli 1912, veröffentlicht im ‚Rhein‘ und den Tageszeitungen. Vgl. oben S. 8, Anm. 24.

gerecht wird, so daß die tiefwurzelnde Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen und anderen Interessen durch das gemeinsame Band des Rheinstromes erst recht eine Festigung erfahren wird. Je stärker das wirtschaftliche Einvernehmen der beiden Rheinstaaten sein wird, umso leichter ist für Deutschland die Rheinmündungsfrage gelöst, nicht zuletzt zum Vorteile Hollands. Je weniger aber dies der Fall sein wird, um so mehr ist Deutschland gezwungen, Auswege aus seiner Zwangslage zu suchen — und es kann leider mit Rücksicht auf die erörterte Stellungnahme der Regierung und des Parlaments und noch mehr auf den zurzeit vorbereiteten, neue Trennungsmomente enthaltenden Übergang Hollands zum Schutzzoll die Befürchtung nicht unterdrückt werden, daß Holland am Scheidewege sich von dem Wege entfernt, der zu dem wirtschaftlichen Einvernehmen mit Deutschland führen kann, von dem Einvernehmen, das die Voraussetzung bildet der Berücksichtigung der wirtschaftlichen holländischen Interessen auf gleichem Fuße mit den deutschen.

## 2. Auswege Deutschlands aus seiner Zwangslage.

Das Aufsuchen und daher die Erörterung solcher Auswege ist das gute Recht und die Pflicht deutscher Wirtschaftspolitik. Es würde ein seltenes Maß der Kunst, Tatsachen auf den Kopf zu stellen, dazu gehören, um in dieser Ausübung eines Grundrechtes der wirtschaftlichen Selbstbestimmung eines Staates die Bedrohung eines anderen zu finden, zumal dann, wenn die Tatsachen ergeben, daß eine Zwangslage vorliegt, die durch Tun und Lassen gerade des anderen geschaffen ist.

Grundrecht  
Deutschlands.

Diese unangreifbare gerechte Stellung Deutschlands liegt in ganz anderem Felde, als die von einzelnen ausgehenden, bedauerlichen, — übrigens noch kürzlich gerade von der äußersten Richtung deutscher Ausdehnungspolitik mit aller wünschenswerten Deutlichkeit abgeschüttelten<sup>105)</sup> — politisch und rechtlich<sup>106)</sup> unsinnigen Vorschläge, die eine Bedrohung Hollands enthalten, wie etwa den einer Beschneidung der politischen Unabhängigkeit Hollands durch Angliederung an Deutschland als Bundesstaat oder den schon erwähnten Vorschlag, durch Ableitung des Rheinstroms den Niederlanden sozusagen das Wasser abzugraben. Deutschland für derartige spontane, unverantwortliche Äußerungen einzelner — Äußerungen allerdings, die nach ihrer jüngst auftretenden Häufigkeit und ihrer Aufnahme in der Öffentlichkeit charakteristisch sind für das jene Zwangslage Deutschlands als unwürdig fühlende Volksempfinden, die übrigens auch nicht unbeeinflusst sind

<sup>105)</sup> Z. B. „Holland deutscher Bundesstaat?“ Deutsche Zeitung No. 262, 22. September 1912.

<sup>106)</sup> Näheres darüber unten S. 39—40.

durch bekannte, von holländischer, wohl staatsrechtlich, aber an sich nicht unverantwortlicher Stelle aus gemachte Pronuntiationen — Deutschland für derartige Äußerungen einzelner bei der Wahrnehmung seiner vitalen Interessen ins Unrecht zu setzen, ist ein verfehltes, an den Tatsachen scheiterndes Unternehmen.

Die legitimen Auswege Deutschlands aus seiner Zwangslage und die Möglichkeiten, den gewaltigen, stetig wachsenden Ein- und Ausfuhrverkehr der westdeutschen Volkswirtschaft über das eigene Land zur deutschen See über deutsche Häfen zu leiten, sind erreichbar in beschränkter Weise durch das kleine Mittel der planmäßigen Verwendung der bestehenden Verkehrsmittel zu den deutschen Häfen — der Eisenbahnen und künstlichen Wasserstraßen — und im großen Maßstabe durch die Schaffung eines neuen, der holländischen Rheinstraße wirtschaftlich überlegenen Verkehrsweges, den Bau eines deutschen Rhein-Nordseekanals.

### 3. Die bestehenden Verkehrsmittel.

I. Die Eisenbahnen.  
Seehäfenausnahmetarife.

Der nächstliegende beschränkte Ausweg der planmäßigen Verwendung der bestehenden Verkehrsmittel liegt in einer geeigneten Ausgestaltung der Eisenbahn- und Kanaltarifpolitik. Was zunächst die Eisenbahntarifpolitik anlangt, so besteht hier bereits ein ganzes System<sup>107)</sup> von großen, durchgehenden Tarifen für den Verkehr mit dem Ausland, dazu bestimmt und geeignet, der deutschen Landwirtschaft, Industrie und Gewerbetätigkeit die Einfuhr unentbehrlicher Rohstoffe zu erleichtern und den Absatz der deutschen Erzeugnisse auf dem Weltmarkt zu fördern. Aber zu einem Hauptteile dienen diese zum Teil schon vor der Eisenbahnverstaatlichung bestehenden<sup>108)</sup> Ausnahmetarife nicht nur dem Verkehr nach den deutschen Seehäfen, sondern in weitgehendem Maße auch dem Verkehr mit den ausländischen Rheinmündungshäfen und sind deshalb auch in Übereinkünften mit den ausländischen Bahnverwaltungen geregelt.<sup>109)</sup> Diese allgemeinen Seehäfen-Ausnahmetarife, die auf den ausländischen Bahnen durch weitere, in nicht allgemein bestimmten Fällen gewährte Ermäßigungen (Refaktien)<sup>110)</sup> in ihrer Wirkung verstärkt werden, stehen in

<sup>107)</sup> Vgl. bes. Grotewold, Die Ausnahmegütertarife für den Seeverkehr der beiden preußischen Eisenbahnen. 1910. — Der preußische Landeseisenbahnrat in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit, 1883—1908, Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom Jahre 1908. — Friedrich Schulte, Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 102, III, 1905.

<sup>108)</sup> Vgl. die Übersicht über die Ausnahmetarife vom 30. Oktober 1884, Drucksachen des Landeseisenbahnrates 1884, No. 47, u. Schulte a. a. O., S. 327 f., 377 f.

<sup>109)</sup> Vgl. bes. Schulte a. a. O., S. 387, 396, 408 f.

<sup>110)</sup> Vgl. z. B. Schulte a. a. O., S. 501. Wichtige Refaktiensätze sind angeführt in No. 855 B der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, S. 14 f., Regierungs-Anlage zum Kommissionsbericht betr. das Schlepptomopol. Dezember 1912.

gewissem Gegensatz zu den jüngeren deutschen Seehäfen-Ausnahmetarifen für den besonderen Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen, Tarife, welche die preußische Verkehrsverwaltung gewährt hat, „um den deutschen Nordseehäfen gegenüber den durch ihre geographische Lage, billige Eisenbahntarife und Refraktion unterstützten niederländischen und belgischen Häfen einen Anteil am Verkehr zu sichern“<sup>111)</sup> im Geiste jenes Satzes des Schreibens Bismarcks an den Bundesrat vom Jahre 1879, „daß die deutschen Eisenbahnen in erster Linie nicht fremdländischen Verkehrsinteressen dienstbar gemacht werden, sondern . . . vorzugsweise dem deutschen Verkehr, der deutschen Produktion und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden“.<sup>112)</sup>

In der Tat haben sich diese deutschen Seehäfen-Ausnahmetarife als außerordentlich fruchtbar im Sinne der in diesen Sätzen niedergelegten Maxime deutscher Wirtschaftspolitik erwiesen. Betrug doch im Jahre 1910 nach der deutschen Güterbewegungs-Statistik<sup>113)</sup> der Verkehr Rheinlands und Westfalens mit den Elb-, Weser- und Emshäfen nicht weniger als rund 5½ Millionen Tonnen, wovon der Hauptteil, 3,19 Millionen Tonnen nach den Elbhäfen, 1,85 Millionen Tonnen nach den Weserhäfen und nur 0,43 Millionen Tonnen nach den Emshäfen gingen, ein Verhältnis der Verteilung, für das bei der nicht wesentlich verschiedenen Entfernung der vier Haupthäfen Hamburg, Bremerhafen, Bremen und Emden vom rheinisch-westfälischen Industriebezirk<sup>114)</sup> die Vielseitigkeit der Handelsbeziehungen und Schiffsverbindungen der alten Hansestädte maßgeblich ist.<sup>115)</sup>

Ein weiterer Ausbau der deutschen Seehäfen-tarife liegt im Interesse sowohl der Industrie wie der Landwirtschaft zur Verbilligung der Einfuhr der Rohprodukte wie des Absatzes ihrer Erzeugnisse, ferner des Handels und der Bevölkerung der deutschen Seehäfen und endlich

Weiterer  
Ausbau:

<sup>111)</sup> Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. September 1902 auf die Denkschrift des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen u. a. Schulte a. a. O., S. 507—509.

<sup>112)</sup> Schulte a. a. O., S. 515.

<sup>113)</sup> Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen, Jahr 1910, S. 107, 117, 127. Die Zahlen beruhen auf der Zusammenziehung des Verkehrs der Bezirke 8—10 mit den Bezirken 22—28. Die genauen Ziffern sind:

Elbehäfen	3 187 343 Tonnen
Weserhäfen	1 848 366 „
Emshäfen	427 039 „

zusammen 5 462 748 Tonnen

<sup>114)</sup> Hamburg liegt um rund 100 km, Bremerhaven 50 km weiter als Bremen und Emden, die beide eisenbahntarifarisch für den westlichen Industriebezirk ungefähr gleich liegen, während für den östlichen Bezirk etwa von Essen ab Bremen wieder günstiger als Emden liegt.

<sup>115)</sup> Vergl. die treffenden Ausführungen in den ‚Hamburger Beiträgen‘ vom 7. August 1912.

Die Interessen  
der deutschen  
Rheinschiff-  
fahrt,

der deutschen Seeschiffahrt, steht aber in gewissem Gegensatz<sup>116)</sup> zu den Interessen der Niederrheinschiffahrt und des Verkehrs über die Rheinmündungshäfen, bei welchem, wie gezeigt, allerdings die fremdländischen Interessen der Binnen- und Seeschiffahrt usw. überwiegen. Eine absolute Schädigung dieser Interessen durch Abbruch der Höhe des gegenwärtigen Verkehrs erscheint schon mit Rücksicht auf die fortwährende Verkehrssteigerung ausgeschlossen, indessen wird ein starker Widerstand der Rheinschiffahrts-Interessenten zu erwarten sein, wie solcher schon seit langem gegen die gegenwärtigen allgemeinen wie deutschen Seehäfen-Ausnahmetarife geführt worden ist, unter der Behauptung, daß durch diese Tarife der Ruin der deutschen Rheinschiffahrt herbeigeführt werde,<sup>116)</sup> eine Behauptung, die freilich im Lichte der Tatsache, daß die Rheinschiffahrt unter der Herrschaft dieser Tarife im Laufe der beiden letzten Jahrzehnte den ihm anfangs etwa gleichstehenden Eisenbahnverkehr um mehr als das Doppelte überflügelt hat, alles andere als begründet erscheint.<sup>117)</sup>

Emden und  
die Hanse-  
häfen.

Bei der weiteren Ausgestaltung der deutschen Seehäfen-Ausnahmetarife steht im Vordergrund des Interesses die Frage, ob und in welchem Maße dabei der jüngste große Reichshafen an der Nordsee, das preußische Emden, tarifarisch zu begünstigen wäre. Wenn hier grundsätzlich davon ausgegangen wird, daß es im Reichsinteresse liegt, die verschiedenen deutschen Häfen, gleichviel, welchem Bundesstaat sie angehören, mit gleichem Maße zu messen sind, und wenn richtiger Weise es als Ruhm der preußisch-norddeutschen Eisenbahnverwaltung bezeichnet werden kann, auf dem Gebiete der Tarifpolitik im ganzen die Interessen aller Reichsglieder gleichmäßig berücksichtigt und sich von engherzigem ‚preußischem Partikularismus‘ ferngehalten

<sup>116)</sup> Vgl. Schulte a. a. O., S. 485 f., ‚Der Kampf der Rheinschiffahrtsinteressenten gegen die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnen‘, ferner besonders die Schriften des Eisenbahnpräsidenten Ulrich, ‚Staffeltarife und Wasserstraßen‘, 1894, ‚Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und deutsche Tarifpolitik‘, 1898, sowie ‚Preußische Verkehrspolitik und Wasserstraßen‘ 1909, einerseits, sowie andererseits besonders die Jahresberichte der Duisburger (Ruhrorter) Handelskammer und die Denkschrift a. a. O., Anm. 82.

<sup>117)</sup> So betrug nach Stubmann, Holland und sein deutsches Hinterland, a. a. O., 1901, S. 56 f., und Krziza, Emden und der Dortmund-Emskanal, 1912, S. 150 f. ausweislich der Holländischen Statistik die Gesamtausfuhr und Einfuhr Hollands über die preußische Grenze im Jahre 1893 und 1909 in 1000 Tonnen:

	auf Flüssen u. Kanälen	in 100 Teilen	auf d. Eisenbahnen	in 100 Teilen
	d. Gesamtverkehrs		d. Gesamtverk.	
Ausfuhr	1893	3 599,2	73	1 106,3
	1909	15 090,7	90	1 717,9
				23
				10!
Einfuhr	1893	2 967,3	45	3 412,5
	1909	10 293,6	60	5 226,2
				51
				33!

zu haben, dann wird man nicht umhin können, zu sagen, daß hier wie auf anderem Gebiete es verfehlt erscheinen würde, innerhalb des Reiches durch Schaffung künstlicher, mit dem Verhältnis der natürlichen Lage nicht in Einklang zu bringender, besserer Wettbewerbsbedingungen für Emden dieses gewissermaßen gegen die alten Hansestädte Hamburg und Bremen mit seinem Vorhafen Bremerhafen auszuspielen. Nur insoweit als Rücksichten auf den weiten, Menschenalter und länger zurückliegenden Vorsprung Hamburgs und Bremens in der Vielseitigkeit ihrer Handels- und Schiffsverbindungen maßgebend sein können, ließe sich vielleicht eine vorübergehende tarifarische Begünstigung Emdens auf gewissen Gebieten in beschränktem Maße verteidigen. In jedem Falle aber würde zu vermeiden sein, daß Hamburg und Bremen durch Herunterdrückung der Bedingungen ihrer Wettbewerbsmöglichkeiten mit Emden mittelbar auch gegen Rotterdam und Antwerpen geschwächt werden. Das Interesse des Reiches würde leiden durch die Schwächung der Hansestädte, die ihren Handel, ihre Schifffahrt und Häfen aus eigener Kraft geschaffen haben und unterhalten, im Gegensatz zu den Rheinmündungshäfen und Emden, wo namentlich die so hohen Kosten der Hafenanlagen und Einfahrtswege von der Hochsee in der Hauptsache von dem ganzen Land, so für Emden von Preußen, für Rotterdam von Holland, für Antwerpen von Belgien getragen werden. Die Schwächung der Hansestädte wäre umso bedenklicher, als gerade gegenwärtig die fortwährende Steigerung der Größe der Schiffe und insbesondere ihres Tiefganges außerordentlich hohe Ausgaben für die Vertiefung der die Verbindungsstraße zur Hochsee bildenden Flußunterläufe notwendig macht. Vor allem gilt dies für das dem unmittelbaren Verkehr der größten Überseeschiffe zurzeit noch zugängliche Hamburg, das jetzt zur Aufrechterhaltung dieses Zustandes für die Regulierung und Vertiefung der Unterelbe die außerordentliche Summe von rund 30 Millionen Mk.<sup>118)</sup> aufwenden muß, ohne diese Schifffahrtverbesserungen durch entsprechend hohe Abgaben, es sei denn durch Erhebung neuer, für den allgemeinen Wettbewerb Hamburgs mit den westlichen, insbesondere den fremdländischen Rheinhäfen nicht unbedenklicher Gebühren einbringen zu können. Eher als eine Schwächung der Wettbewerbsmöglichkeiten läge hier eine Unterstützung der alten Hansestadt im Reichs- und nicht zuletzt in Preußens Interesse.

Ganz anders verhält es sich für Emden und jene Hansestädte mit dem zweiten Mittel, den Verkehr Westfalens und des Rheingebietes nach Möglichkeit über deutsche Häfen zu lenken: der Verwendung der

II. Die Wasserstraßen.

<sup>118)</sup> Vgl. die Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 6. Januar 1907, S. 24 u. 25. Kosten der Stromkorrektur der Unterelbe bis Brunshausen 13 892 000 M., der Baggerungen 13 200 000 M., Verstärkung der Baggereigeräte etc. 2½ Mill. M. etc.

Die Tarifpolitik des Emsverkehrsnetzes.

dahinführenden Wasserstraßen, also des Dortmund-Herne-Emskanals mit der demnächst fertiggestellten Verbindungsstrecke nach dem Rhein bei Duisburg und dem alsbald zu bauenden Lippe-Seitenkanal nach Wesel. Die Verkehrsgebiete dieser als das Emswasserstraßennetz zu bezeichnenden künstlichen Großschiffahrtsstraßen bilden<sup>119)</sup> nach Maßgabe der Länge ihrer Wege vom Industriebezirk zu den Seehäfen (die Strecken Duisburg und Dortmund-Emden sind etwa ein Drittel kürzer als die von Duisburg und Dortmund-Bremerhaven) das natürliche Hinterland Emdens, wie das Weserverkehrsgebiet mit seiner geplanten Ausdehnung zum Main und weiter zur Donau<sup>119a)</sup> das natürliche Hinterland Bremens, das Verkehrsgebiet der Elbe das Hamburgs, das Verkehrsgebiet der Oder das Stettins bilden. Eine gesteigerte Verwendung des Emswasserstraßennetzes zur Beförderung des deutschen Verkehrs über deutsche Häfen berührt daher Emden in weit stärkerem Maße als der Ausbau der Eisenbahn-Ausnahmetarife nach den deutschen Seehäfen.

Es erhebt sich aber die Frage, ob und in welchem Umfange über das gegenwärtige Maß hinaus das Emsverkehrsnetz durch entsprechende Maßnahmen der Kanaltarifpolitik jenen Zwecken dienstbar gemacht werden kann, da bereits gegenwärtig die Kanaltarife außergewöhnlich niedrige und anscheinend schon unter jedes fiskalische Maß gestellt sind. Die Beantwortung der Frage macht ein näheres Eingehen auf die Verhältnisse des Dortmund-Emskanals notwendig.

Emden und der Dortmund-Emskanal: Der gegenwärtige finanzielle und

Bisher ist nach fast 15jährigem Betrieb des Dortmund-Emskanals trotz der niedrigen Tarife der staatswirtschaftliche Zweck nicht erreicht worden, weder unmittelbar durch Erzielung der erwarteten finanziellen Erträge, noch mittelbar durch Entwicklung des zu erwartenden<sup>120)</sup> Verkehrs. Das finanzielle Ergebnis, zunächst des eigentlichen Kanalbetriebes steht unter jeder Erwartung, denn die Einnahmen des Kanals, dessen Bau rund 80 Millionen Mk.<sup>121)</sup> gekostet

<sup>119)</sup> Die Längen der Kanal- und Flußstrecken betragen [vgl. die Begründung zum Schlepplmonopolgesetz von 1912, Drucks. d. H. d. A., S. 20 u. Anlage 2 und Sympher, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals, Bd. II, Anlage 2] von Duisburg (Dortmund) bis Bevergern 143 (93) km, von Bevergern bis Emden 162, zusammen 305 (271) km, von Bevergern bis Minden 105, von da bis Bremen 150, von da bis Bremerhafen 66 km, zusammen 464 (430) km.

<sup>119a)</sup> Vgl. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1912, S. 590, 616.

<sup>120)</sup> Damit ist nicht gesagt, daß die Verkehrsentwicklung nicht den Berechnungen der Kanalvorlage von 1886 (Drucks. No. 107 d. H. d. A.) entspreche.

<sup>121)</sup> Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, No. 64, V. Session 1912/13, S. 8. 79 430 000 M. (Nach dem Gesetz vom 26. Juli 1897, S. I, Preußische Gesetzsammlung 1897, 74 575 033 M.) In den Kommissionsberatungen nannte der Minister der öffentlichen Arbeiten nach dem Berichtsprotokoll No. 855 A, V. Session 1912/13, S. 125, die Summe von 83 500 000 M. In betreff der nicht eingerechneten neuerlichen Erweiterungsbaukosten siehe unten S. 33, Anm. 150—152.

hat, der daher jährlich rund 4 Millionen Mk. an Kapitalzins und Verzinsung<sup>122)</sup> der bisher aufgelaufenen ungedeckten Jahreskosten und weiterhin über 1 Million Mk. an Unterhaltungskosten<sup>123)</sup> beansprucht, haben im Jahre 1907 nach 9 Betriebsjahren mit rund einer halben Million Mk.<sup>124)</sup> erst den zehnten Teil jenes zu deckenden Jahresaufkommens erreicht und diesen zehnten Teil auch im Jahre 1910, für welches das Schuldkapital zuzüglich jener aufgelaufenen Ausfälle auf rund 120 Millionen Mk. und dementsprechend das erforderliche jährliche Deckungsaufkommen auf rund 6 Millionen Mk. anzusetzen ist, mit einem Einkommen von rund 650 000 Mk.<sup>125)</sup> kaum überschritten. Nicht viel anders als mit diesem Ergebnis, das von engerem finanztechnischem Standpunkt aus ein „finanzielles Fiasko“ genannt worden ist, verhält es sich mit den Erträgnissen des Haupthafens des Kanals, des Hafens von Emden, dessen Gesamteinnahmen selbst des Jahres 1910 — weit entfernt von einer Verzinsung, geschweige Tilgung der mit dem Kanalbau bis zum Jahre 1901 in Höhe von 22,6 Millionen Mk. aufgewendeten Anlagekosten<sup>126)</sup> — sogar noch von den laufenden Betriebsausgaben rd. 20 vom Hundert nicht zu decken vermochten,<sup>127)</sup> so daß hier ein Fehlaufkommen von rd. 1 Million Mk. zu verzeichnen ist. Dies Ausbleiben des finanzwirtschaftlichen Erfolges — wie es ähnlich noch andere Häfen erfahren haben<sup>128)</sup> — kann durch das bessere Ergebnis der Hauptbinnenhäfen Dortmund und Münster, wo über die Unterhaltungs- und Betriebskosten hinaus Überschüsse bis zu 3 vom Hun-

<sup>122)</sup> Gerechnet zu vier vom Hundert.

<sup>123)</sup> Vgl. die Tabelle bei Krziza, Emden und der Dortmund-Emskanal, 1912, S. 141, über die Jahre 1904—1910. Die Durchschnittsziffer war 1 031 132 Mark.

<sup>124)</sup> Krziza a. a. O., S. 141. 515 051 Mark.

<sup>125)</sup> Die Einnahmen an Kanalabgaben und sonstigen Einnahmen betragen 1908: 490 997 M., 1909: 557 050 M., 1910: 648 827 M. (Krziza a. a. O., S. 141), 1911: 674 058 M., 1912: 614 061 M. (Bericht des Münst. Anzeiger vom 11. Febr. 1913, No. 108).

<sup>126)</sup> Der Hafen ist 1879 vom preußischen Staat übernommen worden. Die einmaligen Neubaukosten beliefen sich seitdem (vgl. die Festschrift zur Eröffnung des neuen Emder Seehafens, 1901, S. 35—59 und Krziza a. a. O., S. 65—69):

1. Für den Bau des Binnenhafens mit Vorflutkanal	(1880—1888)	6 884 000 M.
2. Für den Bau des Außenhafens	(1899—1901)	8 962 000 M.
3. Für die Verbesserung des Emsseestromfahrwassers	(bis 1901)	6 768 000 M.

22 614 000 M.

<sup>127)</sup> Im Jahre 1910 betragen die Einnahmen aus Hafen- und Verkehrsabgaben 221 827 M., Pachtgeldern und sonstigen Einnahmen 222 805 M., insgesamt 444 632 M.; dagegen die Ausgaben 535 781 M., so daß das reine Jahresdefizit betrug 91 049 M. und das Gesamtdefizit (zugerechnet 4 % Zinsen von 25 Mill. M.) über eine Mill. Mark (vgl. Krziza, S. 136).

<sup>128)</sup> So der Hafen von Leer, vgl. Krziza a. a. O., S. 147/48.

dert des Anlagekapitals erzielt worden sind,<sup>129)</sup> nicht wett gemacht werden, ganz abgesehen davon, daß jene Ausfälle ebenso wie die des Kanalbetriebes den Staat treffen, an diesen günstigeren Erträgen aber in der Hauptsache die Gemeinden beteiligt sind.

verkehrswirt-  
schaftliche  
Fehlerfolg.

Das im ganzen betrachtet an sich nicht zweifelhafte finanzwirtschaftliche Mißergebnis wäre dennoch kein allgemein staatswirtschaftliches, wenn ihm ein entsprechender verkehrswirtschaftlicher — durch den Einfluß auf die Finanzkraft der beteiligten Steuerzahler jene Ausfälle mittelbar aufhebender — Erfolg die Waage hielte. Ein solcher Erfolg steht aber aus. Denn wenn auch der Güterverkehr des Kanals im Jahre 1910 insgesamt 3,1 Millionen Tonnen, in Emden 2,2 Millionen Tonnen<sup>130)</sup> (d. s. sieben Hundertstel des Rheingrenzverkehrs) betragen hat, kann diese an sich<sup>131)</sup> erhebliche und erfreuliche Verkehrsziffer nicht als den Aufwendungen und der erreichbaren Leistungsfähigkeit des Kanals entsprechend gehalten werden, da der Verkehr des Kanals, wie bekannt<sup>132)</sup> und noch jüngst von Krziza<sup>133)</sup> näher dargelegt ist und derzeit in den Landtagsverhandlungen über das Schleppmonopolgesetz eingehend erörtert wird,<sup>134)</sup> auf die engste unmittelbare Kanalzone<sup>135)</sup> beschränkt ist, ja, nicht einmal diese beherrscht, so daß ein erheblicher Teil des Verkehrs, selbst der am Kanal belegenen Plätze, wie z. B. Dortmunds,<sup>136)</sup> von und nach der See sich billiger auf der Eisenbahn und dem Rhein mit Umschlag in Duisburg bewegt, als auf dem unmittelbaren Kanalwege. Auch die Tatsache, daß Herabsetzungen der Eisenbahntarife, wie z. B. die Einführung der Notstandstarife des Vorjahres und dieses Jahres (1912), mit einem Schlage den Kanalverkehr der betroffenen

<sup>129)</sup> Vgl. Krziza, S. 144 u. 147.

<sup>130)</sup> Genau: 3 162 675 Tonnen (vgl. Krziza, S. 137, u. Übersicht über den Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals) bzw. 2 220 582 Tonnen (vgl. Statistik des deutschen Reiches, Bd. 245, II. S. XV.)

<sup>131)</sup> Vgl. auch die Begründung zu dem Schleppmonopolgesetzentwurf. Drucks. d. H. d. A., Nr. 625, 1912, S. 9/10. Es kommt aber nicht auf die absolute Steigerung an, sondern auf die Relativität derselben zu den oben dargelegten Umständen.

<sup>132)</sup> Vgl. z. B. den Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund von 1908, S. 44.

<sup>133)</sup> A. a. O. „Emden und der Dortmund-Ems-Kanal = Bd. VIII der Probleme der Weltwirtschaft“. 1912. SS. 118, 124, 133, 159 f.

<sup>134)</sup> Vgl. bes. den Bericht der 22. Kommission, Drucks. d. H. d. A. Nr. 855 A, bes. S. 17, 40, 65—67, 83—87, 88, 90, 92, 127 f., 132, sowie Nr. 855 B., S. 14 f.

<sup>135)</sup> Die Eisenbahnzufuhrkosten sind verhältnismäßig so hohe, daß selbst für nur einige Kilometer entfernt liegende Unternehmungen der Kanal wirtschaftlich unerreichbar ist. Vgl. z. B. die Ausführungen des Abg. Hirsch im H. d. A., Verhandlungsbericht vom 28. Okt. 1912, S. 7412.

<sup>136)</sup> Vgl. Anm. 133 u. 138.

Warengruppen brach gelegt haben,<sup>137)</sup> beweist zur Genüge, wie eingeschnürt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Kanals und wie weit gegenwärtig das Maß der Entfernung von dem beabsichtigten Zweck ist, dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk eine billige deutsche Verkehrsstraße zum Weltmarkt zu bieten.

Im einzelnen betrachtet gilt dies vor allem für den Getreideverkehr, der auf dem Kanal mit verhältnismäßig so hohen Abgaben belastet ist, daß dieselben, über den agrarpolitischen Zweck weit hinausgehend, den Getreideverkehr auf den oberen Kanalstrecken zugunsten der Rhein-Eisenbahnwege stark zurückdrängen<sup>138)</sup> — gelangten doch im Jahre 1911 z. B. selbst nach Dortmund über Rotterdam-Duisburg 34 500 Tonnen, über Emden nur 24 000 Tonnen<sup>139)</sup> —, nicht zum Nutzen der Landwirtschaft, für die es gleichgültig ist, ob das Getreide von Emden oder Rotterdam in das Land kommt, zum Schaden aber der anderen Erwerbsklassen und der fiskalischen und nationalen Interessen. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Holzeinfuhr,<sup>140)</sup> die auf dem Kanal — verschwindend gering im Verhältnis zu der Einfuhr auf dem Rhein — unter dem Druck dieses übermächtigen Wettbewerbes seit 1908 sogar ständig zurückgegangen ist. Aber auch der Kohlen- und Erztransport, der etwa zwei Drittel des gesamten Kanalverkehrs ausmacht,<sup>141)</sup> ist fern von dem erstrebten Ziel. Noch nicht ein Drittel selbst des skandinavischen Erzes gelangte über Emden, mehr als zwei Drittel dagegen über Rotterdam zum rheinisch-

---

<sup>137)</sup> Vgl. die Ausführungen des Abg. Herold vom 28. Okt. 1912. Verhandlungsbericht d. H. d. A., S. 7384 und die Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten darauf, S. 7393, wonach zur Behebung des Mißstandes für die Dauer der Eisenbahnausnahmetarife die Kanaltarife entsprechend herabgesetzt sind.

<sup>138)</sup> Nach Duisburg gelangten im ganzen 838 789 Tonnen Getreide (vgl. Jahresbericht der Duisburg-Ruhrorter Häfen für 1910) oder mehr als das Dreifache der Gesamteinfuhr von Emden Kanalaufwärts. (1910 242 600 Tonnen.) Vgl. Krziza, S. 132.

<sup>139)</sup> An und für sich erscheinen die Kanaltransportkosten einschließlich Abgaben zwar billiger als die Rhein-Eisenbahnfrachtkosten, jedoch nicht so viel billiger, daß sie den Vorsprung des Rheins an vielfacheren Handelsbeziehungen und Verfrachtungsgelegenheiten überholen können. Vgl. die Ausführungen des Vertreters des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Schlepplmonopol-Kommission, Drucks. d. H. d. A., Nr. 855 A, S. 65 f., 84—85 u. unten S. 34/35.

<sup>140)</sup> Vgl. Krziza, a. a. O., S. 118 und den Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund, wonach die Frachtkosten pro Tonne Rotterdam—Dortmund 6,15—6,25 Mark, gegen 6,35—6,40 Mark Emden—Dortmund betragen. Die Kanaleinfuhr betrug 1908: 56 731 Tonnen, 1910: 37 576 Tonnen, die Gesamtholzausfuhr über Rotterdam nach Duisburg (vgl. 5. Jahresbericht der Duisburg-Ruhrorter Häfen für 1910, S. 10) 342 701,5 Tonnen.

<sup>141)</sup> Von dem Gesamtverkehr von 3 162 675 Tonnen entfallen 1 044 457 Tonnen auf Kohlen und 929 279 Tonnen auf Erze. (Vgl. Übersicht des Dortmund-Ems-Kanals, Krziza, a. a. O., S. 137.)

westfälischen Industriebezirk.<sup>142)</sup> Die Kohlenausfuhr auf dem Kanal, die 1910 mit im ganzen 789 120 Tonnen<sup>143)</sup> etwa ein Zehntel der Ausfuhr auf dem Rhein<sup>144)</sup> betrug, ging in Höhe von nur 1526 Tonnen nach den deutschen Nordseehäfen und in Höhe von 144 819 Tonnen nach den deutschen Ostseehäfen<sup>145)</sup> gegenüber einer englischen Einfuhr nach diesen Häfen von insgesamt rund 9 Millionen Tonnen,<sup>146)</sup> und blieb somit in hoffnungsloser Entfernung von der Verwirklichung jenes Hauptsatzes der Begründung der Kanalvorlage:

„Die durch den Kanal hergestellte billige und leistungsfähige Wasserstraße wird das Mittel bieten, der westfälischen Kohle die unbedingte Herrschaft auf den deutschen Nordseeplätzen zu sichern.“<sup>147)</sup>

Diese Tatsachen stehen auch der — übrigens durch die Verkehrsentwicklung des Jahres 1912, das trotz des Weiterganges der Hochkonjunktur in den ersten dreiviertel Jahren einen absoluten Rückgang des Kanalverkehrs<sup>148)</sup> von 2,02 Millionen Tonnen auf 1,98 Millionen Tonnen gebracht hat, vorbedeuteten — Annahme im Wege, daß in Zukunft unter den gegenwärtigen Bedingungen eine wesentliche Änderung der jetzigen finanz- oder verkehrswirtschaftlichen Ergebnisse stattfinden kann. Im Gegenteil wird die Befürchtung nicht ohne Grund geltend gemacht werden können, daß eine Steigerung des Verkehrs auch nur in dem Maße, das notwendig ist, um das gegenwärtige Verhältnis der Finanz- und Verkehrsleistungen des Kanals zu den Anlagekosten und der natürlichen Leistungsfähigkeit desselben aufrecht zu erhalten, nicht eintreten wird.

Verschärfung  
durch Eröffnung  
des  
Rhein-Herne-  
Kanals.

Denn es ist zu dem Dargelegten in Zukunft weiter in Rechnung zu setzen einmal in finanzieller Beziehung, daß das Schuldkapital<sup>149)</sup> durch neue außerordentliche Aufwendungen sowohl für den

---

<sup>142)</sup> Die Einfuhr von skandinavischem Erz betrug im Jahre 1910 in Emden: 799 569 Tonnen (vgl. Krziza, a. a. O., S. 113), dagegen in Rotterdam: 1 819 426 Tonnen (vgl. Bericht d. Rotterd. Handelskammer v. 1910, S. 201).

<sup>143)</sup> Vgl. Krziza, a. a. O., S. 123.

<sup>144)</sup> 7 578 746 Tonnen (s. Statistik d. deutschen Reiches, Bd. 245 II, S. 12).

<sup>145)</sup> Vgl. Krziza, a. a. O., S. 127.

<sup>146)</sup> Die englische Steinkohlenausfuhr betrug i. J. 1910 nach dem statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich v. J. 1911, S. 255, 9 653 115 Tonnen. In Rotterdam wurden engl. Kohlen eingeführt 817 025 Tonnen (vgl. Bericht d. Rotterd. Handelskammer a. a. O., S. 134), über die Grenze bei Emmerich gingen 873 329 Tonnen (Statistik des deutschen Reiches, Bd. 245 II, S. 122).

<sup>147)</sup> Drucks. d. H. d. A. 1886, Nr. 107, S. 1213.

<sup>148)</sup> Bericht des „Münsterschen Anzeigers“ über „Emden“, vom 16. Okt. 1912, wonach der „See- und Kanalverkehr von 2 021 814 auf 1 977 732 Tonnen zurückging.“

<sup>149)</sup> Vgl. oben S. 29.

Kanal selbst und die Unterems in Höhe von rund 26 Millionen Mark<sup>150)</sup> wie für den weiteren Ausbau des Hafens von Emden in Höhe von 20 Millionen Mark,<sup>151)</sup> einschließlich der aufgelaufenen Unterhaltskosten und Zinsverluste, nunmehr auf rund 200 Millionen Mark angewachsen ist,<sup>152)</sup> so daß der gegenwärtig für die Verzinsung und Unterhaltung herauszuwirtschaftende Mindestrentabilitätsertrag rund 10 Millionen Mark beträgt, wovon nach dem Stande der Kanal- und Seehafeneinnahmen des Jahres 1912<sup>152a)</sup> etwa 9 Millionen Mark jährlich ungedeckt bleiben. Sodann ist in verkehrswirtschaftlicher Beziehung zu erwägen, daß der gegenwärtige, zwei Drittel des Gesamtverkehrs ausmachende Kanalverkehr mit Emden durch den demnächst fertiggestellten Abweg des Dortmund-Emskanals nach dem Rhein — den heute schon vielfach als „verlängerten Rheinhafen“<sup>153)</sup> betrachteten Rhein-Hernekanal — unter den gegenwärtigen Voraussetzungen wesentliche Einschränkungen erleiden muß, die um so bedenklicher erscheinen, wenn und soweit das den durchgehenden Verkehr und die aussichtsreiche Entwicklung der selbstfahrenden Frachtkähne bedrohende Schleppmonopol eine Verteuerung der Frachten mit Emden mit sich bringt.<sup>154)</sup>

Das Schleppmonopol.

Die unter den bestehenden und geplanten<sup>155)</sup> Tarifverhältnissen eintretenden verkehrswirtschaftlichen Einschränkungen sind so groß,

Schädigung Emdens.]

<sup>150)</sup> Ergänzungsbestimm<sup>ante</sup>-a. Grund des Gesetzes vom 1. 5. 1905 (Ges. S. S. 180) 6 150 000 Mk., für Regulierung der Unterems 7 780 000 Mk., für den Bau von Schleppzugsschleusen etc. seit 1907 bewilligt rd. 12 Mill. Mk. (Private Mitteilung.)

<sup>151)</sup> Weiterer Ausbau des Hafens zu Emden, Vorarbeiten 1904—06 2 393 500 Mk. und Hauptanschlag (Bewilligungen 1906—1912 13 648 000 Mk.) 18 545 000 Mk. (vgl. Anlage 7 zum Bericht der Schleppmonopolkommission, Drucks. d. H. d. A. 855 B.), Aufwendungen für den Emsstrom seewärts 1901—1910 rd. 2 500 000 Mk. (vgl. Krziza a. a. O., S. 69).

<sup>152)</sup> Eine genaue übersichtliche Nachweisung fehlt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten führte in der Beratung der Schleppmonopolkommission (vgl. den Bericht a. a. O., S. 136) als Gesamtsummen der reinen Staatsaufwendungen an:

40 Mill. Mk. für Emden,

86,5 „ „ für den Dortmund-Ems-Kanal und die Emsbegradigung,

40 „ „ für die untere Ems, zusammen

166,5 Mill. Mk. ohne Zins und Unterhaltskosten.

<sup>152a)</sup> Die Kanaleinnahmen betragen 1912 614 061 M., die Emdener Seehafeneinnahmen 513 100 M. (Bericht im „Münst. Anzeiger“ v. 11. Febr. 1913, Nr. 108.)

<sup>153)</sup> Vgl. Zeitschrift ‚Der Rhein‘ 1912, Nr. 17, S. 129.

<sup>154)</sup> Das im Hause der Abgeordneten in der 3. Lesung beschlossene Kompromiß dürfte diese Bedenken zum Hauptteil beseitigen.

<sup>155)</sup> Vgl. die Begründung zum Schleppmonopolgesetz (Drucks. d. H. d. A. Nr. 655, S. 13 ff.): Der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal ist zwar verhältnismäßig stärker (pro Tonnen-km im Verhältnis 1:20 und mehr) belastet, aber schematisch gleichmäßig ohne jene, unten Seite 36/37 näher erörterte, notwendige weitere Differenzierung.

daß die teilweise Abtrennung des Verkehrs der oberen Kanalstrecken von der Ems und Emden nicht nur zu befürchten, sondern mit aller Deutlichkeit für die Hauptgüter Getreide, Erz und Kohlen zahlenmäßig festzustellen ist. Zunächst die Getreidebeförderung — die, wie dargelegt, schon gegenwärtig zum Süden des Kanals, besonders nach Dortmund, überwiegend vom Rheine her stattfindet, obwohl (nach den Vorlagen der Regierung)<sup>156)</sup> die Gesamtbeförderungskosten auf dem Kanalwege Emden-Dortmund um 64 vom Hundert billiger sind als auf dem Rhein-Eisenbahnwege Rotterdam-Duisburg-Dortmund<sup>157)</sup> — wird in Zukunft auf dem Wasserwege Emden-Dortmund um 18 vom Hundert (im Winter um 29 vom Hundert)<sup>158)</sup> teurer sein als auf dem Wasserwege Rotterdam-Dortmund. Selbst Münster, das gegenwärtig im Kanalwege von Emden einen Vorsprung von 167 vom Hundert hat,<sup>159)</sup> wird nur noch einen Vorsprung von kaum 12 vom Hundert (im Winter gar keinen)<sup>160)</sup> haben. Mit Rücksicht auf die weiteren Vorteile, die der Rheinweg durch seine vielfacheren Handelsbeziehungen und Frachtangelegenheiten etc. bietet<sup>161)</sup> — Vorteile, die selbst der derzeitige Vorsprung des Emsweges für den Getreideverkehr nach Dortmund von 64 vom Hundert nicht wettzumachen vermocht hat —, erscheint die Folge unvermeidlich, daß das sehr erhebliche Getreidegeschäft Emdens mit Münster und den südwärts gelegenen Kanalplätzen eingehen wird und damit, da dieser Verkehr mehr als drei Viertel des Gesamtgetreideverkehrs von Emden kanalaufwärts ausmacht,<sup>162)</sup> überhaupt Emdens Getreidehandel und Schifffahrt zu Gunsten Rotterdams aufgehoben werden wird.<sup>163)</sup> Nicht viel weniger bedenklich erscheinen die Verhältnisse des zukünftigen Erz- und Kohlenverkehrs. Hier wird der Vorsprung der unmittelbar am Kanal belegenen Plätze Herne und Dortmund (bezw. der Zechen Victor und Hardenberg), der zur Zeit für Erz 69 und 87 vom Hundert, für Kohlen 50 und 69 vom Hundert beträgt, auf 5 und 17 vom Hundert für

---

<sup>156)</sup> Vgl. die Anlagen 3a bis 3c zu dem Bericht der Schlepplmonopol-Kommission a. a. O. Drucks. d. H. d. A. Nr. 855 B. 1912, S. 14 ff.

<sup>157)</sup> Die Beförderungskosten pro Tonne betragen jetzt 6,39 Mk., später 3,49 Mk.

<sup>158)</sup> Die Kosten sollen betragen 4,11 Mk. (von Oktober bis Februar 4,51 Mk.) gegen 3,49 Mk.

<sup>159)</sup> Die Beförderungskosten betragen 3,40 Mk. gegen 8,09 Mk.

<sup>160)</sup> Die Beförderungskosten sollen betragen 3,50 Mk. (von Oktober bis Februar 3,90 Mk.) gegen 3,90 Mk.

<sup>161)</sup> Vgl. oben Anm. 139.

<sup>162)</sup> Der Gesamtverkehr betrug 1910: 242 600 Tonnen; davon gingen 157 763 Tonnen nach Münster, nach Dortmund 27 418 Tonnen. Krziza a. a. O. S. 132/133.

<sup>163)</sup> Daß der Dortmund-Ems-Kanal als solcher in seinem südlichen Teil und dem Emdener Hafen im Getreideverkehr gefährdet werde, ist in den Schlepplmonopolkommissionsverhandlungen vom Vertreter des Ministers der öffentl. Arbeiten ausdrücklich erklärt worden. Vgl. den Bericht a. a. O., S. 67.

Erz und 2,8 und 12 vom Hundert für Kohlen<sup>164)</sup> zurückgehen. Bei Erwägung wiederum der anderen Vorteile des Rheinweges erscheinen die Ausführungen der Beteiligten, daß auch das Erz- und Kohlen-geschäft des Emskanals und Emdens schwere, wesentliche Beeinträch-tigungen erleiden müsse, nur zu gut begründet.<sup>165)</sup>

Wenn sich somit für die Zukunft noch mehr wie für die Gegen-wart erweist, daß die Anlagen des Hafens von Emden wie des Dortmund-Emskanals unter den gegebenen Voraussetzungen we-der ihren finanz- noch verkehrswirtschaftlichen Zweck erreichen können, so läßt sich die Frage nach der grundsätzlichen Rich-tigkeit der Anwendung der Mittel zu jenem Zwecke, der Gestaltung der Tarife des Kanals nicht vermeiden. Als Antwort wird sich, da eine Erhöhung der Tarife mit Sicherheit einen unverhältnismäßig starken Rückgang des Verkehrs und infolgedessen auch einen absoluten Rückgang der Einnahmen — ganz abgesehen von dem Rückschlage auf den weiteren mittelbaren Kanalverkehr — zur Folge haben würde, nur eine durchgreifende Ermäßigung der Kanaltarife finden lassen.

Die Gefahr, daß hierdurch die Einnahmen nicht im Verhältnis zu den wachsenden Betriebsausgaben steigen oder gar sinken werden, erscheint gering mit Rücksicht auf das steigende Aufkommen aus dem größeren Massenverkehr, das eher die Annahme auch absolut steigen-der Einnahmen begründet erscheinen läßt. Aber selbst wenn, nament-lich für eine gewisse Übergangszeit, ein Sinken der Einnahmen in Rechnung zu setzen wäre, würde mit Fug und Recht gesagt werden können, daß zur Erreichung des allgemeinen staatswirtschaftlichen Zweckes des Kanals und der mit ihm zusammenhängenden Anlagen, vor allem des Hafens von Emden, die Möglichkeit selbst eines Sinkens an sich schon im Verhältnis zu dem erforderlichen Aufkommen so geringer Kanaleinnahmen — wie selbst der des Jahres 1910 von 650 000 Mark — keine für die Staatsfinanzen erheblich ins Gewicht fallende ist und mit in Kauf genommen werden muß, um wenig-

Notwendigkeit  
der Tarif-  
reform:  
an sich,

---

<sup>164)</sup> Die Erz beförderungskosten pro Tonne betragen von Rotterdam nach Herne und Dortmund jetzt 2,70 und 3,00 Mk., später 1,71 und 1,90 Mk., von Emden nach Herne und Dortmund jetzt 1,60 und 1,60 Mk., später 1,62 und 1,62 Mk. Die K o h l e n beförderungskosten betragen von Rotterdam nach Herne und Dortmund jetzt 2,73 und 3,07 Mk., später 1,88 und 2,06 Mk., von Emden nach Herne und Dort-mund jetzt je 1,81 Mk., später je 1,83 Mk. Vgl. Anlagen 3b und 3c zu Nr. 855 B a. a. O.

<sup>165)</sup> Vgl. die Kommissionsverhandlungen a. a. O., Nr. 855 A, S. 85, 86, 87, 90. Krziza a. a. O., S. 169 und 170 etc. Für die sachgehende Erörterung dieser wie der anderen berührten großen Fragen der preußischen Verkehrspolitik im Land-tage erscheint es als Nachteil, daß Emden in der ersten Kammer desselben, im Herrenhause, nicht vertreten ist, während die meisten anderen — bis auf Stettin — Emden an wirtschaftlicher Bedeutung nicht gleichkommenden preußischen Häfen sich solcher Vertretung erfreuen.

stens in verkehrswirtschaftlicher Beziehung aus dem Kanal das zu machen, zu dem er in erster Linie gebaut worden ist: dem Industriebezirk eine nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich benutzbare Verkehrsstraße zum Weltmarkt und damit Handel und Verkehr, Binnen- und Seeschifffahrt, einen neuen Impuls zu geben.

zur Entlastung  
der Eisenbah-  
nen,

Die verkehrswirtschaftlich wie finanztechnisch begründete Forderung der Ermäßigung der Kanaltarife erfährt eine fernere Begründung durch die Berücksichtigung des weiteren Zweckes, dem die Kanäle ausgesprochenermaßen dienen sollen, der Entlastung der Eisenbahnen. Wenn mit dieser bei den Verhandlungen über den Bau der Kanäle gerade von seiten der Eisenbahnverwaltung in die erste Linie gestellten Begründung Ernst gemacht werden soll, dann erscheint schwerlich eine Zeit für die Verwirklichung geeigneter als die gegenwärtige, in der ein mehrere Tage andauerndes Versagen des Eisenbahngüterverkehrs im Industriebezirk schon ohnedies Bedenken wachgerufen hat, ob nicht eine die schädlichen Folgen des Unvermögens der Eisenbahnen für die Industrie wenigstens abschwächende Gegenwirkung durch eine entsprechende Gestaltung der Kanaltarife und dadurch ermöglichte bessere Ausnutzung des Kanals hätte erzielt werden können.<sup>166)</sup>

nationalwirt-  
schaftlich.

Sind diese Erwägungen gerechtfertigt schon vom engeren staatswirtschaftlichen Gesichtspunkte, so sind sie es erst recht von dem hier zum Ausgang genommenen national-volkswirtschaftlichen — wenn der Kanal betrachtet wird als ein Mittel, das Maß jener erörterten Abhängigkeitsverhältnisse Deutschlands vom Auslande herabzumindern und dafür Deutschlands Handel und Schifffahrt, Land und Leuten durch den Verkehr der deutschen Waren über deutsches Land und Häfen neue Lebensmöglichkeiten zu gewähren. Erschien von jenem Standpunkt aus eine grundsätzliche Ermäßigung der Tarife dringend geboten, so wird hier darüber hinaus das Ziel ein solcher Ausbau der zu ermäßigenden Tarife sein, daß der überseeische Güterverkehr des Emswasserstraßennetzes von und nach den Ausgangspunkten an der Ruhr- und Lippemündung wie den anderen End- und Zwischenplätzen seinen Weg möglichst über die deutschen Häfen, in erster Linie über das günstigst gelegene Emden nimmt.

Kanal-  
seehäfen-  
ausnahme-  
tarife,

Demgemäß wären — entsprechend den Eisenbahnseehäfen-Ausnahmetarifen — möglichst niedrige, gestaffelte Kanalsee-

---

<sup>166)</sup> Vgl. die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten vom 4. November und 3. Dezember 1912 über die Interpellation Arendt und König betr. Wagenmangel, Verkehrsstockungen und Sperrung des Eisenbahngüterverkehrs. Verhandl.-Berichte S. 7722 ff. u. 8348 ff. und insb. die treffenden Ausführungen des Abg. Graf Kanitz in der Reichstagsinterpellation betr. den Wagenmangel in der Sitzung v. 8. Januar 1913, 'Nordd. Allg. Zeitung', Nr. 7, 1913.

häfen-Ausnahmetarife, durchgehend von den Endpunkten Dortmund, Duisburg und später Wesel und den anderen End- und Zwischenplätzen nach den deutschen Seehäfen und umgekehrt einzuführen. Zum Ausgleich für die Rheinschiffahrtsinteressen wie auch im Interesse der am Kanal belegenen Unternehmungen, vor allem der Kanalzechen, wären sodann Rhein-Binnensondertarife zu gewähren für den Verkehr der Kanalplätze mit den von Duisburg (Wesel) stromaufwärts belegenen Rheinhäfen. Über diese Mindestmaßnahmen hinaus wäre aber zu erwägen, ob nicht — zum wenigsten für eine gewisse Übergangszeit — der Verkehr über die nächsten deutschen Seehäfen ganz von Abgaben freizustellen wäre, in erster Linie für die beiden Güterarten, für welche eine stärkere Beteiligung der deutschen Seehäfen gegenüber den ausländischen besonders wünschenswert und möglich erscheint, für die Erzeinfuhr und Kohlenausfuhr. Den wenigen 100 000 Mark,<sup>167)</sup> welche der Staat durch einen solchen vorübergehenden Verzicht verlieren würde, ständen dann außerordentliche Vorteile gegenüber, nicht nur mittelbar für die gesamte Volkswirtschaft des rheinisch-westfälischen Industriebezirks mit den nördlich vorgelagerten deutschen Landen und damit für die Steuerzahlungsfähigkeit der beteiligten Bevölkerungskreise, sondern auch unmittelbar durch eine sichere gute Verzinsung der kostspieligen Hafenanlagen, vor allem derjenigen Emdens. Hand in Hand mit der Gestaltung der Tarife des Emswasserstraßennetzes muß naturgemäß auch ein entsprechender Ausbau der Schleppgebühren der dem Schleppmonopol unterliegenden Kanalstrecken gehen.

-Rheinsondertarife

So sicher es nun ist, daß eine zweck- und zielbewußte Eisenbahn- und Kanaltarifpolitik auf den beschriebenen Wegen einen außerordentlichen Fortschritt auf dem Gebiete nationaler Verkehrspolitik zeitigen kann, eine Politik, die erleichtert ist durch die Einheit der Verwaltung der Eisenbahnen und Wasserstraßen, so fest sind andererseits die Grenzen dieses Fortschrittes bestimmt durch die nicht erreichbare weit größere natürliche Leistungsfähigkeit der nach den holländischen und belgischen Häfen führenden Schiffahrtsstraße des Rheinmündungslaufes. Diese größere Leistungsfähigkeit der Rheinstraße besteht in zwei wesentlichen Beziehungen derart, daß schon in jeder einzelnen die unbedingte wirtschaftliche Überlegenheit des Rheinweges gesichert ist.

III. Grenzen der Tarifpolitik.

Einmal gestattet der wesentlich größere — je nach dem Wasserstande die Ems- und Mittellandkanäle um ein Drittel bis um das Doppelte und mehr übertreffende — Tiefgang und die dem Schiffsbau eine Beschränkung kaum aufliegende große Längen- und Breitenaus-

Die Leistungsfähigkeit der Rheinsrasse.

<sup>167)</sup> d. h. der Betrag von den z. B. 1910 (vgl. oben S. 45, Anm. 95) 650 000 Mk. betragenden Gesamteinnahmen, der auf den Erz- und Kohlenverkehr entfällt.

dehnung des Rheinfahrwassers den Verkehr von Schiffsgefäßen, namentlich von Schleppkähnen einer die Kanalfahrzeuge um das Drei- bis Vierfache übertreffenden Tragfähigkeit.<sup>168)</sup> Dies Übergewicht wird noch weiter verstärkt durch die Möglichkeit der Zusammenstellung breiterer und längerer Schiffs(schlepp)züge.<sup>169)</sup> Die technische Überlegenheit der Rheinfahrstraße — die notwendig infolge der Verbilligung, welche aus der Vereinfachung des Massenverkehrs, besonders aus der Ersparnis an Verlade- und Schleppkräften entspringt, auch eine wirtschaftliche ist — dürfte daher selbst durch das Verhältnis 6 : 1 noch im geringen Maße ausgedrückt sein. Die andere wesentliche technische und noch mehr wirtschaftliche Überlegenheit besteht in der ungleich kürzeren, etwa nur die Hälfte der Zeit der Kanalfahrt Duisburg-Emden — rund 3 gegen 5 bis 6 Tage — erfordernden Dauer der Rheinfahrt Duisburg-Rotterdam, die ihren Grund hat sowohl in der kürzeren Stromstrecke von nur rund 215 gegen rund 300 km der Kanalstrecke Duisburg-Herne-Emden wie in der Freiheit von den die Schifffahrt so sehr behindernden Schleusen, deren im Kanalwege mehr als 24 (sieben und zwanzig) zu überwinden sind.<sup>170)</sup>

#### 4. Die deutsche Rheinmündung.

Zweck und Ziel.

Diese doppelte wesentliche technische und wirtschaftliche Überlegenheit der Rheinstraße über den Kanalweg läßt nicht in Zweifel ziehen, daß die Maßnahmen der Tarifpolitik nur die Ablenkung des Verkehrs des unmittelbaren Hinterlandes des Emswasserstraßennetzes, insbesondere des westfälischen Teiles des Industriebezirkes, über die ausländischen Seehäfen verhindern können, nicht aber, worauf es ankommt, eine Überleitung des deutschen Rheinverkehrs aus und nach dem gesamten Industriebezirk und weiter den südlichen Rheinlanden, Hessen, der Plalz, Franken, Baden, Württemberg, Lothringen, Elsaß und demnächst nach der Schiffbarmachung<sup>171)</sup> des Oberrheins bis zum Bodensee auch Schwaben und Oberbayern nach und von den deutschen Seehäfen ermöglichen können. Um dies als notwendig erkannte Ziel zu erreichen, bleibt nur der Ausweg des Baues einer neuen Schifffahrtsstraße, welche dem

<sup>168)</sup> Die Höchsttragfähigkeit der Kanalschiffe beträgt gegenwärtig rd. 800 Tonnen und ist nach Ausbau der Schleppzugschleusen bis 1000 Tonnen gestiegen (vgl. Krziza a. a. O., S. 95), während auf dem Rheine Kähne eine Tragfähigkeit von 2500 Tonnen und mehr schon gegenwärtig keine Seltenheit bilden (vgl. Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt v. Jahre 1911, S. 115). Der größte Kahn hatte eine Tragfähigkeit von 3583 Tonnen.

<sup>169)</sup> Die Schleppzugschleusen des Kanals vermögen nicht mehr als 2 größte Schleppkähne und einen Schleppdampfer zu bewältigen.

<sup>170)</sup> Vgl. Anlage 2 zu Nr. 625 Drucks. d. H. d. A. 1912.

<sup>171)</sup> Die erste Etappe von Basel bis Rheinfeldern ist in diesem Jahre (1912) genommen, vgl. auch oben S. 21 u. ‚Der Rhein‘, 1912, S. 296.

Rheine eine deutsche Mündung gibt, eine Mündung, die vor der bestehenden Vorteile bieten und sich daher vor allem von den hoffnungslosen Mängeln freihalten muß, an denen der Duisburg-Emskanal — wohl bemerkt, im Wettbewerb mit der Rheinstraße — leidet.

Die notwendigen Voraussetzungen einer deutschen Rheinmündungsstraße sind bereits in dem Aufsatz des Verfassers in den Grenzboten vom Juli 1912 über „die deutsche Rheinmündung“<sup>172)</sup> dargelegt und in kurzem nochmals hervorzuheben:

Zunächst vom Standpunkte des internationalen Rechts ist jede Maßnahme zu vermeiden, welche Deutschland vor der Welt auch nur in den schlechten Anschein setzt, in die bestehenden Rechte Hollands einzugreifen. Im Völkerrecht ist es seit Grotius<sup>173)</sup> ein Gemeinatz<sup>174)</sup> des internationalen Flußrechts, daß die Territorialhoheit an Strömen, welche nicht von der Quelle bis zur Mündung nationale Eigengewässer, sondern, das Gebiet mehrerer Staaten durchfließend, internationale Gewässer bilden, ein unumschränktes Verfügungs-, das heißt auch Ge- und Verbrauchsrecht an der fließenden Welle nicht gewährt, daß vielmehr ein gewisser Gemeingebrauch aller Anlieger besteht, der nicht zuläßt, daß der Gebrauch des einen ein den Gebrauch des anderen beeinträchtigendes Maß annimmt.

Es muß daher in jedem Falle eine merkliche, die holländische Schifffahrt oder andere holländische Interessen schädigende Entziehung des Wassers des Rheinstroms vermieden werden, so daß von vornherein den Versuchen der Boden genommen ist, Deutschland in der Wahrnehmung seiner berechtigten Interessen zur Befreiung aus einer Zwangslage in der internationalen öffentlichen Meinung Holland gegenüber ins Unrecht zu setzen, Versuchen, denen heute schon in der anglo-amerikanischen<sup>175)</sup> öffentlichen Meinung bemerkbarer Vorspann geleistet worden ist durch die schon erwähnten Vorschläge gänzlicher oder teilweiser Ablenkung des Rheinstroms. Auch bei etwaigen, mit einem Kanalbau zu verbindenden besonderen Anlagen wie Kraftwerken usw. wird eine Beeinträchtigung der holländischen Interessen in dem bezeichneten Rahmen dringlichst zu meiden und eine Verbin-

Die Voraussetzungen:

I. Die internationale Rechtsfrage. Grenzen der Gebietshoheit im internat. Flußrecht.

<sup>172)</sup> Die Grenzboten, Zeitschrift für Politik, Literatur und Kunst, Heft 28, Jahrgang 1912, S. 49—61.

<sup>173)</sup> Hugo Grotius, De jure belli ac pacis II, 3.

<sup>174)</sup> Vgl. z. B. v. Holtzendorf, Handbuch des Völkerrechts, Bd. 2, 1887, S. 302 f., 306; Ullmann, Völkerrecht, 1908, S. 296; Gareis, Institutionen des Völkerrechts, 1901, S. 77; v. Liszt, Das Völkerrecht, 1911, § 9, S. 82 f., § 27, S. 203 f.; Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, 1904, S. 277 (Nr. 52).

<sup>175)</sup> Z. B. wurde in diesem Jahre (1912) in den amerikanischen Blättern ausgeführt, Deutschland könne sich über die Bevorzugung der amerikanischen Schiffe im Panamakanalverkehr und den angeblichen Bruch des Vertrages mit England nicht beschweren, da es ja selbst entgegen dem internationalen Recht die holländische Rheinschifffahrt durch den Plan der Ablenkung des Rheins bedrohe.

dung solcher Projekte mit dem Kanalbau auszuschalten sein, so weit nicht die internationalen Rechte<sup>176)</sup> nach dem Satze des Gemeingebrauches gerechtfertigte, nirgends als nicht zulässig auch nur in Zweifel gezogene, im Gegenteil durch mannigfache Präzedentien rechtsanerkante, im Verhältnis zu den riesigen Wassermengen des Rheinstromes praktisch minimale Wasserentnahme zu Betriebszwecken des Kanals in Frage kommt — es sei denn, daß für weitergehende Anlagen ein Einvernehmen mit dem Untieranlieger Holland herbeigeführt würde.

Die einwandfreie Beobachtung des internationalen Rechtes ist, wie bereits in dem beredeten Aufsätze angedeutet<sup>176)</sup> ist, für Deutschland um so notwendiger, als bedacht werden muß, daß Deutschland mit Rücksicht auf die Lage der Quellen, Zuflüsse und Oberläufe der meisten und wichtigsten seiner Ströme, vor allem des Rheinstromes selbst, ein vitales Interesse an der unantastbaren Befolgung jenes Satzes hat. So wenig Deutschland es dulden könnte, daß die den Rheinstrom erst zu einer so wasserreichen und schiffahrtsgeeigneten Fahrstraße machenden Gletscherwasser durch künstliche Anlagen dem Rhein nicht zugeführt würden — oder daß andere Flußrechte deutscher Ströme wie der Elbe und Weichsel beeinträchtigt würden, kann Deutschland Holland in dem bestehenden oder dem durch die Natur der bestehenden Verhältnisse möglichen Gebrauch des Rheinstroms beeinträchtigen.

II. Die Leistungsfähigkeit.  
Der Wettbewerb des Rheinstroms:

Die zweite entscheidende Voraussetzung, mit der die Erreichung des national-, verkehrs- und finanzwirtschaftlichen Zweckes einer deutschen Rheinmündung steht und fällt, ist der Bau derselben in solchen Abmessungen, von solcher Leistungsfähigkeit, welche in der Bewältigung des Hauptteiles des über See kommenden und gehenden Rheinverkehrs die unbedingte Überlegenheit besitzt vor der natürlichen Rheinmündungsstraße. Mit andern Worten, die wirtschaftlichen Vorteile der Benutzung der neuen Wasserstraßen müssen in einem solchen Umfange vorhanden sein, daß nur ein nebensächlicher, nicht ins Gewicht fallender Teil des Verkehrs auf dem alten Wege bleibt. Nur dann wird die infolge der natürlichen Leistungsfähigkeit des Rheines so naheliegende Gefahr vermieden werden, daß der Kanal mangels eines entscheidenden Übergewichtes auch nicht einmal den Verkehr gewinnt, der ihm an sich zufließen müßte.

Die holländische Rheinmündung bietet einem deutschen Mündungskanal einen doppelten Wettbewerb, einmal als Binnenschiffahrtsstraße, insoweit der Kanal zur Aufnahme des durchgehenden Seeverkehrs unfähig ist, sodann als Seeschiffahrtsstraße, in-

---

<sup>176)</sup> Grenzboten a. a. O., S. 52.

soweit der Rhein eine solche nicht nur gegenwärtig ist, sondern nach Maßgabe der möglichen Stromverbesserung sein kann.

Als Binnenschiffahrtsstraße wird der Rhein nach der ihm in so seltenem Maße gegebenen natürlichen Leistungsfähigkeit, nach den allen Verkehrsbedürfnissen angepaßten Anlagen und Einrichtungen seiner Mündungshäfen, nach der Vielseitigkeit der in diesen angesessenen Handelsbeziehungen und Schiffahrtsverbindungen von dem Kanal, selbst als abgabefreien Binnenschiffahrtsstraße schwerlich übertroffen werden können, auch wenn hier die leicht überschätzten Vorteile in Rechnung gesetzt werden, die sich aus der durch das Fehlen der Flußströmung ermöglichten Benutzung schwächerer Schleppboote und Ersparnis an Zugkraft und aus der Möglichkeit der Erhaltung einer stets gleichbleibenden Fahrwassertiefe ergeben. Hinzu kommt, daß jene natürlichen und erworbenen Vorzüge des Rheinstroms für allen Rheinverkehr, der nicht mit den nordöstlichen Küsten des Kontinents unterhalten wird, gesteigert werden durch die gegenüber der Kanal-mündung Emden rund 300 km nähere Lage der Rheinmündungshäfen an den Hochstraßen des Überseeverkehrs. Ein Vorteil, der sich allerdings mit der Zunahme der Entfernung der überseeischen Verkehrsplätze verringert, aber für den atlantischen Verkehr, d. h. den Verkehr mit den Küsten Westeuropas bis Portugal und der nördlichen Hälfte der westafrikanischen Küste, schon allein — abgesehen von jenen anderen Vorzügen — entscheidend ins Gewicht fällt.

als Binnen-schiffahrts-  
strasse;  
die natürlichen  
und erworbe-  
nen Vorzüge,

die günstige  
Mündungs-  
lage,

Nur für den nordöstlichen Verkehr — worin aber der Verkehr mit den englischen Häfen nicht einbegriffen ist, da selbst noch die ost-englischen Häfen näher an der Rhein- als der Emsmündung gelegen sind — wird der Kanalverkehr überwiegende Vorteile bieten können vermöge der hier umgekehrt rund 300 km günstigeren Lage seines Mündungshafens zu den nordöstlichen Seestraßen. Indessen ist hierbei zu bedenken, daß für etwa die Hälfte des Nordostverkehrs, für den Verkehr mit den deutschen Häfen, vor allem mit den Hansestädten der Wettbewerb des demnächst fertiggestellten Rhein-Weserkanals und der anschließenden oder noch anzuschließenden östlichen Binnengroßschiffahrtsstraßen gegeben ist, welche dem Rheinverkehr die durchgehende, die Umladung vom Binnen- zum Seeschiff und umgekehrt ersparende Fahrt von und nach den deutschen See- und Binnenplätzen gestatten und daher vor der, mindestens eine Umladung erfordernden Benutzung des Kanals als Binnenschiffahrtsstraße entscheidende Vorteile bieten.<sup>177)</sup>

der Nordost-  
verkehr,

Wird weiter in Erwägung gezogen, daß der Nordostverkehr im

---

<sup>177)</sup> Vgl. die hier zutreffenden Ausführungen in dem Aufsätze der *Weserzeitung* vom 17. Juli 1912 (Nr. 23 617).

ganzen ungefähr nur auf 15 vom Hundert des Rheinmündungsverkehrs zu bemessen ist,<sup>178)</sup> so ergibt sich, (nach dem aus den gegebenen Gründen gebotenen Abzug des größten Teiles des deutschen Verkehrs von dem Nordostverkehr<sup>179)</sup>), daß der von dem Kanal im Binnenschiffahrtsverkehr im Wettbewerb mit dem Rhein übernehmbare Anteil<sup>180)</sup> an dem Gesamtrheinmündungsverkehr kaum erheblich höher als auf ein Zehnteil bis ein Achteil, also gegenwärtig nur auf 3—4 Millionen Tonnen angesetzt werden kann, und dies nur unter der Voraussetzung, daß nicht Schiffahrtsabgaben erhoben werden, welche den Vorsprung des Kanals zu stark verkürzen, wie dies nicht anders angenommen werden kann bei Erhebung von Abgaben, die in nennenswertem Verhältnis zu den Anlagekosten oder auch nur den Unterhaltskosten des Kanals stehen.

So erdrückend hiernach der Wettbewerb des Rheines gegenüber dem Kanal im beiderseitigen Binnenschiffahrtsverkehr erscheint, ist dieser Wettbewerb doch insoweit ausgeschaltet oder ausschaltbar, als den Seeschiffen die unmittelbare Zufahrt zu den deutschen Rheinlanden gestattet ist oder wird, weil die Seefahrt hier, von besonderen Fällen abgesehen, vor der Binnenfahrt einen weiten Vorsprung hat durch die — noch später im einzelnen darzulegenden<sup>181)</sup> — großen Vorteile viel billigerer Frachtkosten, teilweiser Ersparung der Umladung und damit verbundener besserer Erhaltung der Waren.

Die Menge des Verkehrs, den hiernach ein als Seeschiffahrtsstraße gebauter Kanal dem Rheinwege als Binnenschiffahrtsstraße entziehen könnte, wird aber erheblich gemindert und damit die Spannung der Größenverhältnisse des Kanals nach oben hin erweitert durch den Wettbewerb des Rheines selbst als Seeschiffahrtsstraße.

Der Wettbewerb des Rheins als Seeschiffahrtsstraße besteht bereits gegenwärtig in nicht unbeachtlichem Maße<sup>181a)</sup> und wird in einem beträchtlich ins Gewicht fallenden Maße in Rechnung zu setzen

als Seeschiff-  
fahrtsstrasse  
der kleinen  
Fahrt;

---

<sup>178)</sup> Vgl. die Aufstellung und Quellen unten S. 44. (Nach dem Anteil an dem einlaufenden Schiffsrauminhalt betrug im Jahre 1910 der Anteil des Nordostverkehrs in Rotterdam 25, in Amsterdam 20 vom Hundert, nach dem Anteil an der Schiffszahl in Antwerpen 27 vom Hundert, welche Anteilsziffern aber erheblich zu mindern sind, da in den Ziffern ein starker, Güter nur in geringem Maße ein- und ausführender Anlaufsverkehr, besonders der Linienschiffahrt enthalten ist.)

<sup>179)</sup> Der Verkehr mit Deutschland betrug 13,12 v. H., darunter allein der Verkehr mit den Hansestädten 8,38 v. H. Vgl. Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer für 1911 a. a. O., S. 126.

<sup>180)</sup> Von dem Verkehr, der sich auf dem Kanal von sich aus (s. unten S. 57) entwickeln könnte (es wäre insbesondere die Entwicklung eines starken nordöstlichen Kohlenausfuhrverkehrs zu erwarten), ist hier nicht die Rede.

<sup>181)</sup> Vgl. unten S. 54 u. 55.

<sup>181a)</sup> Vgl. oben S. 13, Anm. 42.

sein nach der in Verfolg eines unzureichenden Kanalbaues mit Sicherheit zu erwartenden Verbesserung und Vertiefung des Rheines zu einer wahren Seeschiffahrtsstraße. In dieser Beziehung ist schon eingangs<sup>182)</sup> dargelegt, daß eine Vertiefung des Fahrwassers bis um 1½ bis 2 m als ohne erhebliche Schwierigkeiten erreichbar angenommen wird, so daß der Kanal je nach dem mittleren Niedrig-, Mittel- und höheren Wasserstand mit dem Wettbewerb einer Seeschiffahrtsstraße von einer durchschnittlichen Fahrwassertiefe von 4½—5, 5½—6 und mehr Metern rechnen muß, einer Fahrwassertiefe, die je nach dem Wasserstande die Fahrt von Seeschiffen eines Tiefganges von 4—6 Meter und mehr gestattet, sofern für die Fahrt der Seeschiffe dieser Größenklassen ein Spielraum von etwa einem halben Meter zwischen Kiel und Grund als ausreichend angenommen wird.

Dieser Wettbewerb wird zwar wenig zu fürchten sein für den nordöstlichen Verkehr, da hier wie im Binnenschiffahrtswettbewerb in dieser Richtung die günstigere Lage der Kanalmündung bei Emden entscheidet, auch wenn berücksichtigt wird, daß die im Binnenschiffsverkehr gegebene Ersparnis an Anlage- und Betriebskosten durch Verwendung schwächerer Schleppboote und geringerer Zugkräfte fast ganz wegfällt.

der Nordost-  
verkehr,

Dagegen wird für den nicht mit den nordöstlichen Küsten unterhaltenen Verkehr der Wettbewerb des Rheins als Seeschiffahrtsstraße in erheblichem Maße in Rechnung zu stellen sein, insbesondere für den Verkehr der europäischen Fahrt ausschließlich der Nordostfahrt, d. h. der atlantischen und teilweise auch der Mittelmeerfahrt, da derselbe gegenwärtig noch zu einem wesentlichen Teil von Schiffen eines Tiefganges bis zu 5½—6 Metern versehen wird, und gerade bei dieser verhältnismäßig kurzen Fahrt die günstige westliche Lage der Rheinmündung einen wichtigen Vorteil bildet. Dazu ist der Anteil des atlantischen und Mittelmeerverkehrs an dem Gesamtverkehr in den Rheinmündungshäfen ein recht erheblicher, wie die nachfolgende — mangels unmittelbarer allgemeiner Anschreibungen über die Herkunft und Bestimmung der über die drei großen Rheinmündungshäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen gehenden Warenmengen und -Werte des deutschen Rheinmündungsverkehrs — über die Herkunft des Schiffsverkehrs gegebene Aufstellung mittelbar wohl erkennen läßt, besonders bei Vergleich mit den der Aufstellung angefügten, das Verhältnis der Herkunftsanteile der Schiffsräume zu den Werten des Warenverkehrs kennzeichnenden Ziffern des Hamburger Hafenverkehrs.

die übrige  
europäische  
Fahrt,

---

<sup>182)</sup> Vgl. oben S. 9.

Es betrug der Anteil am Gesamtverkehr in Hundertteilen:

Herkunft und  
Anteilsverhältnis  
der grossen  
und kleinen  
Seeschifffahrt  
im Rheinmündungs-  
verkehr.

	I.	II.	III.	IV. in Hamburg <sup>187)</sup>	
	in Rotterdam <sup>183)</sup>	in Amsterdam <sup>184)</sup>	in Antwerpen <sup>185)</sup>	(nach Netto-Raum [Reg. t] Inhalt)	(nach Wert der Wareneinfuhr)
	(nach Brutto-Raum-Inhalt der Schiffe)	(nach [cbm])	(nach Zahl <sup>183)</sup> d. Schiffe)		
1. des Nordost-Verkehrs (von den deutschen, russischen u. skandinavischen Küsten)	25	20	27 <sup>186)</sup>	16	15
2. des westatlantischen Verkehrs (von der westeuropäischen Küste von England bis Spanien und der Küste des nördlichen West-Afrika)	33	29	45 <sup>186)</sup>	32	26
3. des Mittelmeer-Verkehrs (einschl. des Schwarzen Meeres) . . . . .	20	7	10 <sup>186)</sup>	7	4
4. des transozeanischen Verkehrs (des Indischen, Stillen, ostatlantischen und südlich westatlantischen Ozeans)	20	40	17 <sup>186)</sup>	39	55
5. des Eigen-Verkehrs . . .	2	4	1	6	—
	100	100	100	100	100

Folgerung für  
das Ausmass  
der deutschen  
Rheinmündg.

Somit ergibt sich, daß der Wettbewerb, den der Rhein bei seinem — im Verhältnis zu dem Kanalbau ungleich leichter erreichbaren —

<sup>183)</sup> Vgl. Jahresbericht der Rotterd. Handelskammer a. a. O. v. J. 1911, S. 124 f. Die Verhältnisziffern können nur annähernd gegeben werden, da der Bericht der Handelskammer die obige Trennung nicht macht. Zu 1. Den Hauptanteil hat hier der deutsche Verkehr mit 13,12 v. H. und der skandinavische mit 9,13 v. H. Zu 2. Den Hauptanteil nimmt hier der englische Verkehr mit 18,4, aber mit stetig fallender Tendenz (1907 mit 25,42 v. H.). Zu 3. Hierhin gehört vor allem der Hauptanteil des russischen Verkehrs von 16,02 v. H. (in der Stat. der Handelsk. ist der nordische und Schwarze Meer-Verkehr nicht getrennt). Zu 4. Hier steht an erster Stelle der Verkehr mit den Vereinigten Staaten mit 11,83 v. H.

<sup>184)</sup> Vgl. den Jahresbericht der Amsterdamer Handelskammer a. a. O. v. J. 1911, S. 235, wonach sich genauere Verhältnisziffern geben lassen.

<sup>185)</sup> Vgl. Rapport sur l'exercice. Chambre de Commerce d'Anvers v. J. 1910. Annexe S. 2.

<sup>186)</sup> Bei dem Vergleiche dieser Ziffern ist besonders zu berücksichtigen, daß die kleineren Fahrten meist von Schiffen geringeren Inhaltes gemacht werden, so daß die Ziffern zu 3. und vorzüglich zu 4. zum Vergleich mit denen unter I., II. u. IV. eine entsprechende Erhöhung erfahren müssen.

<sup>187)</sup> Vgl. Hamburgs Handel und Schifffahrt 1911, S. I, 8 u. 9, u. II, 2 u. 3.

Ausbau zu einer Seeschiffahrtsstraße einem deutschen Rhein-Nordseekanal bieten kann, in Zusammenhalt mit dem Wettbewerb, den der Rhein bieten wird als Binnenschiffahrtsstraße für allen Verkehr, den der Kanal im durchgehenden Seeverkehr aufzunehmen infolge zu geringer Abmessungen nicht mehr fähig ist, so bedeutend sein würde, daß nur ein Kanal von den größten Abmessungen — von Abmessungen, die bis auf einen nicht beträchtlichen Teil den gesamten Seeschiffahrtsverkehr, vor allem den großen und stetig an Bedeutung wachsenden wertvollsten transozeanischen Überseeverkehr aufzunehmen geeignet sind, von der Gefahr befreit ist, von vorne herein für die große Masse des deutschen Rheinmündungsverkehrs trocken gesetzt zu sein.

Für die nähere Feststellung dieser *conditio sine qua non* der Erreichung des verkehrs- wie finanzwirtschaftlichen Zweckes des Kanals ist entscheidend das Verhältnis der Beteiligung der verschiedenen Schiffsgrößenklassen nach Tiefgang, Laderaum usw. an der Bewältigung des hier in Betracht kommenden überseeischen Güterverkehrs.

Nähere Bestimmung der Ausmasses:

Unmittelbare statistische Anschreibungen über diese Beteiligung in den großen nordwesteuropäischen Häfen, insbesondere denen von Rotterdam und Antwerpen, dürften schwer erreichbar sein. Soweit überhaupt genauere Anschreibungen veröffentlicht werden, enthalten sie nicht direkte Angaben über das Anteilsverhältnis der verschiedenen Schiffsgrößenklassen an der Gesamtladefähigkeit und der Gesamtmenge der ein- und ausgeführten Ladung, sondern nur Angaben über die — allerdings infolge des ungefähr bestimmten Verhältnisses des Tiefganges zum Ladevermögen Rückschlüsse auf das Anteilsverhältnis an der Gesamtladefähigkeit zulassende — Zahl der Schiffe der verschiedenen Größenklassen.

Die von der Rotterdamer Handelskammer in dieser Beziehung für das Jahr 1911 veröffentlichten Zahlen ergeben,<sup>188)</sup> daß von den neuen Wasserweg von Rotterdam nach der Hochsee durchfahrenden 7922 Schiffen eines Tiefganges von 5 Metern und mehr die Anteile der verschiedenen Schiffsklassen betragen bei einem Tiefgang

1. Tiefgang der Schiffe in Rotterdam,

von 5	—5,4m	von im ganzen	2402 Schiffen	30 v. Hundert
„	5,5—5,9m	„ „ „	1886	„ 24 „ „
„	6 —6,4m	„ „ „	1296	„ 16 „ „
„	6,5—6,9m	„ „ „	1098	„ 14 „ „
„	7 — <del>6</del> ,4m	„ „ „	757	„ 9 „ „
„	7,5 7,9m	„ „ „	309	„ 4 „ „
„	8 —8,4m	„ „ „	131	} 3 „ „
„	8,5—8,9m	„ „ „	41	
„	9 —9,4m	„ „ „	2	

<sup>188)</sup> Bericht der Handelskammer a. a. O., S. 77.

Wenn diese Ziffern mit dem in ihrer Natur liegenden Vorbehalt für einen etwaigen Kanalverkehr in Betracht gezogen werden — wie dies nach der oben<sup>189)</sup> über die Herkunft des Rotterdamer Hafenverkehrs gemachten Darlegung gegeben erscheint —, und wenn weiterhin die mit jedem halben Meter größeren Tiefgang fortschreitend wachsende Steigerung der Ladefähigkeit in Rechnung gesetzt wird, so ergibt sich, daß ein Rheinseekanal, der mit dem Wettbewerb des als Seeschiffahrtstraße ausgebauten Rheins, also den Wettbewerb der Schiffsklassen bis 5,4 m Tiefgang und mehr bei günstigem Wasserstande, und des Rheines als Binnenschiffahrtsstraße zu rechnen hat für denjenigen Verkehr, den er als Seeverkehr nicht mehr aufnehmen kann, um eine beherrschende Stellung in der Bewältigung des Rheinverkehrs einnehmen und damit zu einem sicheren Verhältnis zu seinem national-, verkehrs- und finanzwirtschaftlichen Zweck gelangen zu können, einen Tiefgang haben muß, der Schiffen der Größenklassen bis zu 7,4, ja 7,9 m noch Eingang gewährt, also einen Mindesttiefgang von 8½—9 m aufweisen muß. Dieses Mindestmaß, dessen Unterschreiten die Gefahr des Stillliegens des Kanals als eines toten Rheinarms nur zu nahe erkennen läßt, erscheint aber noch zu gering bei der Erwägung der sprunghaften Entwicklung der Verwendung der Schiffe größter Ausdehnung in den allerjüngsten und kommenden Jahren, und, was noch wichtiger ist, des mehr und mehr bestimmenden Anteils dieser größten Schiffsräume an dem großen Überseeverkehr. Allein die Zahlen der Steigerung des Schiffverkehrs der größten Schiffsklassen in der Durchfahrt des Rotterdamer Wasserweges während der letzten 3 Jahre bieten hierfür ein beredtes Zeugnis, wie die nachfolgende Aufstellung ergibt:

Tiefgang d. Schiffe	Zahl 1909 <sup>190)</sup>	1911 <sup>191)</sup>	Zunahme
6—6,9 m	2053	2394	16 v. H.
7—7,9 „	879	1066	21 „ „
8 und mehr	89	174	100 „ „

25 Jahre zuvor, im Jahre 1884, hatten bei einem Gesamtverkehr von 3765 Schiffen überhaupt nur 10 Fahrzeuge einen größeren Tiefgang als 6 Meter.

in Antwerpen;

Die von der Handelskammer zu Antwerpen<sup>192)</sup> veröffentlichten Ziffern sind weniger genau, lassen aber auch — wie die nachstehende Aufstellung ergibt — den Gang der Entwicklung unzweideutig erkennen:

<sup>189)</sup> Vgl. oben S. 44, Anm. 183.

<sup>190)</sup> Bericht der Rotterd. Handelskammer a. a. O., Jahr 1909, S. 88.

<sup>191)</sup> Ebenda. Jahr 1911, S. 77.

<sup>192)</sup> Rapport sur l'exercice a. a. O. Annexe S. 3.

Raum-Inhalt der angek. Schiffe	Zahl 1906	1910	Abnahme in Hundertteilen	Zunahme
bis 500t	827	659	— 20,3	
501—1000t	2599	2499	— 7,7	
1000—2000t	1016	1202		+ 18,4
2000t und mehr	2087	2510		+ 20,3

Bei diesen Ziffern ist weiter zu bedenken, daß die Beteiligung der Schiffe des größten Tiefganges erst in den nächsten Jahren voll einsetzen wird. Nichts ist für diese Entwicklung kennzeichnender als die gegenwärtige Gestaltung der Abmessungen der internationalen künstlichen Seeschiffahrtsstraßen und der Zufahrtsstraßen, Anlagen und Einrichtungen der großen Welthäfen, insbesondere der nordwest-europäischen Welthäfen.

Was zunächst die Häfen anlangt, so ist allgemein bekannt, daß dieselben seit Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts ihre Zufahrtsstraßen und Anlegeplätze dem Umfange, vor allem dem Tiefgange nach stetig vergrößern, unter Aufwendung ganz außerordentlicher Mittel, in den einzelnen Fällen im Betrage bis zu 100 Millionen Mark und dem mehrfachen dieser Summe. So ist bereits erwähnt,<sup>193)</sup> daß Hamburg seit Ende 1909 die Unterelbe unter Aufwendung von rd. 30 Millionen Mk. auf einen Tiefgang von zunächst 9, später 10 m bei Ebbe, 11 und 12 m bei Flut bringt, nachdem es bisher schon über 60 Millionen Mk. für die Elbvertiefung ausgegeben hat,<sup>194)</sup> und elbwärts neue, für die Riesenschiffe geeignete Häfen unter Aufwendung noch weit erheblicherer Mittel schafft.<sup>195)</sup> Ähnlich wird in Rotterdam<sup>196)</sup> an der steten Vertiefung des neuen Wasserweges zur Hochsee und dem Bau neuer, großer Häfen, des Waalhafens, gearbeitet, der nach seiner Vollendung eine Wasserfläche von 1100 Morgen bieten soll. Ebenso ist in Antwerpen<sup>197)</sup> eine Vertiefung und völlig neue Regulierung der Zufahrtsstraße der Schelde, sowie eine weit vorausschauende Erweiterung der Häfen im Gange.

Sogar Amsterdam, das im Jahre 1911 einen Schiffsverkehr von verhältnismäßig nur 2 593 000 Tonnen hatte, vertieft seine 25 km

2. Ausmasse  
der Welthäfen  
und ihrer Zu-  
fahrtsstraßen.

<sup>193)</sup> Vgl. oben S. 27 und Mitteilung des Senats a. a. O., S. 24 u. 55, wie auch Clapp, The Port of Hamburg 1911, S. 38.

<sup>194)</sup> Clapp a. a. O., S. 39.

<sup>195)</sup> Vgl. die Senatsmitteilung a. a. O.

<sup>196)</sup> Vgl. ‚Deutsche Schifffahrt‘, Jahrgg. 1912, Heft 16, S. 467, sowie Stubmann unter Anm. 197.

<sup>197)</sup> Durch Gesetzentwurf v. 20. Februar 1912, der von der Kammer angenommen ist. Vgl. den Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats von Antwerpen im ‚Rhein‘ 1912, S. 399, sowie Stubmann, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 19. und 20. Jahrhundert, Marinerundschau, 6. Heft, Juni 1912, S. 14/15. Es sollen z. B. 14 km neue Kais geschaffen werden.

lange, gegenwärtig 9 m tiefe künstliche Zufahrtsstraße, den abgabefreien Nordseekanal, — der bereits einen in der Hauptsache vom Staat getragenen Bauaufwand von rund 40 (70) Millionen Mk. erfordert hat,<sup>198)</sup> — mit dem Aufwande von weiteren rund 25 Millionen Mk. und versieht ihn, was charakteristisch ist, mit einer neuen Seeschleuse von 300 m Länge, 30 m Breite und 12,20 m Tiefgang,<sup>199)</sup> obgleich eine 1896 vollendete Schleuse von 225 m Länge, 25 m Breite und 10 m Tiefe und eine ältere von 135 m Länge, 16 m Breite und 7,20 m Tiefe vorhanden ist!<sup>200)</sup> Besonders hervorzuheben ist hierbei der Schiffsverkehrsbericht der Handelskammer für das Jahr 1910 und 1911,<sup>201)</sup> daß auf die Schleuse von 1896, also die Schleuse von 10 m Tiefgang, „75 Proz. des Ozeanverkehrs angewiesen“ (insoweit demnach die 7 Meter-Schleuse nicht ausreichend) gewesen sei, so wie der Bericht der Staatskommission vom 14. Juli 1911,<sup>202)</sup> daß jene Neubauten unumgänglich notwendig seien, „wenn Amsterdam seinen rechtmäßigen Anteil am Weltverkehr behalten wolle“.

Ähnlich dieser Um- und Neugestaltung der großen nordwesteuropäischen Festlandshäfen vollzieht sich eine solche der großen englischen Wettbewerbshäfen, vor allem der Londoner Häfen, wie überhaupt aller großen Weltseehäfen.

3. Ausmasse  
der Weltsee-  
schiffahrts-  
kanäle.

Dem Vorgange der neuesten Entwicklung der Leistungsfähigkeit der großen Welthäfen entspricht vollkommen der hiermit in enger Wechselbeziehung stehende neueste Ausbau der drei großen internationalen künstlichen Seeschiffahrtsstraßen, des Suez-, Kaiser-Wilhelm- und Panama-Kanals.

Der Suezkanal,<sup>203)</sup> der bis 1902 nur einen Tiefgang von 7,93 m, danach einen Tiefgang von rund 9 m hatte, somit nur Schiffen von rund 7 m, dann 8 m Tiefgang die Durchfahrt gestattete, ist seit dem 1. Januar 1910 auf einen Tiefgang von rund 10 m gebracht, so daß nunmehr Schiffe von 9 m Tiefgang durchgehen können. Eine weitere Vertiefung auf 11 m und mehr ist vorgesehen und teilweise schon in Unternehmung begriffen.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal,<sup>204)</sup> der bis heute einen Tiefgang

---

<sup>198)</sup> Vgl. Wiedenfeld, Die Nordwesteuropäischen Häfen, 1903, S. 62. (In Baedekers Handbuch über Belgien und Holland 1910, S. 432, sind die Gesamtausgaben auf ca. 40 Mill. Gulden = 68 Mill. Mk. beziffert.)

<sup>199)</sup> Bericht der Handelskammer v. Amsterdam v. 1911, S. 51.

<sup>200)</sup> Wiedenfeld a. a. O., S. 62/63.

<sup>201)</sup> Bericht der Handelskammer von Amsterdam v. J. 1910, S. 218, und 1911, Seite 51.

<sup>202)</sup> Ebenda v. J. 1911, S. 50 ff.

<sup>203)</sup> Vgl. Clapp a. a. O., S. 35, 38.

<sup>204)</sup> Vgl. den Bericht des Kaiserlichen Kanalrates zu Kiel von Ende 1909: „Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und seine Erweiterung.“

von nur 9 m, demnach eine zulässige Durchfahrtstiefe von nur 8 m hat und, nach den Abmessungen seiner Schleusen, nur Schiffen bis zu 20 m Breite und 135 m Länge die Durchfahrt gestattet, wird nächstes Jahr einen Tiefgang von 11 m und — auf eine weitere Vertiefung auf über 12 m berechnete — Schleusen von 13,77 m Tiefe, 330 m Länge, 45 m Breite besitzen.

Endlich die jüngste künstliche Seestraße, der Panama Kanal,<sup>205)</sup> soll nach der gleichfalls für das Jahr 1913—14 bevorstehenden Vervollständigung einen Tiefgang von sogar 12,5 m, also einen noch größeren Tiefgang erhalten, als ihn der Kaiser-Wilhelm-Kanal zunächst haben wird. Dagegen werden die Schleusenabmessungen die des Kaiser-Wilhelm-Kanals nicht ganz erreichen, wenngleich auch hier Schiffen von 300 m Länge, 30 m Breite und 11 m Tiefe die Durchfahrt gestattet sein wird.

Demnach werden von 1914—15 ab alle drei großen künstlichen internationalen Seestraßen gleich den Zufahrtsstraßen und Anlegeplätzen der großen Welthäfen auf den Verkehr der Riesenschiffe bis zu 300 m Länge, 30 m Breite und 10 bis 11 m Tiefgang eingerichtet sein. Die jüngste sprunghafte Entwicklung des Schiffbaues läßt keinen Zweifel darüber, daß Handel und Schiffahrt, vor allem Handel und Schiffahrt der europäischen und damit auch der für die Übernahme des Rheinverkehrs in Wettbewerb stehenden nordwesteuropäischen Häfen diese neuen Verkehrsmöglichkeiten in vollem Maße ausnutzen wird.

Aus dieser ganzen Entwicklung wird schwerlich ein anderer Schluß gezogen werden können, als der, daß im künftigen überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehr nordwesteuropäischen Festlandes, vor allem der Rheinlande bis zu den Alpen, die Schiffe des größten Tiefganges von 8 und 9 m und mehr einen wesentlichen, im Wettbewerb der Häfen — wie die heutigen wetteifernden Bauaufwendungen zur Genüge kund tun — entscheidenden Anteil, andererseits die Größenklassen bis zu 6 m einen immer mehr verschwindenden Anteil an der Bewältigung des Gesamtverkehrs haben werden. Damit liegen die Folgerungen handgreiflich vor Augen, die sich für die Abmessungen einer Seestraße ergeben, die für den Verkehr von Schiffen eines Tiefganges bis zu 5½ m und mehr den Wettbewerb des Rheines als Seeschiffahrtsstraße und für den Verkehr der Seeschiffe eines darüber hinausgehenden Tiefganges den Wettbewerb des Rheines als Binnenschiffahrtsstraße insoweit zu rechnen hat, als die Aufnahme der Seeschiffe von einer bestimmten Größe ab infolge der zu geringen Tiefen und sonstigen Abmessungen der Seestraße nicht mehr möglich ist: Nur ein Rhein-See-Kanal, der den Verkehr von Schiffen eines Tiefganges bis wenigstens 9 m und der entsprechenden anderen Abmessungen aufnehmen kann und damit für

Ergebnis.

<sup>205)</sup> Vgl. die Studie „The Panama Canal“ in The Times Weekly Edition 1912, S. 706.

den Verkehr der Schiffe von 5½—9 m Tiefgang die gesicherte, unbedingte Überlegenheit über den Rhein als See- und Binnenschiffahrtsstraße besitzt, also nur ein Kanal, der eine Wassertiefe von mindestens 10 m hat, und ferner nach Maßgabe der Zunahme des Verkehrsanteils der noch größeren Schiffsklassen zufolge der Art seiner Anlage auf die jetzige Weltseeschiffahrtstiefe von 11—12 m gebracht werden kann, nur ein solcher wahrer Seeschiffahrtskanal wird in dem doppelten Wettbewerb mit dem natürlichen Rheinlauf dem Rheinverkehr in dem Maße Vorteile bieten können, daß ein Übergang des Verkehrs auf den Kanal in dem Mindestumfange stattfindet, der die finanz- und verkehrswirtschaftliche Voraussetzung des Baues bildet. Nur ein solcher Kanal wird vor dem Schicksal bewahrt bleiben werden, als ein mit ungeheuren Kosten geschaffener, toter Rheinarm stillzuliegen.

Emden als  
Mündungshafen des Seeschiffahrtskanals.

Dies Ergebnis dürfte nicht durch den Einwand entkräftet werden können, daß es möglich sei, durch nicht volle Beladung der größten Schiffe — durch Leichterung derselben vor und Beiladung nach der Kanalfahrt — mit einer geringeren Schiffahrtstiefe auszukommen. Denn je größer der Rauminhalt der Seeschiffe wird, um so leichter wird deren Schiffahrt bei Nichtausnutzung des Laderaums infolge der gleichbleibenden hohen Betriebskosten unwirtschaftlich.<sup>206)</sup> Gerade die Erfahrungen in dieser Hinsicht<sup>207)</sup> haben zu der besprochenen internationalen Erscheinung geführt, daß unter Hintansetzung aller Kostenfragen die Zufahrtsstraßen zu den großen Welthäfen für den Durchgang auch der größten Weltschiffe ausgebaut werden. Mit Rücksicht hierauf und den Wettbewerb des Rheinstromweges liegen daher Bestrebungen, dem Kanal- und Mündungshafen Emden durch Niedrighaltung der Kanalschiffahrtstiefe ein weitreichendes Beiladungs- und Leichterungs-Umschlagsgeschäft zu verschaffen, auf dem Wege, überhaupt den Verkehr der größten Schiffsklassen von Emden fern zu halten, damit den Verkehrszweck des Kanals in Frage zu stellen und so mittelbar zu verhindern, daß Emden als Rheinseekanal-Mündungshafen die damit gegebene Hauptbedeutung erlangt: Zur ersten Schiffswerft- und Groß-Industrie-Stätte des Westens und zu einem Mittelpunkt der überseeischen Handelsbeziehungen der Rheinlande vom Bodensee bis zur deutschen See zu erwachsen.<sup>208)</sup>

Nach allem wird somit nicht leicht gesagt werden können, daß die dargelegten Folgerungen und Forderungen übertriebene seien;

<sup>206)</sup> Vgl. bes. W i e d e n f e l d a. a. O., S. 33 ff.

<sup>207)</sup> Vgl. z. B. C l a p p a. a. O., The Port of Hamburg, S. 33 ff.

<sup>208)</sup> Es ist daher von Bedeutung, daß der Oberbürgermeister von Emden ausdrücklich betont hat, daß der Kanal möglichst leistungsfähig für Seeschiffe zu machen sei! Vgl. das Protokoll der Hauptversammlung des Vereins zur Förderung des Baues eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur deutschen Nordsee, 1912, S. 7.

eher und vielleicht mit mehr Recht wird von vorneherein für den Kanal die durch die Abmessungen der drei anderen großen Seekanäle gegebene Weltschiffstiefen und anderen Ausdehnungsmaße notwendig gehalten werden. Jedenfalls ist aber besser, die hier vorliegende Aufgabe in ihrer ganzen Größe ins Auge zu fassen, als sich in trügerische Hoffnung einzuwiegen, die als Grundlage der Ausführung zu den schwersten Enttäuschungen führen müssen.

Überdies besteht — abgesehen von der durch den Wettbewerb des Rheinmündungslaufes gegebenen Notwendigkeit des Baues eines Seekanals größter Abmessungen — noch ein sehr gewichtiger Grund für solche Abmessungen: die Erwägung, daß die Sicherung des ununterbrochenen Kanalbetriebs, welche für den Verkehr der großen Schiffe — mit Rücksicht auf ihr hohes, ein nutzloses Stilliegen nicht ertragendes Anlage- und Betriebskapital — eine Lebensfrage bildet, vor allem die in den nordwesteuropäischen Welthäfen sonst vorhandene Betriebssicherheit auch in strenger Winterszeit, m. a. W. die Eisfreihaltung des Kanals, um so leichter zu erreichen ist, je größer die Abmessungen des Kanals und damit auch die die Eisbildung hindernde und zerstörende Verkehrs-*m e n g e* und -*s t ä r k e* der eisbrechenden Fahrzeuge ist. Bei Berücksichtigung der Erfahrung, daß es gelungen ist, den klimatisch weit ungünstiger als ein Rheinseekanal gelegenen Kaiser-Wilhelm-Kanal mit Ausnahme seltener, nach Tagen zählender Zeiträume auch zu strenger Winterzeit eisfrei zu erhalten, wird dies Ziel erst recht bei einem Rheinseekanal größter Abmessungen zu erreichen und dadurch ein weiterer, außerordentlich wichtiger Vorteil vor dem Rheinstromweg gegeben sein.

Die dritte wesentliche, gleichfalls in dem erwähnten Aufsatz<sup>200)</sup> schon dargelegte Voraussetzung des Rheinseekanals ist der Ausgang desselben von einem möglichst rheinaufwärts gelegenen Punkte. Diese Voraussetzung ist aus doppeltem Grunde gegeben, einmal aus dem *verkehrswirtschaftlichen*, den rheinisch-westfälischen Industriebezirk in möglichst weitem Maße unmittelbar an den Überseeverkehr anzuschließen und möglichst tief in das Herz des Industrielandes einzudringen, sodann aus dem *technischen* Grunde, den Ausgang des Kanals in einer solchen Höhe über dem Meeresspiegel zu beginnen, daß die Durchquerung der in einer Länge von rund 50 km den Kanal kreuzenden, in durchschnittlicher Höhe von 40—45 m über dem Meeresspiegel über die holländische Grenze abfallenden, landeinwärts noch bedeutend höher ansteigenden und mit weiteren Einzelerhebungen besetzten münsterländischen Ebene in der Höhenlage des Ausgangspunktes ausführbar wird und dadurch die Möglichkeit geschaffen ist — unter Vermeidung vielfacher schiffahrtsbehindernder und

Die Eisfreihaltung.

III. Der Ausgangspunkt. Die verkehrswirtschaftliche und natürliche Grenze rheinauf- und abwärts.

<sup>200)</sup> Grenzboten a. a. O., S. 54—56.

betriebsteuer An- und Abstieg-Schleusen und anderer kostspieliger Anlagen, wie Pumpwerken und dergl. — einer (abgesehen von der zur Überwindung des Abstieges zum Emstal nicht zu umgehenden Schleusenanlage) schleusenfreien Kanalführung.

bei Duisburg.

In beiden Beziehungen wird ein Ausgang, der höher rheinaufwärts liegt als Duisburg an der Ruhrmündung, schwerlich erreicht werden können, da sich hier das rheinisch-westfälische Industrieviertel mit seinen kostbaren Investitionen von Werken und Anlagen, Wohn- und Arbeitsstätten, Kunststraßen, Eisenbahnen und Kanälen für jeden Seekanal und erst recht für einen Seekanal der hier notwendigen Abmessungen wie eine eiserne Barre an den Rhein heranschiebt. Bis unweit Duisburg aber, Dinslaken, besteht dies Hindernis noch nicht, so daß hier, wo je nach der Entfernung von Duisburg die Höhe über dem Meeresspiegel rund 19—23 m beträgt, die Länge der Rheinstraße bis Rotterdam und die des Kanalweges nach Emden etwa die gleiche ist (rund 215 km) und die Verbindung mit den Duisburger Rheinhäfen ohne Aufwendung unverhältnismäßiger Mittel erreichbar erscheint, der natürliche technische und wirtschaftliche Ausgangspunkt des Kanals gegeben ist.

Anschluss der  
Rheinhäfen bis  
Cöln.

Eine Weiterführung des Kanals erscheint — ganz abgesehen von der bau- und finanztechnischen Frage ihrer Möglichkeit — nicht notwendig, weil der Anschluß der hinter Duisburg rheinaufwärts liegenden großen Industrie- und Verkehrsstädte, von Rheinhausen, Krefeld, Düsseldorf, Neuß, Mülheim und Cöln durch den ganz unverhältnismäßig leichter zu bewerkstellenden Ausbau des Rheinstromes selber<sup>210)</sup> zu einer, für einen großen Teil des Rheinseeverkehrs geeigneten Seeschiffsstraße — oder, falls dies nicht genügen sollte, durch den Bau eines Rheinseiten-Seekanals geringerer Abmessungen als der des Rheinmündungs-Seekanals — zu erreichen ist. Ein zwingendes wirtschaftliches Bedürfnis, jene Orte bis Cöln auch dem größten Überseeverkehr zu erschließen, läßt sich nicht erkennen, wie ja auch für den Bau des Rheinmündungskanals selbst in den größten Abmessungen nicht ein solches Bedürfnis der durch den Kanal angeschlossenen Kanal-Rheinhäfen, sondern die dargelegten Rücksichten auf den Wettbewerb der natürlichen Rheinmündungsstraße und ihrer Seehäfen und andere betriebstechnische Gründe maßgebend sind.

Andererseits bleibt nicht außer acht zu lassen, daß der Ausgangspunkt des Kanals bei Duisburg in bestem Einklange steht mit den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen, insofern auch dann, wenn die Rheinplätze bis Köln aufwärts im Seeschiffsverkehr der kleineren Fahrt angeschlossen sind, die Duisburg-Ruhrorter Häfen ihre vorherrschende Stellung im Umschlagsverkehr des Industriebezirkes

<sup>210)</sup> Vgl. oben Seite 9.

bewahren werden, wie auch andererseits gerade diese Rücksichten auf die gegebenen Verhältnisse einen Ausgang des Kanals unterhalb Duisburg, etwa bei Wesel oder Rees als unzweckmäßig erscheinen lassen.

In technischer Beziehung ist eine Weiterführung des Kanals zur Erreichung einer noch höheren Meereslage nicht notwendig, da auch bei Duisburg selbst ein höher als der Rhein gelegener Ausgang des Kanals durch die Ausgestaltung der ohnedies notwendigen Endschleuse zur Anstiegsschleuse wohl ausführbar und vielleicht zweckmäßig sein dürfte, und ferner die zum Betriebe des Kanals notwendige Wassermenge, soweit dieselbe nicht den wasserreichen Zuflüssen von der Ruhr und Lippe bis zur Berkel und Dinkel sollte entnommen werden können, durch einen oberhalb von Duisburg vom Rheine abzuzweigenden Wasserzuleitungskanal verhältnismäßig geringerer Abmessungen und Herstellungskosten herangezogen werden könnten.

Neben den dargelegten drei wesentlichen — durch die Normen des internationalen Rechtes, den Wettbewerb der Rheinmündungsstraße und die bestehenden natürlichen, wirtschaftlichen und örtlichen Verhältnisse gegebenen — Voraussetzungen erscheint nicht als zwingende Voraussetzung des Kanals seine unmittelbare, sofortige und volle Rentabilität, denn es handelt sich bei dem Bau des Kanals — ganz abgesehen von den strategischen und maritimen Erwägungen — um eine national-wirtschaftliche Aufgabe, deren Erfüllung eine ganze Reihe von mittelbaren Wirkungen auf Leben und Wohlstand weiter deutscher Lande und Städte, weiter Kreise der Landwirtschaft und Industrie, des Handels und Verkehrs — besonders der Binnen- und Seeschifffahrt ausüben wird.<sup>211)</sup> Es geht nicht an, bei einem solch großen nationalwirtschaftlichen Werke, das im Interesse der Wohlfahrt des ganzen Reiches liegt, bei der Frage nach der Rentabilität allein die unmittelbare Rentabilität in Betracht zu ziehen und die handgreiflich vor Augen liegende mittelbare Rentabilität nicht in Rechnung zu setzen.

IV. Die Rentabilität,  
die mittelbare,

Indessen wird auch eine Berechnung der unmittelbaren Rentabilität ergeben, daß eine solche im Laufe der Jahre mit Sicherheit zu erwarten ist — sofern nur die, durch die Abmessungen des Kanals gegebene Voraussetzung erfüllt wird, daß der Kanal dem Rheinverkehr erhebliche wirtschaftliche Vorteile vor dem Rheinflußweg bietet. Diese

die unmittelbare.

---

<sup>211)</sup> Vgl. die Ausführungen des Ministers d. öffentl. Arbeiten v. Breitenbach in der Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses v. 11. März 1912: „Das Projekt ist um deswillen so bemerkenswert, weil es erstens vom Verkehrsstandpunkt aus besondere Vorteile für große, fast die wichtigsten Gebiete unseres Vaterlandes bringen wird, dann der Landeskultur und der industriellen Entwicklung angemessene Aussichten eröffnet. . .“ etc., sowie den Aufsatz „Die deutsche Rheinmündung“ in den Grenzboten a. a. O., S. 51.

Die billigere  
Seefracht.

Vorteile sind, soweit der Kanal den Verkehr als durchgehenden Seeschiffahrtverkehr aufnehmen kann, in erheblichem Maße in zwei wesentlichen Beziehungen vorhanden. Zunächst ist die Seefracht ungleich billiger als die Flußfracht, in ganz besonderem Maße für die Waren des weiteren Überseeverkehrs. So sind die Überseefrachten von den anderen Kontinenten nach den großen nordwesteuropäischen Häfen, von Havre, Antwerpen, Rotterdam, Liverpool, London bis Bremen und Hamburg, soweit sie nicht etwa ganz gleich sind,<sup>212)</sup> nur um ganz geringe, einige Pfennige auf die Tonne Ladung ausmachende Beträge unterschieden. Dagegen betragen die Mindestfrachten auf dem Rhein für den Tonnenkilometer der geringwertigsten Massengüter wie Erz und Kohlen 0,35 bis 0,40 Pfg., das sind für den rund 215 km langen Weg von Rotterdam bis Duisburg rund 0,75—0,85 Mk.,<sup>213)</sup> so daß für die große Masse des Verkehrs für einen Rheinseekanal Rhein-Duisburg-Emden ein sicherer Vorsprung von mehr als 0,50 Mk. auf eine Tonne oder von mehr als 500 Mk. auf 1000 Tonnen Ladung besteht. Für den Nordostseeverkehr vergrößert sich dieser Vorsprung

---

<sup>212)</sup> Die Unterschiede der Meereslage der genannten Häfen — die für die weiteren überseeischen Entfernungen schon an sich verhältnismäßig geringe sind — sind in den letzten Jahren wie überhaupt für Häfen bestimmter weiterer Küstengebiete unter dem Drucke des Wettbewerbes der direkten Schiffslinien der verschiedenen Häfen fast ganz aufgehoben. Oft lauten die Frachtverträge bei längeren Seefahrten auf jeden Hafen des anzulaufenden Küstengebietes nach Wahl des Konnossementsinhabers. Vgl. besonders W i e d e n f e l d t, Die Nordwesteuropäischen Welthäfen, a. a. O., S. 12—70. C o r d s, Die Bedeutung der Binnenschiffahrt etc., a. a. O., S. 4—10. K r z i z a a. a. O., S. 99/100, Erklärung des Regierungsvertreters in den Schleppmonopolkommissionsverhandlungen, Protokoll a. a. O., S. 86 und S o n n d o r f e r - O t t e l, Technik des Welthandels, a. a. O., 1912, I, S. 197 f. Sowie nach mündlichen Mitteilungen. — Dies gilt insbesondere für die transatlantische und Mittelmeerfahrt. Aber auch bei kleineren Entfernungen wird die dann verhältnismäßig bedeutendere Differenz zwischen verschiedenen Häfen vollständig verwischt, wie z. B. am Londoner Markt spanisches Erz über Rotterdam und Emden zu gleichen Frachtsätzen expediert worden ist. (C o r d s a. a. O., S. 9.) Eine genaue vergleichende Statistik läßt sich nicht aufstellen, da die Frachtpreise unter dem Einfluß der jeweiligen Konjunktur auch für ein und denselben Hafen sehr starken Schwankungen unterliegen und je nach Menge und Regelmäßigkeit der Verfrachtungen fast von Jahr zu Jahr verschieden sind. Vgl. bes. S o n n d o r f e r - O t t e l a. a. O., S. 198. Unter Umständen ist sogar die Fracht vom günstiger gelegenen Konkurrenzhafen teurer, wie z. B. nach S o n n d o r f e r - O t t e l a. a. O., S. 205, vom Norddeutschen Lloyd für die transozeanischen Frachten von Rotterdam und Antwerpen aus 10 % ‚Primage‘ gegenüber Bremen und Hamburg zugeschlagen werden!

<sup>213)</sup> Die Durchschnittssätze dürften etwas höher stehen. Genaue Angaben sind mit Rücksicht auf die Unsicherheit der veröffentlichten Notierungen (so der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort, der Rheinschiffahrtskommission, vgl. den Bericht von 1911, S. 150/7, 160, 166) nicht zu machen. Die Regierung berechnet in den Anlagen zu dem Bericht der Schleppmonopolkommission (a. a. O., No. 855 B, Anl. 36 u. 30) die Frachten auf 0,80 bzw. 0,81 M. Vgl. auch K r z i z a a. a. O., S. 160/61.

noch infolge der in dieser Richtung günstigeren Lage Emdens, während er sich verringert für den Verkehr zu den der natürlichen Rheinmündung näheren kontinentalen Plätzen.

Den anderen Vorteil bietet ein Rheinseekanal der gehörigen Abmessungen durch die Ersparung der Umladung für die Güter, welche den Ein- oder Ausladeort am Kanal selbst oder an dem zum Seeschiffahrtsweg vertieften Rhein finden, insoweit als die Seeschiffe die Zufahrt erreichen können. Die die Umladung vom See- zum Flußschiff und umgekehrt ersparende Verkehrsmenge dürfte auf mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs zu schätzen sein<sup>214)</sup> und die Ersparnis der Umladekosten ungefähr 0,35—0,40 Mk. für die Tonne oder 350 bis 400 Mk. für 1000 Tonnen betragen. Hierzu kommt der zahlenmäßig wenig meßbare, praktisch um so mehr ins Gewicht fallende Vorteil der weit besseren Erhaltung der nicht umgeladenen Ware.

Ersparung der Umladung.

Demnach erscheint — bei Annahme eines Höchst-Frachtsatzes von 10 Pfg. für die Tonne Ladung auf den Gesamtkanalweg — der wirtschaftliche Vorsprung eines Rheinseeweges in so weitem Maße gegeben, daß noch bei einer Schifffahrtsabgabe von 0,15—0,20 Pfg. für die Tonne Ladung auf 1 km, also von 33—44 Pfg. für eine 220 km lange Kanalstrecke Duisburg-Emden, die Benutzung des Kanalweges an Stelle des Rheinflußweges eine Mindest-Ersparnis gewährt für 1000 Tonnen der niedrigsten Güterklasse von (75 — 10 — 44) 1000 Pfg. = 210 Mk. bis (75 — 10 — 33) 1000 Pfg. = 320 Mk. für diejenigen Güter, welche nach oder vor der Kanalfahrt vom Kanalseeschiff zum Rheinbinnenschiff oder umgekehrt umladen müssen, und von mindestens 110 + 300 = 410 Mk. bis 220 + 300 = 520 Mk. für die ohne Umladung unmittelbar an Kanalplätze bestimmten oder von dort abgehenden Güter.

Höhe der Abgaben.

Wird hierzu in Rücksicht gezogen, daß der unmittelbare, die Umladung ersparende Verkehr bei einer Verbindung des Kanals mit den Niederrheinhäfen bis Cöln durch den Ausbau des Rheins als Seeschiffahrtsstraße auf etwa zwei Drittel des Gesamtverkehrs<sup>214)</sup> zu berechnen ist, wird weiter in Erwägung gezogen, daß die Flußfrachtsätze nur bei günstigem Wasserstande auf die angenommene Mindestgrenze heruntergehen, daß dieselben ferner für die besseren Güterklassen erheblich höher sind, so wird eine durchschnittliche Schifffahrts-

---

<sup>214)</sup> Der Gesamtverkehr über die holländische Grenze betrug im Jahre 1911 31 229 718 Tonnen. Der Gesamtverkehr der sog. Ruhrhäfen (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld, Phönix, Alsum, Schwelgern, Walsum, Rheinhausen, Rheinpreußen und Homberg) betrug in der im wesentlichen über die holländische Grenze gehenden An- und Abfuhr rheinabwärts 20 570 035 Tonnen. Der Gesamtverkehr der Häfen von Cöln bis zu den Ruhrhäfen in der An- und Abfuhr rheinabwärts betrug rund 3½ Mill. Tonnen. Vgl. Jahresbericht 1911 der Rheinschiffahrtskommission a. a. O., S. 108 u. 100 und 92—96.

abgabe von 0,2 Pfg.<sup>215)</sup> für das Tonnenkilometer als eine so vorsichtig bemessene erscheinen, daß dem großen Verkehr gegenüber dem heutigen Zustande noch wesentliche, im Wettbewerb mit dem Rheine entscheidende Vorteile geboten sind.

Die Einnahmen,

Bei der Berechnung des Gesamtaufkommens an Schifffahrtsabgaben bei Zugrundelegung dieses Durchschnittssatzes von 0,2 Pfg. für das Tonnenkilometer oder 44 Pfg. für die Tonne auf der Gesamtkanalstrecke wird auszugehen sein von der gegenwärtigen Entwicklung des Verkehrs über die Rheingrenze. Wie schon bemerkt, betrug die über die Grenze gehende Gütermenge bereits Ende des Vorjahres (1911) über 31 Millionen Tonnen,<sup>216)</sup> nachdem in den letzten drei Jahren die durchschnittliche jährliche Verkehrssteigerung mehr als 2 Millionen Tonnen<sup>217)</sup> betragen hatte. Das Ergebnis dieses Jahres (1912) dürfte allen Anzeichen nach mit einer Verkehrsziffer von rund 34 Millionen Tonnen<sup>218)</sup> schließen. Es ist bereits weiter ausgeführt,<sup>219)</sup> daß hiernach und unter Erwägung der Tatsache des Ausbaues und Vertiefung des Rheins als Großschifffahrtsweges bis Konstanz, sowie des Mains und Neckars auf weite Strecken, und des Anschlusses des Rheins an das Ems- und Mittellandkanal-Netz durch die Lippe- und Rhein-Herne-Kanäle ein Fortschreiten dieser Verkehrssteigerung mit Sicherheit und ein verhältnismäßig noch stärkeres Fortschreiten mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, so daß selbst eine Verdoppelung der Verkehrsziffer des Jahres 1910 von 30 Millionen Tonnen im Bereiche einer nah voraussehbaren Zukunft liegt.

Daß ferner der Rheingrenzverkehr zum weit überwiegenden Teil nicht aus den Rhein-Mündungslanden kommt oder dort bleibt, sondern ein überseeischer ist, ist gleichfalls eingehend dargelegt.<sup>220)</sup> Es liegt in der Natur der begrenzten Aufnahmefähigkeit der Rheinmündungsgebiete, daß in Zukunft der unmittelbare Verkehrsanteil derselben verhältnismäßig um so mehr zurückbleiben wird, je stärker die Zunahme des Gesamtverkehrs ist.

Nach Maßgabe dieser gegebenen Verkehrsverhältnisse wird daher für einen Rheinseekanal, sofern derselbe nur bezüglich seiner Ab-

---

<sup>215)</sup> Der in dem Grenzboten-Aufsatz a. a. O., S. 58, nach dem Vorgange der von Herzberg und Taaks (siehe unten S. 65) angenommene Satz von 0,5 Pfg. ist daher zu hoch.

<sup>216)</sup> 31 229 718 Tonnen, oben S. 55, Anm. 214 und S. 12, Anm. 39.

<sup>217)</sup> Vgl. den Grenzboten-Aufsatz a. a. O., S. 58.

<sup>218)</sup> Vgl. die Übersicht über den Verkehr der Rhein- und Mainhäfen vom 1. Januar bis 30. September im 'Rhein' 1912, S. 399, sowie die über die Kohlenabfuhr über die Grenze in den Duisburg-Ruhrorter Häfen, ebenda, S. 351, die allein in den ersten 9 Monaten um 1 128 505 Tonnen, d. i. fast 25 vom Hundert zugenommen hat!

<sup>219)</sup> Siehe oben S. 21/22.

<sup>220)</sup> Siehe oben S. 12 f., 16.

messungen usw. jene beschriebenen, zur Überwindung des Wettbewerbes des Rheins unerläßliche volle wirtschaftliche Leistungsfähigkeit besitzt, der Ansatz eines Verkehrs von 25—30 Millionen Tonnen vorsichtig erscheinen. Wird aber weiter die Verkehrssteigerung in Rechnung gesetzt, die sich aus dem allgemeinen Impuls für die westdeutsche Industrie, Landwirtschaft und Handel, für die gesamte westdeutsche Volkswirtschaft ergibt, insbesondere auch für den Absatz des Ruhr- und Lippe-Kohlenbergbaues in dem heute noch von England beherrschten Nordosteuropa<sup>221)</sup> — betrug doch 1911 die englische Kohlenausfuhr hierhin über 21 Millionen Tonnen, wovon fast die Hälfte, über 9 Millionen Tonnen, nach Deutschland, darunter allein 4 Millionen Tonnen nach Hamburg gingen —, so erscheint der Ansatz eines nach einem Jahrzehnt zu erwartenden Kanalverkehrs selbst auf 50 Millionen Tonnen im Bereiche einer wohlhaltbaren Schätzung.

Somit wird bei Zugrundelegung einer durchschnittlichen Schiffsabgabe von 0,2 Pfg. die Bemessung des Gesamtaufkommens nach einer gewissen Übergangszeit auf etwa 20 Millionen Mk. und noch mehr in weiterer Zukunft mit guten Gründen zu belegen sein. Dieses Aufkommen dürfte genügend erscheinen, um auch die unmittelbare Rentabilität des Kanals zu decken und für die fernere Zukunft eine gute Verzinsung des Kanals in Aussicht zu stellen.

insgesamt.

Allerdings bleibt zu bedenken, daß die einmaligen Anlagekosten des Kanals ganz außerordentliche Ausgaben mit sich bringen, wie bereits in dem erwähnten Aufsätze<sup>222)</sup> dargelegt ist. Es liegt auf der Hand, daß ein bei Duisburg ausgehender Seekanal, der gut die doppelte Länge (rd. 215 gegen 100 km) des Kaiser-Wilhelm-Kanals aufweisen und ungefähr dessen neuere Abmessungen<sup>223)</sup> erreichen muß, und unter ähnlichen natürlichen und wirtschaftlichen Bedingungen zu erbauen ist, auch entsprechende Aufwendungen erfordert. Diese ganz allgemeine wirtschaftliche Betrachtung ergibt mit

Die Anlagekosten.

<sup>221)</sup> Nach der britischen Ausfuhrstatistik (die sich nicht ganz genau mit der deutschen deckt) betrug 1911 nach dem Auszuge im Jahresbericht für die bergbau-lichen Interessen, Bd. II, S. 48, die Steinkohlenausfuhr

nach Deutschland	9 113 000 Tonnen
„ Dänemark	2 892 000 „
„ Schweden	3 894 000 „
„ Norwegen	2 000 000 „
„ Rußland	3 494 000 „

zusammen 21 393 000 Tonnen.

Die deutsche Ausfuhr nach diesen Ländern ist — abgesehen von der schlesischen Kohlenausfuhr nach Rußland — verschwindend gering. Der gesämte Versand des Kohlensyndikates nach den vier Ländern betrug 1911 nur 312 000 Tonnen oder rund ein Vierzigstel = 2,5 vom Hundert der englischen Einfuhr! a. a. O., S. 36.

<sup>222)</sup> Vgl. die Grenzboten a. a. O., S. 59 f.

<sup>223)</sup> Vgl. oben S. 48/49 und die Grenzboten a. a. O., S. 58/59.

zwingender Notwendigkeit, daß die Baukosten für den Rheinseekanal etwa das Doppelte der Baukosten des Kaiser-Wilhelm-Kanals betragen müssen, dessen erste Baukosten rd. 156 Millionen Mk. betragen haben und dessen Erweiterungskosten auf 223 Millionen Mk. veranschlagt sind. Demnach werden die Baukosten eines von Duisburg ausgehenden Rheinseekanals — eines solchen Seekanals, der seine verkehrs- und finanzwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen geeignet ist — nicht viel unter 725 Millionen oder  $\frac{3}{4}$  Milliarde Mk. bleiben können. Es ist besser, über die Größe des Unternehmens von vornherein klar zu sein, als sich trügerischen Vorstellungen hinzugeben, die eingehenden Nachrechnungen nicht standhalten können.

Aufbringung  
des Kapitals:  
Baugenossen-  
schaft des  
Reiches, des  
Staates und  
der Beteiligten.

Dem hier leicht erhobenen Einwurf, daß die Beanspruchung des Reichs- und Staatskredites in so hohem Maße unter den gegenwärtigen finanzpolitischen Umständen nicht zulässig sei, ist bereits in dem erwähnten Aufsatze begegnet. Denn, wie dort näher dargelegt ist,<sup>225)</sup> wäre durch die — gerade in diesem Falle zweckmäßige — Bildung einer öffentlich-rechtlichen Genossenschaft des Reiches, des Staates, der beteiligten Provinzen, Kreise und Städte, sowie der großen privaten Beteiligten die Aufbringung der Hälfte des Baukapitals durch Ausgabe von Kanalaktien und Obligationen wohl erreichbar, und damit die Belastung des Reiches und Staates und der anderen Beteiligten auf einen verhältnismäßig so niedrigen Stand gebracht, daß für Preußen wie das Reich, so lange und soweit der Kanal seine volle Verzinsung nicht erbringen sollte, die Einbuße nicht so hoch wäre, wie die gegenwärtige Preußens für den Dortmund-Emskanal.<sup>226)</sup>

Billiges Ver-  
hältnis der  
Bausumme  
zum Zweck.

Andererseits wird aber über die Gesamtkostensumme zu sagen sein, daß diese im Verhältnis zu dem herbeizuführenden Erfolge keine zu große ist. Große Unternehmungen erfordern einen hohen Einsatz, erst recht dieses Unternehmen, welches in einem so hohen Maße im Interesse der wirtschaftlichen Wohlfahrt des ganzen Nordwestens, Westens und Südwestens des Reiches von der Nordsee bis zum Bodensee liegt. Ist doch weit mehr als dieselbe Summe, die etwa zur Erbauung des Kanals nötig sein wird, rund 970 Millionen Mk., nach der jüngsten Erklärung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der kurzen Spanne Zeit von 1907—1912 für die Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen im Ruhrrevier ausgegeben worden (rd. 725 Millionen Mk.) oder soll noch in der allernächsten Zeit aufgewendet werden.<sup>227)</sup>

Bei der infolge der natürlichen Verhältnisse unvermeidlichen weiteren, tagtäglich nach Norden fortschreitenden Industrialisierung

<sup>224)</sup> Vgl. die Grenzboten a. a. O., S. 52 f.

<sup>225)</sup> Grenzboten a. a. O., S. 60/61.

<sup>226)</sup> Vgl. oben S. 33.

<sup>227)</sup> Vgl. die Ausführungen des Ministers vom 4. Nov. und 3. Dez. 1912, Verhandlungs-Berichte des Abg.-Hauses, S. 7731: „Seit dem Jahre 1907 sind für Bahn-

der Niederrhein-Ruhr-Lippe-Lande ist die Investierung neuer, nicht nur nach Hunderten von Millionen, sondern nach Milliarden zählenden Kapitalien eine zwingende wirtschaftliche Notwendigkeit. Die Frage daher, 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 Hauptteile 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, zumal gegenwärtig der Gang der Ereignisse nur zu deutlich die Grenze der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsmittel erwiesen und noch mehr die hier begrenzten Möglichkeiten der Zukunft wahrgezeichnet hat.

Allerdings erhebt sich gerade in dieser Hinsicht der — neben jenem Haupteinwand der mangelnden Rentabilität stehende — andere Haupteinwand gegen den Bau eines, das Ruhr-Lippe-Niederrhein-Revier unmittelbar an den Überseeverkehr legenden Rheinseekanals: die Befürchtung einer in ihren Folgen nicht absehbaren Verkehrs- und Produktionsverschiebung. Hierbei handelt es sich weniger um die Verschiebung, welche gerade den Zweck des Baues ausmacht: die Verschiebung des Verkehrsstromes vom Auslande in das eigene Reich, vielmehr ist in Frage gestellt, welche etwa nicht erträglichen Wirkungen auf die einheimischen Verkehrs- und Produktionsbedingungen ausgeübt werden können.

In dieser Beziehung ist bereits betreffs einer Binnenschiffahrtsverkehrsverschiebung dargelegt worden, daß der Endpunkt des Kanals bei Duisburg die Gewähr dafür bietet, daß wesentliche, mit Rücksicht auf die vorhandenen Investitionen nicht wünschenswerte Änderungen in dem Standorte des Hauptverkehrsumschlages nicht stattfinden. Der natürliche Beruf Duisburgs als Verkehrsmittelpunkt des Ruhrreviers bleibt vollauf erhalten. Daß daneben einer ganzen Reihe von Rhein-

V. Die Frage der Verkehrs- und Produktionsverschiebung:

für die Binnenschiffahrt,

---

hofserweiterungen, zweite, dritte und vierte Geleise und neue Bahnen in den Bezirken Essen, Cöln . . . fertig gestellt und im Bau . . . Bauten im Betrage von 728 Millionen Mark." Und S. 8373: „Ich stelle fest, daß wir in den Jahren von 1907 bis zum Abschluß des Jahres 1912 . . . lediglich für Erweiterungszwecke, zweite, dritte, vierte Geleise, freilich auch für neue Bahnen, von denen aber ein sehr wesentlicher Teil . . . dazu dient, . . . neuen Verkehr aufzunehmen, . . . im Ruhrrevier und den angrenzenden Bezirken mehr als ein Drittel [von 2,1 Milliarden Mark] verbaut [haben].“ Darüber hinaus sind für die nächste Zeit noch fernere Erweiterungsbauten „im Betrage von rund 250 Mill. Mark vorgesehen, so daß es zusammen 970 Millionen Mark, die seit 1907 für diese Bezirke aufgewendet sind, aufgewendet werden oder aufgewendet werden sollen.“ (a. a. O., S. 7931.)

häfen von Cöln abwärts ein weiteres Aufblühen und vor allem dem an der Mündung der Lippe und des künftigen Lippereviere liegenden, mit dem Kanal leicht zu verbindenden Wesel eine neue Zukunft eröffnet wird, liegt in der Natur der sich auch ohne den Kanalbau in dieser Richtung entwickelnden Verhältnisse. Ferner eine Gefährdung der bestehenden künstlichen Binnenwasserstraßen, des Lippe-, Rhein-Herne, Dortmund-Ems- und der weiteren Mittellandkanalsstrecken dürfte nicht zu befürchten sein, da diese Verkehrsanlagen als Nebenadern zu der Hauptschlagader des Seekanals erst recht eine Bedeutung gewinnen werden.

für die Eisenbahnen.

Ebenso wenig wird das bestehende Eisenbahnverkehrsnetz eine Beeinträchtigung erleiden können, im Gegenteil wird auch hier der Kanal dem Verkehr neuen Impuls verleihen, wengleich nach Maßgabe der geänderten Richtung der Verkehrsbedürfnisse eine gewisse innere Umrichtung eines großen Teiles des Eisenbahn-Güterverkehrs stattfinden muß.

Im übrigen wird aber auch gesagt werden können, daß ein Einwand gegen den Kanal, der lediglich aus den kleinsten Rücksichten auf die gegebenen Verkehrsmittel und deren Anordnung entspringt, sich bedenklich der Ebene der Einwände nähert, die ihrer Zeit gegen die Einführung der Eisenbahnen selbst von den Unternehmern und Benutzern der Land- und Wasserstraßen erhoben worden sind. Hier wie dort muß das allgemeine Interesse, die wirtschaftliche Wohlfahrt des ganzen über dem Einzelinteresse stehen,<sup>228)</sup> selbst wenn ein kleiner, an anderer Stelle wieder zu gewinnender Bruchteil auch einer fiskalischen Unternehmung getroffen werden sollte.

Im übrigen bezeugt aber gerade die bekannte, später noch ausführlicher hervorzuhebende<sup>229)</sup> Stellungnahme des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten auf das deutlichste, daß die Verkehrsverwaltung hier wie auf dem schon erwähnten Gebiet der Tarifpolitik<sup>230)</sup> — weit ab von kleinlichen fiskalischen oder partikularistischen Rücksichten den großen nationalwirtschaftlichen Kernpunkt der Frage bereits ins Auge gefaßt hat.

Sowenig unerträgliche Verkehrsverschiebungen werden auf umwälzende Verschiebungen in den Standorten der Produktion zu befürchten sein. Allerdings werden sich für neue, in erster Linie für den Auslandsmarkt arbeitende Industrieanlagen unmittelbar an der Weltseestraße des Kanals große Vorteile bieten, andererseits bietet aber das reiche, in einer Hand vereinigte Eisenbahn- und Wasserstraßen-Verkehrsnetz genügend Möglichkeiten, um für ältere Ansied-

<sup>228)</sup> So mit Recht wiederholt die Kölnische Zeitung. Vgl. No. 906 vom 13. Aug. 1912 und No. 1224 vom 4. Nov. 1912. <sup>229)</sup> Unten S. 64. <sup>230)</sup> Vgl. oben S. 26/27.

lungen ausgleichend eingreifen zu können. Überdies bleibt zu bedenken, daß eine weiträumigere Ansiedlung der Industrie in hohem staats- und sozialpolitischem Interesse liegt.

Was endlich etwaige weitere, über den rheinisch-westfälischen Industriebezirk hinausgehende Verkehrs- und Produktionsverschiebungen anlangt, so ist freilich nicht zu verkennen, daß den Lippe-Ruhr- und Niederrheinlanden besondere Vorteile gewährt werden gegenüber den Oberrheinlanden, insbesondere dem glänzend emporblühenden Industriebezirk in der Südwestecke des Reiches, dem Saar-Luxemburg-Lothringer Revier. Abgesehen aber davon, daß diese schon von der Natur nach Art und Vorkommen ihrer Bodenschätze vor dem nordwestlichen Bezirk begünstigten Gebiete selbst an den durch den See-kanal und die anschließende verbesserte Rheinstrecke erleichterten Transportbedingungen teilhaben, ist ein etwa notwendiger Ausgleich wohl erreichbar durch weitere Ausgestaltung der Eisenbahntarife, wie durch Ausführung der bisher nach der Erklärung des Ministers der preußischen Staatsregierung<sup>231)</sup> gerade aus Rücksichten auf zu große Verkehrs- und Produktionsverschiebungen zuungunsten des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes verschobene Mosel- und Saarkanalisationen, so daß gewissermaßen durch den Bau eines Rheinseekanals der Weg zu diesen vom Südwesten so sehnlichst geforderten, bei Verwirklichung großer ausländischer Verkehrspläne dauernd kaum vermeidlicher Arbeiten<sup>232)</sup> freigemacht würde.

für das Saar-  
Luxemburg-  
Lothringer In-  
dustrievier.

## 5. Geschichte des Gedankens und Stand der Pläne einer deutschen Rheinmündung.

Es erübrigt nach diesen Erörterungen der wesentlichen Voraussetzungen und Haupteinwände<sup>233)</sup> gegen den Bau einer deutschen

<sup>231)</sup> Verlesen vom Minister der öffentl. Arbeiten im Hause d. Abg. am 8. März 1912 (Verh.-Bericht, S. 2473): „Die Königl. Staatsregierung steht . . . auf dem Standpunkt, daß eine Kanalisierung der Mosel und Saar zur Zeit nicht angezeigt ist“, und weiterhin begründet S. 2474—76.

<sup>232)</sup> Vgl. die Ausführungen des Abg. Frhrn. von Maltzahn im Hause der Abg. vom 8. März 1912 (Verh.-Bericht S. 2465), und die Berichte über die drohenden belgischen und französischen Kanalpläne in der Zeitschr. für Binnenschifffahrt 1912, S. 275, 427 ff.

<sup>233)</sup> Die Reihe von Einwänden, die insbesondere von der Handelskammer von Duisburg (vgl. Köln. Zeitung vom 27. Juli 1912, No. 822) und dem Rheinschiffahrtsinteressentenverein ebenda (siehe Köln. Zeitung vom 13. August 1912, No. 906) — von dem letzteren leider verknüpft mit schlecht beratenen persönlichen Bemerkungen und Unterstellungen — erhoben worden sind, und ohne Eingehen auf die bereits vorliegenden entgegenstehenden Argumente und ohne weitere Begründung vorzüglich die Abhängigkeit vom Auslande und die wirtschaftliche und technische Möglichkeit und Zweckmäßigkeit des Kanalbaues leugneten, sind bereits in den Ausführungen oben S. 3—22, 40 f. wie in kürzerem vorher schon in dem Grenzboten-aufsatz a. a. O. als hinfällig dargetan.

Rheinmündung die Darlegung der Geschichte des Ganges der ernsthaften Bestrebungen und Pläne, die bisher in dieser Richtung über das Maß rein betrachtender Erwägungen hinaus getätigt worden sind.

Brandenburg-  
Preussen an  
der Ems und  
am Rhein.

Hier ist kein Zufall, daß gerade die Macht und ihr Geschlecht, dem überhaupt die Erhaltung der Emsmündung beim Reiche zu danken ist — zu einer Zeit, da Emden, von einer niederländischen Garnison besetzt,<sup>234)</sup> in den großen Friedenstraktaten von Münster, Nymwegen Ryswyk zur Klientel der Generalstaaten gezählt,<sup>235)</sup> nach Sprache und Gesinnung schon zu einer niederländischen Vorburg geworden war,<sup>236)</sup> — daß gerade Brandenburg-Preußen seit dem Erwerb der Lande zwischen dem Niederrhein und der Emsmündung den Plan, für den Rhein die wirtschaftliche Unabhängigkeit vom Auslande zu erreichen, aufgenommen und seitdem nicht wieder aus dem Auge gelassen hat.

Der Grosse  
Kurfürst.

Friedrich Wilhelm der Große Kurfürst war es, der, nachdem er die Emsmündung vor dem Schicksal der Rheinmündung bewahrt hatte,<sup>237)</sup> im Jahre 1683, als nach dem Frieden von Nymwegen die holländischen Zollmaßnahmen den ostfriesischen und clevemärkischen Handel bedrückten, mit dem Bischof und Herrn der dazwischen liegenden Münsterlande in Verbindung trat, um die wirtschaftliche Unabhängigkeit von Holland zu erreichen, und durch seine Gesandten auf den dazu anberaumten Verhandlungen zu Haltern vorstellen ließ, daß die Ems noch der einzige Strom des Reiches zum Ozean sei, der noch ganz in deutschem Besitz wäre, daß man deshalb daran denken solle, wie man die Handelsartikel über ihn nach Westfalen und in das Reich zu bringen habe.<sup>238)</sup> Obgleich diese Schritte mit den Anstoß gaben

<sup>234)</sup> Vgl. die Ausführung des unentwegten Vorkämpfers der Wiederherstellung der früheren Größe seiner Vaterstadt, Sch we c k e n d i e c k s in der Festschrift zur Eröffnung des neuen Emdener Seehafens a. a. O., S. 4 f. Die Niederlande hatten während ihrer Freiheitskriege — begünstigt durch die Streitigkeiten der letzten ostfriesischen Fürsten mit den Ständen und der Stadt Emden — auf letztere durch Entsendung einer Garnison die Hand gelegt.

<sup>235)</sup> Sch we c k e n d i e c k a. a. O., S. 4. In den Jahren 1648, 1678 u. 1697.

<sup>236)</sup> Sch we c k e n d i e c k a. a. O., S. 4.

<sup>237)</sup> Im Einvernehmen mit den ostfriesischen Ständen nach Erwirkung eines Auftrages des Kaisers (16. Nov. 1681) ließ Friedrich Wilhelm am 5. Nov. 1682 die kleine Festung Greetsiel, die Stammburg des ostfriesischen Fürstengeschlechtes, besetzen. Durch einen von ihm garantierten Vergleich wurde der Frieden im Lande wiederhergestellt (16. Juli 1683). Von demselben Jahre ab erhielten die ostfriesischen Schiffe das Recht, unter Kurbrandenburgischer Flagge zu segeln. Brandenburgische Kriegs- und Handelsschiffe wurden nach Emden gelegt, und seit 1688 hielt dauernd eine brandenburgische Garnison Grenzschutz in der bedrohten Nordwestecke des Reiches. Vgl. Sch we c k e n d i e c k a. a. O., S. 4 f.

<sup>238)</sup> Vgl. die auf urkundlichem Material beruhende Arbeit von Knüfermann, Geschichte des Max Clemens-Kanals im Münsterland, 1907, S. 9, nach dem Protokollauszug über die Konferenz von Haltern (zu Emden, Stadtarchiv, Registratur I, 474).

zum Bau des münsterschen Max-Clemens-Kanals<sup>239)</sup> und dem Plane seiner Durchführung nordwärts bis zur Ems<sup>240)</sup> und später südwärts bis zur Lippe,<sup>241)</sup> erstickten doch die partikularistischen Interessen<sup>242)</sup> der Kleinstaaterei jener Zeiten die weitausschauenden Gedanken des großen Kurfürsten, wie auch in der Folgezeit die von Friedrich dem Großen<sup>243)</sup> nach dem endgültigen Erwerb von Ostfriesland kurz vor dem 7jährigen Kriege erwogene Wiederaufnahme derselben.

Erst unter Friedrich Wilhelm III., nach der Säkularisation der Münsterlande, wurde in den Jahren von 1804 bis 1806 im preußischen Generaldirektorium der Plan zur Befreiung von dem wirtschaftlichen Zwange, den damals Frankreich und die batavische Republik<sup>244)</sup> ausübte, einen preußischen Wasserweg vom Rhein zur Ems zu schaffen, wieder ernstlich erwogen. Diese Pläne wurden nach den Freiheitskriegen von der preußischen Regierung weiter verfolgt,<sup>245)</sup> insbesondere von dem energischen Oberpräsidenten von Westfalen von Vincke, der genauere Vermessungen zwischen Lippe und Ems vornehmen ließ und dem Provinziallandtag von dem Plane der Verbindung beider Flüsse berichtete „zum Behufe des inneren Verkehrs und der Umgehung von Holland“ . . . „um von der Nordsee . . . zum Rhein zu gelangen“.<sup>246)</sup> Das damals entgegenkommende Verhalten Hollands<sup>247)</sup> und später die Umwälzung der Verkehrsverhältnisse durch die Einführung

Preussische  
Pläne Anfangs  
des 19. Jahr-  
hunderts.

<sup>239)</sup> Knüfermann a. a. O., S. 10, 79.

<sup>240)</sup> Knüfermann a. a. O., S. 11 f., 44 f., 52, 55 f., 76 f.

<sup>241)</sup> Knüfermann a. a. O., S. 78 f. In Zusammenhang mit den Unternehmungen zur Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt, worüber nach langen Verhandlungen 1769 eine Konvention zwischen Preußen, Curcöln und Münster zustande kam.

<sup>242)</sup> Knüfermann a. a. O., S. 10 f., 43 f., (50, 56)—58, 78 etc. Hervorzuheben ist die weitschauende Haltung des damaligen Präsidenten der Münsterschen Hofkammer, von Droste (1767). a. a. O., S. 79.

<sup>243)</sup> In der von Friedrich mit der Stadt Emden im März 1844 abgeschlossenen Konvention war ausdrücklich (§ 16) von der Fortführung des münsterländischen Kanals die Rede. Im Jahre 1753 wurde der Plan auf Anregung der Mindener Regierung von Friedrich und seinen Ministern ernstlich erwogen, jedoch brachten die aus den kleinstaatlichen Verhältnissen gegebenen zoll- und finanzpolitischen Bedenken die preußischen Minister zum ablehnenden Votum. Siehe Knüfermann a. a. O., S. 55—57, (79). Krziza a. a. O., S. 92.

<sup>244)</sup> Knüfermann a. a. O., S. 102/103, 111.

<sup>245)</sup> Knüfermann a. a. O., S. 110 f. Seit 1816/17 bis 1832.

<sup>246)</sup> Vgl. die Ausführungen von Strotkötter in der Köln. Volkszeitung vom 4. Mai 1912, No. 413.

<sup>247)</sup> Am 31. März 1831 kam nach langen Verhandlungen die Rheinschiffahrtskonvention Preußens mit Holland zu stande, welche die Ein- und Ausfuhr über den Rhein von den drückenden holländischen Rheinzöllen befreite. Knüfermann a. a. O., S. 114 f.

der Eisenbahnen ließen jene Pläne wieder ruhen,<sup>248)</sup> bis Anfang der 50er Jahre die Ems- und Mittellandkanalbestrebungen dieselben wieder auf die Wellen hoben.<sup>249)</sup> Da hier jedoch die führende Idee der späteren Kanalpläne und Vorlagen die Schaffung eines westöstlichen Wasserstraßenverkehrsnetzes wurde, so konnten jene Gedanken einer unmittelbaren Verbindung des deutschen Rheins mit der deutschen See noch keinen festen Boden gewinnen.

Wiederaufnahme durch die preussische Regierung 1912

Da aber nach der nun bevorstehenden Vollendung der Hauptteile der Mittellandkanalpläne der Weg frei geworden ist, hat die preußische Regierung zur rechten Zeit jenes Erbe des großen Kurfürsten wieder aufgenommen durch die Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 11. März 1912, daß der

„Rhein-Nordseekanal ein Projekt sei, das zu den kühnsten Hoffnungen und Erwartungen und Wünschen Anlaß gebe“ . . . . und daß „die Staatsregierung ihm dauernd ihr Interesse zuzuwenden habe“ . . . .<sup>250)</sup>

Wie diese Erklärung die Stellungnahme der preußischen Regierung klar zu erkennen gegeben hat, haben es auch die wirtschaftlich näher beteiligten öffentlichen und privaten Kreise, bei denen heute die vorbereitende Mitarbeit zur Erfüllung großer Staatsunternehmungen liegt, an dieser Arbeit nicht fehlen lassen.

Die privaten Vorarbeiten. Der Rhein-Nordsee-Kanal-Verein.

Nachdem bereits bei Gelegenheit der Beratungen der Mittellandkanalvorlage einzelne derselben, wie die Handelskammer von Altona und Harburg,<sup>251)</sup> auf die Bedeutung einer unmittelbaren Verbindung von Rhein und Nordsee hingewiesen hatten, haben sich die seitdem immer weitere Kreise ziehenden Bestrebungen Anfang dieses Jahrzehnts verdichtet zur Bildung eines großen Vereins zur Förderung des Baues eines Rhein-Nordseekanals,<sup>252)</sup> dem viele der wichtigsten in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Beteiligten der Landwirtschaft und Industrie, Handel und Schifffahrt angehören, unter anderen

---

<sup>248)</sup> Es mögen hier jene 1839 — bei der Aufhebung des Max Clemens-Kanals — geschriebenen prophetischen Worte Harkorts erwähnt werden: „Einst kommt die Zeit, wo der Lippe-Ems-Kanal eine deutsche Angelegenheit ist.“ Knüferrmann a. a. O., S. 130.

<sup>249)</sup> Vgl. Krziza a. a. O., S. 92 u. 94.

<sup>250)</sup> Vgl. Verhandlungsberichte des Hauses der Abgeordneten, S. 2576/77.

<sup>251)</sup> Vgl. Jahresbericht der Handelskammer zu Altona v. 1899 und die Ausführungen des Abg. Fürbringer im Hause der Abgeordneten v. 11. März 1912. Verhandlungsbericht S. 2569.

<sup>252)</sup> Der „Verein zur Förderung des Baues eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur deutschen Nordsee“, wie sich der Verein selbst nennt. Vgl. das Gründungsprotokoll v. J. 1912 (Berlin).

die Städte Emden, Gronau und Wesel, die Kreise Ahaus und Rees, die Fürsten von Salm und Bentheim, die Handelskammern von Altona und Cöln, das Kohlsyndikat, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd.<sup>253)</sup>

Diese Vereinigung hat zunächst die Herausgabe der bekannten Studie der königlichen Bauräte Herzberg und Taaks<sup>254)</sup> vom Mai dieses Jahres veranlaßt. Die auf eingehenden Lokalstudien beruhende Abhandlung hat das bleibende Verdienst, die verhältnismäßig günstigen, denen des Kaiser-Wilhelm-Kanals nicht unähnlichen natürlichen Bauverhältnisse, insbesondere auch dargelegt zu haben, daß die Grundwasserverhältnisse, die Überwindung der Moorstrecken usw. außerordentliche Schwierigkeiten nicht bieten.<sup>255)</sup> Im übrigen hatte die Abhandlung nur den Bau eines Binnen- (Groß)schiffahrtsweges von Abmessungen im Auge, die dem Kanal kaum die unbedingte Überlegenheit über den Rheinstrom in seiner gegenwärtigen, geschweige denn seiner durch den weiteren Ausbau erreichbaren Leistungsfähigkeit verleihen, daher, wie auch ausdrücklich ausgesprochen, nur dem Nord- und Ostverkehr einen neuen Zugang eröffnen würden, also aus den erörterten Gründen den Vorschlag als Mittel zu dem Zweck, um den es sich bei der Frage der deutschen Rheinmündung handelt, dem deutschen Rheinverkehr, zum Hauptteil wenigstens, eine deutsche Schiffahrtsstraße zu verschaffen, nicht als geeignet erscheinen lassen konnten. Ganz abgesehen von den oben verzeichneten Erfahrungen am Dortmund-Emskanal, welche die verkehrs- und finanzwirtschaftlichen Folgen einer zweiten Emsstraße nicht in Zweifel ziehen lassen werden.

Nachdem dieser Gesichtspunkt im einzelnen in dem schon erwähnten Grenzboten-Aufsatz<sup>256)</sup> über die „deutsche Rheinmündung“ dargelegt und dabei insbesondere betont war, daß nur ein Seeschiffahrtskanal<sup>257)</sup> verkehrs- wie finanzwirtschaftlich möglich sei, und zwar nur ein Seeschiffahrtskanal, der möglichst bis zu dem durch die bestehenden Verhältnisse gegebenen Verkehrsmittelpunkte Duisburg vordringe und damit zugleich vermöge des höher gelegenen Ausgangspunktes den Vorteil nehme, ohne alle von Herzberg und Taaks vorgesehenen An- und Abstiegschleusen und in der Unterhaltung so kostspielige Pumpwerke die münsterländische Ebene überwinden zu können,<sup>258)</sup> daß ferner nicht ausschließlich das Staatskapital in Anspruch zu nehmen sei, sondern die Bildung einer die staatlichen,

und seine  
Projekte:  
1. von Herz-  
berg und  
Taaks,

keine Rhein-  
mündung,

sondern ein  
zweiter Ems-  
Kanal;

<sup>253)</sup> Vgl. das Gründungsprotokoll a. a. O., S. 2/3 u. 19/20.

<sup>254)</sup> „Der Rhein-Nordsee-Kanal. Eine Studie“ von . . . Berlin 1912.

<sup>255)</sup> Vgl. bes. S. 16 ff. der Studie a. a. O.

<sup>256)</sup> a. a. O., Heft 28, Jahrgang 1912.

<sup>257)</sup> a. a. O., S. 52, 54/55.

<sup>258)</sup> a. a. O., S. 55/56.

2. von Rose-  
meyer,

kommunalen wie die privaten Beteiligten einigenden, öffentlich rechtlichen Genossenschaft mit Ausgabe von Kanalaktien und Obligationen leichter zum Ziele führen werde,<sup>259)</sup> hat der genannte Verein die Herausgabe einer weiteren Schrift über den Rhein-Nordseekanal des Ingenieurs Rosemeyer<sup>260)</sup> übernommen, welche in ihren Hauptausgangspunkten diesen leitenden Ideen, allerdings ohne die der literarischen Sitte entsprechende Nennung des Vorganges, im wesentlichen entspricht,<sup>261)</sup> jedoch darüber hinaus noch die Fortführung des Kanals bis Cöln und die Verbindung des Kanalbetriebes mit großen Rheinwasser-Kraftwerken vorschlägt.

Im einzelnen werden in der Schrift, in welcher anders als in der genannten Studie die kanalbautechnischen Fragen nur gestreift sind, — außer dem Projekte einer natürlichen, schleusenlosen, teilweisen Ablenkung des Rheinstroms<sup>262)</sup> — sechs verschiedene Projekte angedeutet. Vier derselben sehen eine Wassertiefe vor von 7 m, also einen Schiffstiefgang von 6 m, zwei eine Tiefe von 8 m, bzw. einen Tiefgang von 7 m.<sup>263)</sup> Dabei soll von vornherein auf eine zukünftige weitere Vertiefung bis auf 9 m Wasser-, also 8 m Fahrtiefe Rücksicht genommen werden. Die gesamten Baukosten des im ganzen rd. 280 km langen Kanals<sup>264)</sup> sind auf 164 bis 235, die Betriebskosten auf 0,6 bis 0,8 Millionen Mk. veranschlagt.<sup>265)</sup>

rechtlich, ver-  
kehrs- und  
finanzwirt-  
schaftlich nicht  
haltbar.

Die Vorschläge erscheinen sowohl in den Hauptpunkten, die neu sind, wie in ihren Einzelheiten nicht haltbar.

Dargelegt sind bereits die schweren rechtlichen und politischen

<sup>259)</sup> a. a. O., S. 60/61.

<sup>260)</sup> Jos. Rosemeyer, Der Rheinseekanal, herausgegeben vom Verein zur Förderung des Baues eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur deutschen Nordsee. Cöln 1912, S. 475.

<sup>261)</sup> Vgl. besonders: bezüglich des Kernpunktes, des Baues des Kanals als Seeschiffahrtsstraße — ein Gedanke, der in der festen Umschreibung bis dahin *salvo errore* nicht aufgeworfen und verfochten war (vergl. z. B. R á g ó c z y im 'Tag' A, Nr. 277, 26. Nov. 1912) — Grenzboten a. a. O., S. 52, 56/57, Rosemeyer, S. 7, 47, betr. den Ausgang möglichst vom Verkehrsmittelpunkte des Industrieviers, und die leichtere Überwindung der westfälischen Ebene und natürliche Speisung des Kanals mit Rheinwasser. Grenzboten S. 54 u. 56; Rosemeyer S. 7 u. 8; betr. die die Kapitalbeschaffung durch Kanal-Aktien und Obligationen Grenzboten S. 61, Rosemeyer S. 45, sowie im einzelnen betr. die Anziehung der ausländischen Grenzlande Grenzboten S. 51, Rosemeyer S. 12; betr. die Art der Darstellung der Steigerung des Grenzverkehrs bei Emmerich Grenzboten S. 50, Rosemeyer S. 40 etc. Zu der Darstellung des Grenzverkehrs ist hervorzuheben, daß die in den Grenzboten erstmalig und bei Rosemeyer S. 40 angeführten charakteristischen Ziffern über die Steigerung des Verkehrs von 7½ Mill. Tonnen i. J. 1895 auf 15 Millionen Tonnen i. J. 1902 und auf 31 Millionen Tonnen i. J. 1911 nicht (wie in den Grenzboten angedeutet war) die statistischen Zahlen sind, die sich vielmehr für 1895 auf rd. 8, für 1902 auf 14 Millionen Tonnen stellen!

<sup>262)</sup> a. a. O., S. 25.

<sup>263)</sup> a. a. O., S. 11 f., 25 f.

<sup>264)</sup> a. a. O., S. 10.

<sup>265)</sup> a. a. O., S. 37/38.

Bedenken<sup>266)</sup> nicht nur einer Rheinstrommündung, sondern auch der Verquickung des Kanalbaues mit Kraftwerken, die ihr aus dem Rheinstrom entnommenes Betriebswasser durch den Kanal zur Nordsee abgeben und daher besonders in Zeiten niedrigen Rheinwasserstandes nicht werden vermeiden lassen, für die unterhalb gelegenen, vor allem für die holländischen Rheinschiffahrtsstrecken die Mißstände des niedrigen Fahrwassers empfindlich zu verstärken. Selbst wenn aber die vorgeschlagenen Kraftwerke eine Änderung der bestehenden Verhältnisse, eine merkbare Beeinträchtigung Hollands nicht herbeiführen können sollten, was aber nach der Menge des abzuleitenden Wassers zu bezweifeln ist, so werden doch die zu erwartenden gegenteiligen Aufstellungen leicht der Aufwerfung der Frage der internationalen Rechtllichkeit des ganzen Unternehmens Raum geben.

Was sodann die in den Projekten vorgeschlagene Fahrtiefe von 6—7 m und die in Zukunft einmal höchste von 8 m anlangt — Fahrtiefen, die in sehr trockenen Zeiten noch um 1 m abnehmen können<sup>267)</sup> —, ist gleichfalls schon eingehend ausgeführt,<sup>268)</sup> daß Schiffsklassen von 6—7 m Tiefgang und bis 8 m in Zukunft nicht mehr den Anteil am Verkehr haben und noch weniger haben werden, daß ein zur Aufnahme der größeren Schiffsklassen unfähiger Kanal seinen Zweck erfüllen kann. Ebenso ist dargelegt,<sup>269)</sup> daß die Führung des Kanals über Duisburg hinaus verkehrspolitisch wie finanztechnisch unerwünscht, auch im Interesse der aufwärts gelegenen Rheinhäfen infolge der ungleich leichteren Möglichkeit des Ausbaues des Rheines selbst zu einer Seeschiffahrtsstraße oder eines Rheinseitenkanales kleinerer Abmessungen entbehrlich erscheint.

Endlich die Kostenberechnungen lassen — ganz abgesehen von den im einzelnen offenbar vielfach zu niedrigen oder ganz fehlenden Ansätzen<sup>270)</sup> — schon durch das Maß der Gesamtsumme ihre Hinfälligkeit erkennen, wenn ein Vergleich mit der Summe der Kosten ähnlicher Kanäle gezogen wird, wie etwa der Summe der ursprünglichen Baukosten des Kaiser Wilhelm-Kanals. Wenn dieser auch einen um 1 m größeren Tiefgang aufwies<sup>271)</sup> als die vorgeschlagene kostspieligste Kanalführung, die aber andererseits eine um 4 m weitere Spiegel- und eine um 8 m weitere Sohlenbreite haben soll,<sup>272)</sup> so erscheint der An-

<sup>266)</sup> Vgl. oben S. 39/40.

<sup>267)</sup> Rosemeyer a. a. O., S. 12.

<sup>268)</sup> Vgl. oben S. 43—50.

<sup>269)</sup> Vgl. oben S. 51—53.

<sup>270)</sup> So besonders für Grunderwerb, Brückenanlagen usw.

<sup>271)</sup> Die alten Abmaße des Kaiser-Wilhelms-Kanals betragen in der Wassertiefe 9 m, in der Spiegelbreite 67 m, die Sohlenbreite 67 m, mit einem Wasserquerschnitt von 41,3 qm (vgl. den Bericht des Kaiserl. Kanalamts a. a. O., S. 1), die betreffenden von Rosemeyer vorgeschlagenen Abmessungen in der Wassertiefe 8 m, in der Sohlenbreite 30 m, im Wasserquerschnitt 410 qm (Rosemeyer, S. 31).

<sup>272)</sup> Rosemeyer a. a. O., S. 39.

satz von nur 0,60—0,89 Millionen Mark auf den Kilometer gegenüber 1,60 Millionen Mark, also fast dem doppelten der Baukosten des Kaiser Wilhelm-Kanals,<sup>273)</sup> außer dem Bereiche jeder finanziellen Möglichkeit, ganz besonders, wenn in Rücksicht gezogen wird, daß der vorgeschlagene Kanal in seinem letzten Drittel lange Strecken durch hochindustrielle Gelände führen und nicht weniger als 29 Hauptstraßen, 28 zum größten Teil zwei- und mehrgleisige Eisenbahnstrecken und drei breite Wasserstraßen (die Lippe, Ruhr und den Rhein-Hernekanal) kreuzen soll,<sup>274)</sup> also hier ein — auch verhältnismäßig — Vielfaches der entsprechenden Bauaufwendungen des Kaiser Wilhelm-Kanals erfordert. Ebenso wie die Baukosten sind auch die Betriebskosten — die z. B. nur auf 60 bis 80 vom Hundert derjenigen des Dortmund-Emskanals<sup>275)</sup> angesetzt sind — um ein Vielfaches unterschätzt.

Wenn daher diese Vorschläge, die überdies auch nach ihren bautechnischen Unterlagen von fachlicher Seite grundsätzlich in Frage gezogen sind,<sup>276)</sup> ihrer positiven Seite nach nicht über die schon vorher, insbesondere in der erstgenannten Studie gegebenen Unterlagen hinausgelangen, so bleiben dieselben doch im Wege zum Ziele durch Aufzeigen der zu vermeidenden Abwege und durch die Weiterförderung des Gedankens eines Seekanals eine weitere wichtige Etappe. Es wäre daher zu wünschen, daß der Verein in der Fortführung der Vorschläge in der hier eingeschlagenen Richtung zum Bau eines Seekanals, aber auf den wohlbegründeten Unterlagen jener ersten Autoren, eintreten würde.

So fruchtbar aber die Bestrebungen des Vereins gewesen sind und noch sein können, so klar haben dieselben auch gezeigt, daß es zu einer durchdringenden Erfassung der verkehrs- wie finanzwirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen notwendig ist, daß auch die an den Quellen der Tatsachen sitzende Reichs- und Staatsregierung und die in ihren Diensten stehenden, aus den anderen ähnlichen großen Reichs- und Staatsunternehmungen sacherfahrenen Kenner auf den Plan treten zu einer umfassenden Untersuchung der Möglichkeiten der Lösung der Frage der deutschen Rheinmündung auf diesem Wege.

---

<sup>273)</sup> Der 99 km lange Kaiser-Wilhelm-Kanal kostete rund 156 Mill. Mk., wovon (1887—90) rd. 11 Mill. Mk. auf den Grunderwerb entfielen. Rosemeyer berechnet die Grunderwerbskosten für den 272 (9) km langen Kanal auf 10,5 Mill. Mk.

<sup>274)</sup> Vgl. Rosemeyer S. 14.

<sup>275)</sup> die über 1 Mill. Mk. betragen. Vgl. oben S. 29, Anm. 123.

<sup>276)</sup> Vgl. die Ausführungen des Geh. Baurats de Thierry's in der Versammlung des Vereins zur Förderung etc. a. a. O., vom 15. Nov. 1912, nach dem Verhandlungsbericht der Kölnischen Zeitung v. 16. Nov. 1912, Nr. 1275.

## 6. Die Dringlichkeit der Lösung.

Noch mehr aber ist es die allgemeine und besondere nationalwirtschaftliche Dringlichkeit, welche diese entscheidenden Faktoren ins Feld ruft. Die allgemeine Dringlichkeit besteht — ganz abgesehen von jenen im einzelnen dargelegten nationalwirtschaftlichen Forderungen des weiteren Ausbaues des Rheines nach Maßgabe des Reichswasserstraßengesetzes und der Beseitigung der stark zunehmenden Abhängigkeit des deutschen Verkehrs vom Auslande — in doppelter Hinsicht, indem einmal die Verkehrsbedürfnisse der westdeutschen Volkswirtschaft von der Nordsee bis zum Bodensee neue, leistungsfähigere Zufahrtsstraßen zu den Weltmeeren verlangen, um im Weltwettbewerb die Nachteile auszugleichen, welche die deutsche Nationalproduktion heute noch im Verhältnis zu den beiden anderen großen Konkurrenznationen infolge der günstigeren Art und Lage der Produktionsstandorte und Verkehrsbedingungen derselben leidet,<sup>277)</sup> sodann, weil die riesigen Fortschritte der westdeutschen Volkswirtschaft zeigen, daß ihre Verkehrsbedürfnisse über die Möglichkeiten der entsprechenden Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsmittel, der Flußstraßen und Kanäle wie der Eisenbahnen hinauswachsen werden und somit die Gefahr in der Ferne steht, daß zu einer gegebenen, zu den beognenden Maßnahmen zu späten Zeit das Versagen der Verkehrsmittel einen Stillstand der ganzen Entwicklung in einem entscheidenden Zeitpunkt der Weltwirtschaft eintreten lassen wird.

Ausdehnung  
des Rhein-  
gebietes.

Verkehrbe-  
dürfnisse der  
fortschreiten-  
den Volkswirt-  
schaft.

Die besondere Dringlichkeit des aktiven Eintretens jener berufensten Führer ist gleichfalls in mehrfacher Beziehung gegeben. Zunächst, weil die vorsorgenden Bestrebungen für den Bau neuer Zufahrtsstraßen zum Niederrhein den großen Plan des Baues einer linksrheinischen Zufahrtsstraße zum Niederrheingebiet von Antwerpen und der Scheldemündung nach Cöln und rheinabwärts gelegenen Rheinhäfen bis Crefeld geführt haben.<sup>278)</sup> Es läßt sich nicht abweisen, daß dieser Verbindung bei aller partikularen wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit der schwerwiegende Nachteil anhaftet, daß sie sich nur zu einem kleinen Teil über deutsches Gebiet bewegt, daher ebenso wie der heutige Rheinmündungslauf im Frieden der deutschen Gesetzgebung und noch mehr im Kriege der Verfügung und Aufsicht des Reiches entzogen ist und zu dieser neuen Abhängigkeit vom Ausland, hier in erster Linie von Belgien, diesem auch wie im hollän-

Der Rhein-  
Maas-Schelde-  
Kanal,

<sup>277)</sup> Vgl. z. B. die Denkschrift zur Begründung zu dem Entwurfe des Zolltarifgesetzes, 1901, S. 447, wonach allein infolge der geringeren Frachtkosten das Roheisen in Großbritannien etwa um 20 % billiger als in Deutschland erzeugt werde.

<sup>278)</sup> Vgl. z. B. die Ausführungen des Abgeordneten Grafen v. Spee und Dr. König im Hause der Abgeordneten vom 8. und 11. März 1912. Verhandlungsberichte S. 2590 ff. und 2469 ff.

dischen Rheinmündungsverkehr die Hauptnutzung des neuen Binnenschiffahrts-, Seehäfen- und Seeschiffahrtsverkehr in den Schoß werfen wird,<sup>279)</sup> so daß auch hier<sup>280)</sup> nur ein weitgehendes handelswirtschaftliches Einvernehmen die Voraussetzung zu ausführenden Schritten sein kann. Mit Rücksicht auf den weit vorgeschrittenen Stand dieses **eine zweite ausländische Rheinmündung** vorsehenden großen Projektes eines Rhein-Maas-Scheldekanals liegt die besondere Dringlichkeit einer ins einzelne gehenden, planmäßigen, von jenen unterrichtetsten Stellen vorzunehmenden Untersuchung der Bedingungen der hiermit in natürlichem, ausschließendem Wettbewerb stehenden deutschen Rheinmündung über deutsches Land zum deutschen Seehafen Emden zum Frommen deutscher Arbeit und Lebens handgreiflich vor Augen.<sup>281)</sup>

eine zweite  
ausländische  
Rheinmün-  
dung.

Die deutsche  
Rheinmün-  
dung als Äqui-  
valent des  
Mittellands u.  
Mosel-Saar-  
Kanals.

Ebenso erscheint die Notwendigkeit eines gegenwärtigen Handelns von jener berufensten Seite gegeben aus den schon berührten Erwägungen,<sup>282)</sup> daß der Bau eines Rheinseeschiffahrtskanals Voraussetzung und Äquivalent bildet für den planmäßigen weiteren Ausbau des großen Binnenwasserstraßenverkehrsnetzes, sowohl der Ausführung der zwischen dem östlichen und dem westlichen Wasserstraßennetz die Brücke bildenden Mittellandkanalstrecke Magdeburg-Hannover wie gegebenenfalls auch der Mosel- und Saarkanalisation.<sup>283)</sup>

Die histo-  
rische Mis-  
sion Preu-  
ßens und  
des Reiches.

Wenn so nach allem damit geschlossen werden kann, daß die Zeit zur Lösung der Frage einer deutschen Rheinmündung gekommen ist, so möge in dem Vorhalt, daß für alle Beteiligte diesseits und jenseits der Grenze nur ganze Arbeit von dauerndem Nutzen und Frieden sein kann, die Hoffnung ausgesprochen werden, daß die Lösung im Geiste des Mannes erfolge, der, wie er für die Freiheit des verwandten Stammes mit allen Mitteln bis zur Einsetzung der eigenen Existenz eingetreten ist, als erster wieder die Zeichen und Farben des Reiches auf der Burg von Ostfriesland aufgepflanzt hat,<sup>284)</sup> — eine Lösung, die jedem das Seine gebend und lassend jedenfalls in wirtschaftlicher Hinsicht die Aufgabe des Reiches nach dem alten Wahrspruch, unter dem sich die wirtschaftliche und politische Wiederherstellung vollzogen hat, auch für den Rhein erfüllen wird: vom Fels zum Meer.

<sup>279)</sup> Vgl. Grenzboten a. a. O., S. 51.

<sup>280)</sup> Vgl. oben S. 22/23.

<sup>281)</sup> Vgl. die Ausführungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 11. März 1912. Verhandlungsberichte S. 2575.

<sup>282)</sup> Siehe oben Seite 61.

<sup>283)</sup> Ebenda, Anm. 232.

<sup>284)</sup> Vgl. oben Seite 62, Anm. 137.









WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

MI 16654  
L. inw. ....

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000301636