

Die Bahn kann aber auch dem Empfänger die Abfuhr überlassen und ihm für diese Tätigkeit eine Vergütung gewähren, die sie bei unmittelbarer Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen hätte aufwenden müssen, wie sie sonst üblicherweise in Gestalt eines (die Selbstkosten nicht deckenden) Rollgeldausgleichs dem Bahnspediteur gewährt wird. Solche Vergütungen wird man unbedenklich unter dem gleichen Gesichtspunkt behandeln können wie die Rollgeldzuschüsse. Daran ist die Eisenbahn gesetzlich in keiner Weise gehindert. Sie ist völlig frei in ihrer Entscheidung, welche Vergütung für die An- und Abrollung sie beanspruchen will. Sie kann daher ihre Kontrahenten ganz individuell und unterschiedlich nach ihrem Gutdünken behandeln.

IV.

Es ist zusammenfassend zu folgern:

1. Die DB darf die Güter den durch Vertrag bestimmten Empfängern zu Entgelten zustellen, die unter den Selbstkosten liegen. Sie kann auch auf das Entgelt ganz verzichten.
2. Die DB kann solchen Empfängern, die die Abrollung der Güter selbst übernehmen, Ausgleichsvergütungen zahlen.
3. Die Höhe der Ausgleichsvergütungen ist begrenzt durch die Aufwendungen des Empfängers für die Abrollung der Güter, oder die der DB entstehen, wenn sie die Abrollung selbst durchführt.
4. Ein Rollgeldausgleich darf nicht über den Rahmen der tatsächlich entstandenen Rollkosten hinaus vergütet werden. Das würde praktisch einer Frachtrückvergütung gleichkommen und eine Umgehung des § 6 EVO bedeuten.
5. Anschlußgleis- und Lagerplatzinhaber erhalten einen Rollgeldausgleich, soweit Rolleistungen vom Endpunkt der Schienentransporte aus geleistet werden.

Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal

Eine geschichtliche Uebersicht

Von Dr. Walther Föhl

Der römische Rhein-Maas-Kanal	Der M. Gladbacher Plan 1891—96
Die Fossa Eugeniana	Die Kanalprojekte Hentrich,
Der Groß-Friedrichs-Kanal	Valentin, Schneiders
Der Grand Canal du Nord	Die Entwicklung nach dem
Der Krefelder Henket-Plan 1873—75	ersten Weltkriege

Der römische Rhein-Maas-Kanal

Wesentliche Fragen der Landeskultur sind bereits in den Jahrhunderten des römischen Imperiums am Rhein in Angriff genommen worden. Da der Bau künstlicher Wasserstraßen immer zu den Ruhmestaten der Menschheit gehört hat, richteten die Repräsentanten Roms am Rhein mehrfach ihr Augenmerk auf die Anlage von Kanälen auch in klarer Erkenntnis ihrer Nützlichkeit. So ist ihnen der Plan eines Verbindungskanals zwischen Rhein und Maas zu verdanken, zwei benachbarten großen Flüssen, die vor allem in ihrem unteren Laufe von Anbeginn eine gemeinsame natürliche, eine verwandte geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung erfahren haben. Der erste Kanalbau der Römer betraf zunächst nicht dieses Rhein-Maas-System, sondern eine schiffbare Verbindung zwischen dem Niederrhein (etwa in Höhe von Arnheim) und der damals noch aus vielen kleinen Seen bestehenden Zuidersee. Es war ein die alte mit der neuen Yssel verknüpfender Schiffahrtsweg, von dem Tacitus zum Jahre 12 vor Christus als „Fossa Drusiana“ (Annales II 8) berichtet.

Dieser kundige und gewissenhafte Römer ist auch Gewährsmann für das zweite römische Kanalprojekt, das wie die Drusiana nicht aus wirtschaftlichen, sondern militärischen Erwägungen begonnen worden ist. Wenn der Kanal des Drusus als Heeresstraße im Kampfe gegen die Sigambrier und Usipeter zur Sicherung des römischen Herrschaftsgebietes bis zur friesischen Mündung der Ems dienen sollte, so entsprach der um das Jahr 47 nach Christus beschlossene Rhein-Maas-Kanal des Militärbefehlshabers Cn. Dom. Corbulo vornehmlich dem Zwang zur sinnvollen Beschäftigung der durch Tatenlosigkeit gefährdeten Legionen. Daneben gab es bei diesem 23 Meilen langen Kanal, dessen Linienführung von Tacitus nicht überliefert wurde, ein zweites Motiv. Es heißt in Annales Liber XI 20: „Ut tamen miles otium exueret, inter Mosam Rhenumque trium et viginti milium spatio fossam perduxit, qua incerta Oceani vitarentur.“ Man hat den Nachsatz mit der Absicht Corbulos zu interpretieren gesucht, durch diesen Kanal die wegen ihrer Unsicherheit gefürchteten Wogen des Ozeans und damit die Ueberschwemmungen und Eisfahrten in dem von ihm besetzten Gebiet abzuleiten. Da wirtschaftliche Ueberlegungen den Germanen gegenüber dieses Kanalprojekt nicht bestimmt haben können, hat man zusätzlich an eine schützende

Wirkung gegen die freiheitsliebenden germanischen Stämme gedacht. Obgleich nun die Maas durch den Waal mit dem Rhein zu dieser Zeit verbunden gewesen sein mag, scheint mir die Erklärung nicht von der Hand zu weisen, daß Corbulo eine Art Küstenkanal zwischen Rhein und Maas am unteren Niederrhein geplant hat, um nicht gezwungen zu sein, die ‚Unsicherheit des Meeres‘, die sich damals mit den Gezeiten bis weit in die Unterläufe beider Flüsse hinauf erstreckte, bei Truppen- und Provianttransporten in Kauf zu nehmen.

Corbulo ist bis 51 nach Christus Oberbefehlshaber am Rhein geblieben, um dann von dem eifersüchtigen Nero zur Rückeroberung Armeniens eingesetzt zu werden. Was immer in der Zeit seines Rheinkommandos gefördert worden sein mag, es haben sich keine Spuren weiterer Nachrichten von diesem ersten Rhein-Maas-Kanal erhalten.

L. H. Gallot schrieb 1866 einen Aufsatz über die ältesten Rhein-Maas-Schelde-Kanalprojekte (in Publications de la Société d'Archéologie dans le Duché de Limbourg, Maestricht 1866, 395), dem er folgende Mitteilung anvertraute: „Ook Karel de Grote had det vornemen de groote waterwegen uit te breiden, door den Donau met den Rhijn, den Rhijn met de Maas, de Maas met de Schelde, deze met de Seine, de Seine met den Rhone, door de Saone aen de Middellandsche Zee te verbinden.“ Gallot gab keine Quellen für diese Behauptung, die als klar umrissener Plan Karls des Großen durch die Forschung nur für die Rhein-Donau-Verbindung gesichert worden ist.

Die Fossa Eugeniana

Die Zeit für größere Kanalbauten kam in Europa erst nach 1600. Frankreich und Brandenburg gingen voran, die Spanier folgten im Nordwesten Deutschlands mit der Fossa Eugeniana, die ihren Namen nach der spanisch-niederländischen Regentin Isabella Clara Eugenia, der Tochter König Philipps II. von Spanien, trägt. Wohl hatte die Weltmacht Spanien im Kampfe gegen die abgefallenen nördlichen Gebiete der Niederlande, die Generalstaaten der 7 Provinzen, die südlichen Bereiche Flanderns und Brabants fest in der Hand und 1586 Antwerpen wiedergewonnen; aber die alte Wirtschaftsvormacht ihrer rührigen Städte und Häfen, vor allem eben Antwerpens, schwand immer mehr dahin, während die staatlichen Niederlande ihre Positionen im Welthandel allen kriegerischen Aderlässen zum Trotz Jahr für Jahr weiter ausbauten. Mit dem Seehandel geriet auch die ‚große Fahrt‘ nach Köln, der gesamte Rheinhandel, immer mehr unter ihre alleinige Herrschaft. Da die niederen Rheinlande, insbesondere durch die Kölner Händel seit 1582, den jülich-klevischen Erbfolgestreit seit 1609 und den anschließenden 30jährigen Krieg, ihr politisches und militärisches Eigengewicht eingebüßt hatten, boten sie Spanien wie den Staaten ein willkommenes Operationsfeld für Beutezüge und Scharmützel aller Art, denen auf beiden Seiten die Absicht des dauernden Gewinns eines zusätzlichen Machtbereiches zugrunde lag. Um die reformierten Ruhestörer wirksam zu bannen und in den Schranken der Klever Gebiete zu halten, faßte die spanische Regentin den Plan einer befestigten Rhein-Maas-Verbindung in Gestalt eines hervorragend geschützten Kanals, der — und das zeigt die wirtschaftlichen Hintergedanken — eine Fortsetzung bis zur Schelde und dem absinkenden Seehafen Antwerpen finden sollte. Als Schwerpunkte dieser macht- und konfessionspolitischen Grenzlinie, die das spanische Gelderland (Vogtei und Neeram) und das kurkölnische Amt Rheinberg zu schützen hatte, boten sich die drei Festungen Rheinberg, Geldern und Venlo an. Sie sollten durch den Kanal zu einer Abwehr- und Verteidigungsfront zusammengeschlossen

werden, die zweifellos auch die Grenzen Brabants zu entlasten vermochte. Der Plan, von dem Ingenieur Haesevoet 1618 im Auftrag der Stadt Geldern, dann wieder 1624 technisch und diplomatisch vorbereitet, sah demnach folgende Linienführung vor: Vom Nordtor in Rheinberg, von dem der Alte Rhein zu dem seit Jahrzehnten (in die Momm) ausweichenden Rheinstrom führte, lief der Kanal durch kurkölnisches Gebiet an Kloster Camp vorbei, an Hörstgen, Frohnenbroich und Issum, auf geldrischem Boden durch die Gelderheide nördlich um Geldern an Walbeck vorbei durch das langgestreckte, vom Kanal zu entwässernde Torfmoor des Veen nach Venlo und in die Maas. Seine Fortsetzung von der Maas bis zur Schelde durch die Demer, einem bei Tongern in Limburg entspringenden Fluß, der durch die Dyle an Mecheln vorbei in die Schelde und damit in die Nordsee bei Antwerpen fließt, diente allein wirtschaftlichen Zielen — eben um den Staaten den Rhein-Nordsee-Handel zu entreißen und wieder an die königlichen Niederlande zu ziehen, durch deren Gebiet der Kanal bis Antwerpen ausschließlich geführt werden sollte.

Zur Sicherung der Rhein-Maas-Strecke genügten die drei genannten Festungen offensichtlich nicht; der im Jahre 1626 begonnene Wehrkanal wurde daher mit 24 kleinen Schanzen, zwei königlichen Forts, mit Brücken, Palisaden, Wachthäusern und Kasernen ausgestattet. Die Arbeit an den einzelnen Abschnitten ging unter scharfer Bewachung vor sich, da niemand von den Staaten eine gelassene Hinnahe dieses Todesstoßes für ihren Rheinhandel erwarten konnte. Ihre Truppen rückten dann auch prompt im Juni und August 1627 gegen die entstehenden Nutz- und Wehrbauten vor; ihnen gelang die Zerstörung von Wassermühlen, Deichen und Schleusenanlagen. Bis zum Besuch der Regentin im Juni 1628 setzten die Spanier unverdrossen das Werk insbesondere zwischen Rheinberg und Geldern weiter fort. Aber die steten Angriffe der Generalstaaten, der bald auftauchende Geldmangel, die Fortnahme mancher spanischen Truppenteile zum Einsatz gegen die in die Pfalz eingedrungenen Schweden brachten das Unternehmen allmählich zum Stillstand. 1632 fiel der General Heinrich Graf van den Berg, Statthalter von Geldern, von den Spaniern ab, die zudem eine militärische Niederlage und den Verlust der Städte Venlo, Roermond, Maastricht und Rheinberg hinnehmen mußten.

Die Statthalterin Isabella hat sich neben den beiden erstrebten Auswirkungen auf Krieg und Handel auch eine allgemeine wirtschaftliche Förderung der vom Kanal berührten Landschaften erhofft. Selbst angesichts dieses dritten Motivs bleibt es aber eigentümlich, daß der Kanal nicht westlich Walbeck in gerader Linie bei Arcen in die Maas gehen, sondern einen südlichen Lauf nach Venlo nehmen sollte — was seinen Bau verteuern und die Benutzung um manche Stunde verlängern mußte. Wahrscheinlich sollte durch die Kanalführung das Veen trockengelegt werden. Allerdings hat der ursprüngliche Plan doch wohl eine Mündung bei Arcen und damit die Fertigstellung in drei Jahren vorgesehen. Für die Aenderung dieses Planes bietet die etwas spätere Handschrift „De fossa Eugenia — Memorie belangende ehet nieuw kanaal von Nuys langs Gelderen Gennep in de Maas“ von 1664 die Erklärung an, der Oberintendant Marquis von St. Angelo habe sich durch einen Pokal voller Goldstücke bestimmen lassen, den Kanal zum Vorteil der Stadt Venlo ebendorthin zu leiten. Dieser Verdacht ist als zutreffend nachgewiesen worden.

Als wirklicher Autor des großartigen Werkes ist der Oberkommandierende der spanischen Truppen in den Niederlanden, der Marquis Ambrosius Spinola (1571—1630), anzusehen, dem außerordentliche technische Fähigkeiten zu-

geschrieben wurden. Die Oberaufsicht lag in Händen des geldrischen Statthalters Graf Heinrich von dem Berge, die technische Leitung übernahm Marquis Don Johan de Medicis mit seinem Ingenieur Don Johan Verdugo.

Vom Scheitern des kühnen Unternehmens wurde vor allem die Stadt Geldern betroffen. Um nicht weiter allein auf den Landtransport angewiesen zu sein (Torfhandel), trat der Stadtrat von Geldern zu Anfang des Jahres 1648 dem Plan eines Stichkanals von der in die Maas mündenden Rodebeck nach Geldern näher. Mangel an Geld und Rentabilität haben die Ausführung verhindert. Es wurde jedoch auch bei dem nun einsetzenden Wechsel vom Merkantilsystem zur physiokratischen Wirtschaft nicht still um die in der Luft hängenden Kanalpläne. Es ist bezeichnend, daß einige Privatunternehmer 1664 sich erboten, einen Kanal von Neuß über Geldern nach der Maas zu bauen. Neben den wesentlichen wirtschaftlichen sprachen politisch-strategische Gründe für die Führung dieser Trasse über kurkölnisches und spanisches Gebiet. Ueberdies wurde dabei die Hoffnung klar ausgesprochen, das überflüssige, bei Regenwetter beste Ackerflächen an der Niersmündung überschwemmende Wasser der Niers schneller in die tiefer liegende Maas zu bringen und damit tausende von Morgen des brachliegenden Bodens zu meliorieren. Der mutige Plan scheiterte an den hohen Arbeitslöhnen, der Gefahr kriegerischer Verwicklungen mit den Generalstaaten, die 1648 als selbständiger Staat anerkannt worden waren, und an der Ablehnung aus Kreisen der Grundbesitzer, die ohne eigenen Vorteil die Kosten eines solchen Planes nicht zu tragen bereit waren.

Die Bestimmungen des Friedensvertrages von Utrecht haben 1713 den Spaniern jede Möglichkeit genommen, weiterhin in den geldrischen Gebieten rechts der Maas zu operieren. Durch den Uebergang an Preußen kam das Land zwischen Jülich, Kurköln und Kleve endgültig in deutsche Hand — mit ihm aber auch das Erbe der Kanalidee, die von den Spaniern zwischen Rheinberg und Geldern weitgehend verwirklicht wurde, während von Geldern bis Venlo nur einzelne Trassen ausgehoben und befestigt worden waren (noch heute — teilweise wasserführend — im Gelände gut zu verfolgen).

Der Groß-Friedrichs-Kanal

Dem Berliner Hofe waren seit den Zeiten des Großen Kurfürsten Kanalbauten nichts Fremdes. Es lag daher nahe, das spanische Unternehmen jetzt zum Abschluß zu bringen. Tatsächlich lassen sich solche Bemühungen in den Akten bis 1723 nachweisen. Dann erst wurde es still um die verlassenen Ufer.

Friedrich der Große hat nach seinem Regierungsantritt für den wirtschaftlichen Ausbau seiner Lande die Havel mit der Oder durch den Finow-Kanal vereinigt und die Verbindung von Havel und oberer Elbe durch den Plaueschen Kanal (1743—1745) erheblich abgekürzt. Er war weiteren Kanalplänen auch im Westen seines Königreiches durchaus geneigt und ließ sich daher 1759 und 1764 die Ueberreichung zweier Denkschriften des holländischen, aber in Lothringen geborenen Barons Carl Leopold Andrea von Bilstein gern gefallen, die letztlich auf die Ausgestaltung des Nordseehafens Emden zu einem Welthafen hinausliefen. Die beiden „Essai sur les Duchés de Clèves et de Gueldres, Principauté de Meurs, Comtés de la Mark, d'Ost-Friese, de Tecklenbourg et de Lingen“ und „Essai sur la jonction de la Meuse au Rhin et du Rhin a l'Embs a faire dans les Duchés de Clèves et de Gueldres“, von denen sich Exemplare im Besitz des Historischen Vereins für Geldern und Umgebung — und nach Rembert auch im Staatsarchiv Düsseldorf — befinden, schlugen als ein Mittel zu dem erstrebten

Endzweck des großen Emshafens den Bau eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals vor, der die westlichen Provinzen Preußens unter sich politisch verbinden und wirtschaftlich erschließen sollte. Der Kanal konnte nur geringfügige Vorarbeiten der Fossa Eugeniana benutzen, da er von Arcen an der Maas aus über Walbeck nach Geldern geleitet wurde. Hier erhielt er eine nördliche Fortsetzung über Kapellen, Sonsbeck, Haus Winnenthal nach Beek dicht oberhalb von Xanten. Diese Mündung am Rhein wurde gewählt, weil der Wasserweg von der Festung Wesel an durch die Lippe und einen zu erbauenden Lippe-Ems-Kanal zu dem Hafen Emden (seit 1744 preußisch) weitergeführt werden sollte, weil ferner Rheinberg wieder in kurkölnischem Besitz war.

Den Plan dieses Groß-Friedrichs-Kanals bestimmten zwei Gründe: das Herstellen einer ununterbrochenen schiffbaren Verbindung zwischen den nordwestlichen Gebieten der preußischen Monarchie und das Ablösen der nach wie vor überwiegenden holländischen Handelsschiffahrt auf dem Rhein durch den Ausbau eines neuen, nur preußische Gebiete berührenden Schiffsweges zur Nordsee. Es handelte sich somit um die Wiedergeburt des vor über 150 Jahren von den Spaniern vertretenen Prinzips: Den Rheinhandel von den holländischen Häfen abzuziehen auf eigenes Staatsgebiet über einen eigenen Nordseehafen, nur daß jetzt statt des durch eine holländische Scheldesperre blockierten Antwerpen im Westen Emden im Norden der glückliche Gewinner auf Kosten Hollands werden sollte. Bilstein knüpfte, wie jedem Erfinder freisteht, die gewagtesten Hoffnungen an den wirtschaftlichen Erfolg seines Projektes. Der König blieb seiner Ueberschwänglichkeit gegenüber kühl genug, den Plan zunächst durch seinen Ingenieur-Hauptmann Schöler und die Geldrische Kommission, dann durch die Klever Regierung (Bericht vom November 1764) nach Kosten und Aussichten überprüfen zu lassen. Hierbei wurde aus fiskalischen Gründen nach der Auswirkung des Kanals auf die preußischen Rheinzölle, ferner nach den auf der Maas verfrachteten Gütern gefragt, die in der Bergfahrt zur Hauptsache aus Kaufmanns- und Krämereiwaren bestanden (siehe Rembert in: Die Heimat 7 [1928] 264). Beide Gutachten fielen ungünstig aus, der Entwurf wurde als unrentabel abgelegt. Ganz abgesehen von einer Einbuße der guten politischen und wirtschaftlichen Beziehungen Preußens zu Holland hätte seine Ausführung ein empfindliches Absinken der klevischen Rheinzölle in Wesel und Rees, in Emmerich und Lobith mit sich bringen müssen.

Es gibt neben Bilsteins Plan ein weiteres Projekt aus diesen Jahren. Ein unternehmender Herr namens Reynaud de Guilhermin sandte dem König von Preußen am 3. Oktober 1763 den Entwurf einer Kanalverbindung zwischen Maas und Rhein zu, die von Arcen hinüber nach Rheinberg führte. Zwar war Rheinberg selbst mit dem Amte kurkölnisch, doch floß der Rhein seit dem Ende des 16. Jahrhunderts westwärts durch klevisch-preußisches Gebiet am Amt vorbei; nur die Erbvogtei Ossenberg hätte Kurköln die Anliegerschaft sichern können, worüber man sich am Bonner Hofe seit 1750 aus zollpolitischen Gründen (Verlegung des Uerdinger Rheinzolles nach Ossenberg) Gedanken machte. Guilhermin erhielt im Oktober 1764 die Erlaubnis, den Distrikt von der in die Maas bei Arcen einmündenden Rodebeck bis Poll am Rhein aufzunehmen. Die Klever Regierung hat die Sache anscheinend nicht ernst genommen, in den Akten ist nur noch von Geldforderungen des ‚Geschäftemachers‘ Guilhermin die Rede. Wahrscheinlich haben die gleichen Ueberlegungen wie im Falle Bilstein das Ende dieses Unternehmens besiegelt.

Der Grand Canal du Nord

Der Rhein=Maas=Kanal ist mit dem Namen Friedrichs des Großen, aber enger noch mit dem Stern des schicksalhaften Korsen verknüpft geblieben. Napoleon, der 1804 dem Niederrhein seinen ersten Besuch abstattete, stieg am 11. September im Hause des Vorsitzenden der Krefelder Industriekammer, F. H. von der Leyen, ab. Er begab sich dann über Kempen nach Venlo, Straelen, Geldern und fand zunächst Gefallen an den von ihm besichtigten Resten der Fossa Eugeniana, aus denen ihm die Vision seiner später öfters abgewandelten Kanalprojekte aufstieg. Sie verband — wie jede Einzelheit seiner umfassenden Wirtschaftspolitik — durchaus einen kontinental=europäischen Weitblick mit starker Rücksicht auf Frankreichs ökonomische Interessen. Die von der Infantin Isabella zweihundert Jahre vorher festgelegte Linienführung dieses Kanals fand aber keine endgültige Billigung. Napoleon bestimmten die Untersuchungen seines Obersten Brochet und anderer französischer Wasserbau=Fachleute, des Geländes wegen von Grimlinghausen bei Neuß auszugehen und das Kanalbett südlich Schiefbahn und Neersen über Viersen, Süchteln, Grefrath und Herongen nach Venlo graben zu lassen. Von Venlo aus konnte sich die Fortsetzung des Kanals bis zum französischen Antwerpen des Noorder=Kanals und des Campinekanals bedienen. Die Länge des Gesamtkanals betrug von Neuß bis Antwerpen 200 km; es sollten die gewohnten Rheinschiffe dieser Zeit (bis 200 Tonnen Tragfähigkeit) auf ihm verkehren. Am linksrheinischen Nordkanal waren 9, im ganzen jedoch 42 Schleusen vorgesehen, dazu 6 Häfen (Grimlinghausen, Venlo, Süchteln, drei Buchten bei Neuwerk, im Nettetal und den Straelener Sümpfen), 11 Zugbrücken und 10 Aquaedukte.

Der Grand Canal du Nord, dessen Verlauf die Karten des französischen Generalstäblers Oberst Tranchot ab 1807 klar und stolz festgehalten haben, sollte neben den naheliegenden politischen Auswirkungen jene Neuorientierung im Wirtschaftsleben des linken Rheinufer festigen helfen, die nach dem vollkommenen Umbruch auf allen Lebensgebieten seit 1797 den neugebackenen Angehörigen der französischen Republik und des ihm folgenden Kaiserreiches beschert worden war. Die ersten Blüten der neuen Ausrichtung nach Westen zeigten sich im Handel wie in der Industrie der neuen Departements hier und da bereits recht vielversprechend. Umso ärgerlicher mußte die Pariser Zentrale jene alte unerschütterliche Bastion empfinden, die von den Holländern mit ihrer Vorherrschaft im Rheinhandel allen politischen Neuerungen zum Trotz gehalten wurde. Holland sollte als Einfallstor der verhaßten englischen Waren ein für alle mal ausgeschaltet werden. Wieder einmal ward Antwerpen bestimmt, die Güter aus Uebersee an sich zu ziehen und unmittelbar das Holz für seinen Schiffbau und die Kohlen für seine Industrie aus dem Hinterland zu empfangen. Antwerpen sollte aber nicht nur mit dem Rhein verkettet werden, sondern darüber hinaus durch den Rhein=Rhone=Kanal mit dem Mittelmeer und durch den die Schelde mit der Seine verbindenden Kanal von St. Quentin mit Paris. Der mit Sicherheit erwartete wirtschaftliche Nutzen würde alle berührten Länder und Orte beleben und stärken.

Sitzungen des Pariser Tribunals hatten sich schon 1806/07 mit weitreichenden Kanalprojekten befaßt, worauf Zeyß in Bezug auf den Niederrhein zuerst hingewiesen hat. Nach den ersten Festlegungen der Nordkanal=Trasse bis zum Mai 1806 wurden bis zum 31. März 1808 weitere Voranschläge und Kostenaufstellungen dem Kaiser durch den Ingenieur Hageau aus Maastricht nachgereicht (Staatsarchiv Düsseldorf Roerdepartement 4. Div. Navigation intérieure).

Die noch 1806 begonnene Arbeit war in drei Sektionen geteilt worden, von Rhein=Erft zur Niers, von der Niers zur Nette, von der Nette zur Maas. Die Kosten beliefen sich auf 12, schließlich auf 18 Millionen Francs. Am 3. Juli 1809 fand in Neuß die Feier der Kanalgrundsteinlegung statt. Bis Ende 1810 war er zu Zweidrittel fertiggestellt. Nachdem insgesamt viereinhalb Millionen Francs verbaut waren, erfolgte zum 1. Januar 1811 die Einstellung der Arbeiten, der Verzicht auf die Fertigstellung am 14. Januar 1813.

Der Hauptzweck einer Umgehung der holländischen Häfen war hinfällig geworden, da Napoleon die Kontinentalsperre, das Verbot jeglichen Schmuggel= und Schleichhandels mit englischen Waren kurzerhand durch die Einverleibung Hollands in sein Reich am 9. Juli 1810 sicherzustellen beliebte. Dieser beiläufige Schritt zur Neuordnung Europas, den Napoleon für seine Zeit und Person noch politisch notwendig empfand, trübte wohl die Vollendung des Rhein=Maas=Kanals, nicht aber Napoleons zu wirklicher Größe gediehenen kontinentalen Kanalpläne. Mit Fug und Recht ist für sie ein Deutscher als Kronzeuge zu nennen, einer unserer engeren Landsmänner, der klevische Steuereinnehmer Michael Franz Severin Sinsteden, der in seinen Plänen vom Grand Canal du Nord bereits zum Canal de la Baltique fortgeschritten war. Sinsteden wollte in seiner 1808 in Krefeld veröffentlichten Schrift dem bereits im Bau befindlichen Nordkanal neben seiner Mündung in Grimlinghausen eine zweite Mündung Wesel gegenüber geben. Von dort aus sollte die Fortsetzung des niederrheinischen Rhein=Maas=Kanals nach Osten erfolgen unter Benutzung der zu einer großen Wasserstraße zu verbindenden Flußläufe der Lippe, Weser, Ilme, Leine, Innerste, Oker, Aller und Elbe. Auf der ostelbischen Seite waren die Verbindungen zur Weichsel längst geschaffen durch den Plaeschen Kanal, die Oder, Warthe, Netze und den Bromberger Kanal. Sinstedens Ruhm als deutscher Vater des erst in unserem Jahrhundert verwirklichten Mittellandkanals ist noch nicht nach Gebühr gewürdigt worden, wobei nicht vergessen werden soll, daß schon die französische Direktorialregierung ein Memoire über eine Binnenschiffahrtsstraße Paris=Ostsee hat ausarbeiten lassen.

Napoleon wahrte den demokratischen Schein, hielt seine Stellungnahme zu den Ideen seines fränkischen Untertanen zurück und legte das Projekt Schelde=Weichsel dem französischen Innenministerium vor (Paris, Archives nationales Section moderne F 12,566=595 — Extrait demandé par son Excellence d'une envoyée par M. Sinsteden le 11 mars 1808). Das Ergebnis der Prüfung bestand in der allgemeinen Zustimmung zu dem Grundgedanken Sinstedens, obgleich das Ministerium einen Kanal durch Holland, Ostfriesland und an Bremen vorbei für zweckmäßiger hielt, weil dort keine Gebirge vorhanden und eine teilweise Kostendeckung durch Verwertung des ausgebagerten Torfes möglich sei. Der Ingenieur und Abteilungsleiter Tarbé bekam den Auftrag, die Pläne entsprechend zu entwerfen, die im Januar 1812 im Wegebauten=Rat unter Vorsitz des Kaisers behandelt wurden. Tarbé hatte drei Projekte vorgelegt; zwei von ihm im gleichen Jahre veröffentlichte Pläne sahen einen Küstenkanal vor, während der dritte dem Entwurf Sinstedens näherkam: Schiffbarmachung der Lippe bis Haltern oder Lippstadt, Fortsetzung über Münster=Harsewinkel an der Ems — Bielefeld — Weser — Ostsee. Keiner von ihnen ist damals zur Ausführung gekommen, da sie nach dem Zusammenbruch des Rußlandfeldzuges in den Vorarbeiten stecken blieben.

Wiederum war ein Rhein=Maas=Schelde=Projekt durch machtpolitische und strategische Erwägungen geboren, durch wirtschaftliche Ueberlegungen gefördert

und durch politische Umwälzungen erstickt worden. In Frontstellung gegen England hatte Napoleon seine deutschen Eroberungen mit Frankreich durch den niederrheinischen Grand Canal du Nord, dann durch den Canal de la Baltique politisch verbinden, die Seine mit der Ostsee wirtschaftlich verknüpfen und so seine mächtige mitteleuropäische Plattform stärken wollen. Spanien, Rußland und nicht zuletzt England haben es verhindert.

Ehe wir jetzt die Entwicklung der Rhein-Maas-Kanalfrage im 19. Jahrhundert weiter verfolgen, seien einige ältere niederrheinische Wasserstraßenbauten nachgeholt. Vor 1800 haben die Anliegerstaaten des unteren Rheins Kleve, Jülich-Berg und Kurköln ausreichend Gelegenheit zu Wasserbauten am großen Strom gehabt, wobei sie auch mit kleineren Hafenz- und Kanalvorhaben mehrfach beschäftigt gewesen sind.

So hat die kurkölnische Regierung 1781, 1785—89 der Stadt Neuß einen Hafen und einen guten Schiffahrtsweg zum Rhein (der klevisch-moersischen Konkurrenz an der Landestelle Essenberg gegenüber) verschaffen wollen, den allerdings erst die preußische Regierung als Erftkanal 1835—37, 1881—82 und 1899 zugunsten erst des Transithandels, dann der Industrie dort hat vollenden lassen. Die Klever Regierung war mit ähnlichen Fragen öfters befaßt und überhaupt aus merkantilistischer Absicht wie geographischer Gelegenheit heraus reger. Neben dem Spoykanal von 1688, der erfolgreichen Regulierung der Ruhr (1780) und den mannigfachen Rheinkorrekturen, die als Enklavierungen von der Klevischen und Moersischen Wasser-Baukasse finanziert worden sind, hat Preußen 1770 auf Staatskosten (800000 pr. Taler) den westlichen Teil der Fossa Eugenia ausgebaut zu einem Entwässerungskanal, der unterhalb Geldern als Nierskanal bis zur Maas geführt wurde. Seine Initiative war auch entscheidend spürbar bei den zahlreichen Reglements und Konferenzen über die Niersregulierungen zwischen Kleve, Kurköln und Jülich (Staatsarchiv Düsseldorf Kurköln IV 265 ff.; 337 ff.).

Der Krefelder Henket-Plan

Das Zeitalter des Dritten Standes war gekommen. Der bürgerliche Kaufmann meldete seinen Anspruch an, die Geschicke des Tages zu bestimmen. Bei den Kanalprojekten des 19. Jahrhunderts traten übergeordnete politische oder gar militärische Zwecke nur in zweiter Linie auf, wenn auch in der Reichsverfassung von 1871 und anderen Gesetzen des Hoheitsrechtes und der Landesverteidigung bei den Binnenwasserstraßen gebührend gedacht wurde. Die Wirtschaft besaß das Anrecht, über Nutzen und Nachteil der Kanäle zu richten, wobei dem Staat die Rolle des Vermittlers und Ausgleichers übertragen blieb. Es ist hier nicht zu untersuchen, in welchem Ausmaß der ständig anwachsende parlamentarische Interessenstreit die Absichten der Wirtschaftskreise in allen deutschen Kanalfragen lahmzulegen verstanden hat.

Am Niederrhein wirkte das napoleonische Erbe — von den schönen Militärstraßen Aachen—Krefeld—Duisburg und Venlo—Geldern—Wesel zu schweigen — auch im Vorhandensein des Nordkanal-Beispiels nach. Die von 1808 bis 1810 vollendete Strecke zwischen Neuß und Schiefbahn—Neersen—Viersen diente bis etwa 1846 einem bescheidenen Verkehr, der Rest blieb liegen. Da alle Anträge auf Vollendung der so weit gediehenen Wasserstraße seit 1814 letzten Endes an der Weigerung Hollands scheiterten, die sieben Kilometer lange Route an der Maas fertigzustellen, diente die Trasse des Kanals — schiffbar oder nicht, sie wurde nur auf der Strecke Schiefbahn—Viersen erfüllt, nicht aber dank Neußer Einspruch von Schiefbahn bis Neuß — in ihrer napoleonischen Gradlinigkeit

wo immer möglich als Richtungsweiser und Begleiterin der neuen Eisenbahnen. Seit etwa 1838 setzte sich die Entwicklung dieses neuen Verkehrsmittels Eisenbahn rücksichtslos durch und verwies mit ihrem Siegeszug alle Kanalpläne zunächst in die Archive. Erst nach Jahrzehnten drang allmählich die Anschauung durch, daß beider Ausbau sich zweckmäßig ergänzen, die Kanäle vorzüglich mit dem Transport von Massengütern der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung dienlich sein würden. Immerhin hat diese Auseinandersetzung zwischen Schienen- und Wasserstraße alle großen Kanalbauten am Mittel- und Unterrhein ein halbes Jahrhundert lang vollkommen unterbunden und verhindert. Ein Bericht der Schiffahrtskanal-Kommission des Preußischen Abgeordnetenhauses vom 11. Mai 1886 stellt fest, daß bei einer Länge der natürlichen schiffbaren Wasserstraßen des Staatsgebietes von 6169 km die damals bestehenden Schiffahrtskanäle sich über 1070 km erstreckten, die alle mit Ausnahme weniger Kilometer östlich der Elbe lagen. Dehnt man die Bilanz auf weitere 70 Jahre aus bis in die Gegenwart, so ist zu fragen, was denn bis heute am linken Niederrhein an Kanälen gebaut worden ist? Man schlage nach in dem neuesten repräsentativen Werk: Der Rhein-Ausbau, Verkehr, Verwaltung, Hrsg. von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg (Duisburg: Rhein-Verlag 1951, 269—283) und wird in dem Kapitel: Deutsche Schiffahrtskanäle im Rheinstromgebiet für unseren Bereich, abgesehen vom Rhein-Herne-Kanal, nur den Klever kurzen Spoy-Kanal von 1906 finden! Es bleibt ein merkwürdiges Ergebnis unserer Wirtschafts- und Industrie-Entwicklung der letzten 150 Jahre, daß im Hinblick auf die Achtung gebietenden Leistungen im Kanalbau westwärts der Maas und ostwärts des Rheins am linken Niederrhein nichts annähernd Vergleichswürdiges geschaffen worden ist, obgleich es sich nur um untergeordnete Entfernungen zwischen Maas und Rhein handelte. Letzten Endes scheiterten alle vielversprechenden Anläufe an den Zufälligkeiten der 1815 und 1839 festgelegten politischen Grenzziehungen zwischen Preußen, Holland und Belgien, die in dieser nationalstaatlichen Epoche bis zuletzt eifersüchtig gegen die immer stärker erhobenen Forderungen der nationalen Wirtschaften verteidigt und versperrt worden sind.

Der Wunsch nach der billigen Wasserstraße ist zuerst in Krefeld in den Jahren vor 1840/41 und nach 1860 nicht nur laut geworden, er hat auch zu greifbaren Vorschlägen geführt. Die in Krefeld wie in M. Gladbach und seinen benachbarten Orten aufgeblühte Industrie, die sich um die Jahrhundertmitte mit den Engländern und Belgiern auf den neutralen Märkten erfolgreich zu messen hatte, glaubte nur schwer mit den Transportmöglichkeiten auszukommen, wie sie die Eisenbahnen dieses Raumes in den Jahren 1847—51 geschaffen hatten. Die Schienenwege der Ruhrort—Krefeld—Kreis Gladbacher und der Düsseldorf—Gladbacher Eisenbahn brachten die Kohlen des Essener- und Ruhrgebietes, die Rohbaumwolle, Getreide, Kartoffeln und Baumaterialien in die Zentren der niederrheinischen Wirtschaft und führten die Fertigfabrikate und andere Güter aus. Auf der Suche nach einem wohlfeilen Transportweg, der nicht durch die Gebühren des Eisenbahn-Trajektes zwischen Ruhrort und Homberg und die Umladung aus Ruhrschiffen in Waggons belastet war, stellte man die Eisenbahntransportkosten über Lüttich nach Antwerpen (31 Meilen) mit 7 Silbergroschen 9 Pfennigen den voraussichtlichen Transportkosten eines neuen Rhein-Schelde-Kanals etwa ab Ruhrort bis Antwerpen (26 Meilen) mit 4 Silbergroschen 5 Pfennigen pro Gewichtseinheit gegenüber. Es fällt nicht schwer zu erkennen, daß hinter dem Plan eines kürzeren und billigeren Kanalweges insbesondere die Herren der Ruhrkohlen standen, die schon 1861 in Venlo und Roermond mit der belgischen

Kohle konkurrierten und sich maasaufwärts und bis Antwerpen hin günstige Absatzaussichten versprochen. Dies zeigt jeder Blick in die entsprechenden Jahrgänge der Bergwerkszeitschrift „Glück auf“.

In Krefeld hatte man bereits vor 1840 die Anlage eines Stichkanals von 1 Meile Länge zwischen dem Uerdinger Rheinufer und der überraschend schnell aufstrebenden Seidenstadt ins Auge gefaßt und bis zur Eröffnung der ersten Eisenbahn Homberg—M. Gladbach weiter verfolgt. Zwanzig Jahre später trat man diesem Plan wieder näher, nunmehr gestützt auf die Erfahrungen des Rohprodukten-Transportes auf den Schienen. Die Kanalidee erhielt einen ungemeinen Auftrieb durch die Ueberlegung, daß gleiche Interessen Krefeld mit Gladbach und Rheydt, mit Viersen, Dülken und Süchteln verbanden und ein längerer Stichkanal daher auch diese Städte mit dem Rhein verknüpfen sollte. Für die lokalen Bedürfnisse war der Nordkanal Napoleons in seinem Westteil ebensowenig günstig gelegen wie sein östlicher Teil für den internationalen Durchgangsverkehr, dessen Aufnahme Holland nach wie vor zu verhindern wußte durch Nichtfreigabe der heiklen Kanalstrecke bei Venlo.

Es ist das Verdienst des Gladbacher Kreisbaumeisters Franz Lange, zunächst den Plan eines eigenen „Rhein=Niers=Canals“ nach allen Seiten hin durchdacht und in seiner gleichnamigen Studie (Krefeld: Kühler 1862) vorgelegt zu haben, die für alle finanziellen und technischen Voraussetzungen nebst der beigefügten guten Karte einzusehen ist. Die Absicht war: „Von Uerdingen soll über Crefeld, Neersen, Broichmühle, Gladbach bis Rheydt ein Schiffahrts=Canal gebaut werden. Der Nord=Canal soll in Verbindung damit von der Broichmühle ab über Viersen bis Süchteln schiffbar gemacht und demselben dadurch die Möglichkeit seiner weiteren Fortführung bis in die Maas eröffnet werden.“ Der plausible Plan hatte einen einzigen Schönheitsfehler. Er setzte voraus, daß alle Rohprodukte und Fabrikate des berührten Raumes von der Eisenbahn Ruhrort—Gladbach und Oberkassel—Gladbach sogleich auf den neuen Kanal übergehen würden, obgleich nach Ausweis des Geschäftsberichtes beider Bahnen vom Jahre 1861 durch den abgewickelten Rohprodukten-, Güter- und Personenverkehr deren eigene Rentabilität keineswegs gesichert war. Es lag damit bei aller Anerkennung der Vorarbeiten Franz Langes nahe, die Entwicklung eines für Eisenbahn wie Kanal günstigeren Verkehrsumfanges abzuwarten, ehe man die hohen Baukosten des Kanalprojektes bewilligte. Der Rhein=Niers=Kanal wurde aufgeschoben, aber nicht aufgehoben.

Fast jedes weitere Jahrzehnt erbrachte jetzt einen eigenen Beitrag zur Kanalfrage, insbesondere zu der Linienführung, wobei festgestellt werden kann, daß bis etwa zum Jahrhundertende auch wieder Teile der älteren Projekte von den örtlich gebundenen Interessenten herangezogen und so weit umgeformt wurden, bis sie den jeweiligen lokalen Absichten entsprachen.

Im Jahre 1873 wurde in Krefeld wie in Venlo ein Komitee gewählt, das den Plan einer unmittelbaren Kanalverbindung zwischen beiden Städten zu untersuchen und entwerfen zu lassen hatte. Auf ältere Beispiele sollte dabei nicht zurückgegriffen werden, weil sie Mängel aufwiesen, vor allem aber die Verhältnisse durch Anlage von Eisenbahnen, Mühlen und Meliorationen (im Niersgebiet) sich geändert hatten. Das Komitee beauftragte den Professor der Wasserbaukunde am Delfter Polytechnikum, Professor Henket, mit den Vorarbeiten, womit noch einmal die Holländer als beste Wasserbau-Fachleute anerkannt wurden. Henkets Projekt wurde von Baurat Michaelis, Direktor Mulvany und Landesbaumeister Schmitz geprüft, durch eine Kommission von Bürgermeistern und

Wirtschaftlern aus M. Gladbach, Odenkirchen, Venlo, Maastricht, Seraing und Krefeld abgenommen, alsdann veröffentlicht (Projekt des Rhein=Maas=Canals. Krefeld: Kramer & Baum 1875 mit Karte). Ein neu zu wählendes Komitee begann darauf mit der Prüfung der finanziellen Fragen und überreichte 1876 das Projekt dem preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe.

Der Kanal nahm Henkets Plan gemäß einen Anfang in der Maas bei Venlo, mit der er bis Fort Ginkel parallel lief, um sich dann des Nordkanals längs Niederdorf und Herongen bis zum Hause Krickenbeck bei Herschel zu bedienen. Er sollte dann nördlich Kempen und Hüls nach Krefeld geführt werden und zwischen Uerdingen und Hohenbudberg in den Rhein münden. Von Venlo aus bestand bereits Kanalverbindung mit Utrecht—Rotterdam, durch die mit Venlo unmittelbar zu verbindende Zuidwillemsvaart auch nach Antwerpen. Der vorgesehene Emscher- und Rhein=Elbe=Kanal ließ eine Kommunikation mit dem westfälischen Kohlenrevier und der Nordsee erhoffen. An die Stelle des aufgegebenen Nordkanals war somit ein neues, reifes und zukunftsträchtiges Unternehmen getreten.

Der Kanal konnte in Höhe von Kempen und Hüls mit dem nördlichen Gebiet durch Seitenkanäle verbunden werden, sobald die inzwischen erforschten Kohlenlager bei Vluyn und Rheurdt zur Ausbeutung gelangten. Damit wurde ein doppeltes Ziel der Anlage klar:

1. für den örtlichen Schiffsverkehr, der die Landschaft zwischen Rhein und Maas vielseitiger entwickeln und die linksrheinischen Kohlenfunde abführen konnte;
2. als wichtige internationale Schiffahrtsverbindung zwischen Holland und Belgien einerseits, dem Rheine und anderen deutschen Strömen andererseits

Die konkreteren wirtschaftlichen Ueberlegungen, die von den Initiatoren des Kanals vertreten wurden, sind aus den Akten der Krefelder Handelskammer 1874—79 zu ersehen. Die billigere westfälische Kohle gelangte in diesen Jahren mit der Eisenbahn bereits in die unmittelbare Nachbarschaft der belgischen Zechen, die belgischen Städte bezogen ihren Gaskohlen-Bedarf zum großen Teil aus Westfalen, ihr Konsum stieg dauernd. Mittels der Wasserfracht sollte und konnte der Kampf der westfälischen Kohle gegen die belgischen Gruben nun auch nach Nordfrankreich getragen werden, wobei allenfalls auf den Saarkanal Saarbrücken—Paris zu achten war. Die englische Kohle verlor sichtlich an Absatz in den Küstengebieten der Nordsee, ihr endlicher Rückgang war auszunutzen. Der Krefelder Rhein=Maas=Schelde=Kanal sollte demnach Belgien und Nordfrankreich bis nach Paris der Ruhrkohle zugänglich machen. Natürlich ergab sich dabei auch ein willkommener Nutzen für die Landwirtschaft der Kreise Krefeld, Kempen und Geldern, zumal durch die Kanalarbeiten bis 60 000 Morgen Bruchterrain (Kliedbruch) entsumpft werden konnten.

Während die Antwerpener Handelskreise den Plan begrüßten, blieb die Haltung der Niederlande noch unklar. Es war ein Erfolg für das Projekt, als die Kammern von Krefeld, Veghel, Venlo, Eindhoven, Maastricht, Tilburg und Herzogenbusch folgende Resolutionen faßten:

1. Die Komitees der niederländischen Handelskammern werden mit aller Energie an der Ausführung des von dem Krefelder Komitee vorgelegten Projektes arbeiten.
2. Die Handelskammern Maastricht, Venlo, Tilburg und der anderen an der Zuidwillemsvaart gelegenen Städte werden sich vereinigen, um das Interesse von Rotterdam und Dordrecht für das Rhein=Maas=Kanalprojekt zu gewinnen.

Punkt 2 weist nun schon darauf hin, daß sich in Holland auch ablehnende Stimmen bemerkbar machten, die ein Uebergewicht des Handels in Antwerpen fürchteten. Die Gegner des Henket-Planes hatten bereits 1874 die Gesamtkosten der Bauausführung zutreffend auf 12 Millionen Mark berechnet, wie das Komitee im Ausland feststellte. Die vorgesehene einfachere Anlage erforderte 9,5 Millionen. Dennoch standen die Aussichten recht günstig, sie verbesserten sich sogar mit der Entwicklung des weiträumiger werdenden Wirtschaftsgebietes, in das der Kanal deutsche Frachten hineinbringen sollte. Nach wie vor stand im Vordergrund der Absatz der westfälischen Kohle im Ausland, aber auch im Lokalverkehr des Kanals (hier 2 Millionen Zentner). Hinzu kam ein Teil des Importes aus den belgischen und holländischen Häfen mit einer Transportmenge von fast 3 Millionen Zentnern. Eine Zusammenfassung der auf den Kanal übergehenden jährlichen Gesamtmenge ergab 1878 die Summe von 33 Millionen Zentnern, wobei der Verkehr an Holz, Steinen, Getreide und Kolonialwaren mit 5 Millionen Zentnern veranschlagt war.

Ehe noch die Entscheidung über das Henket-Projekt in der Abstimmung der zweiten Kammer der Generalstaaten über die auf holländischer Seite zu bauende Kanalstrecke Nederweert—Venlo fiel, die von anderen Kanalplänen der holländischen Regierung zwischen Amsterdam und dem Waal begleitet wurde, trat man in Duisburg-Ruhrort gegen das Krefelder Vorhaben mit den Argumenten auf den Plan, die linksrheinische Industrie liefere dem Kanaltransport in der Hauptsache nur Stückgut, die linksrheinischen Kohlenflöze würden erst sehr allmählich erschlossen, daher also die Krefelder Kanalführung nur durch Zutritt des durchgehenden Massenverkehrs rentabel und lebensfähig gestaltet werden könne. Darunter war natürlich die Kohle aus den rechtsrheinischen Häfen zu verstehen und Eisenerze und Schwefelkiese in entgegengesetzter Richtung, wobei den Duisburg-Ruhrortern die Ausmündung des Kanals zwischen Uerdingen und Hohenbudberg um ganze 7 bzw. 15 km zu weit oberhalb lag. Sie wünschten die Mündung am Essener Bruch bei Essenberg, also sozusagen vor dem eigenen Hafentor, weil sonst die Kohlschiffe auf der schwierigen, durch die feste Rheinbrücke und die Hochfelder Hafengee beeinträchtigten 7—15 km langen Rheinstraße zu Berg in den Kanal geschleppt werden müßten. Dieser Umstand stelle die Benutzung des Kanals für die Schifffahrt der rechtsrheinischen Schwerindustrie in Frage, wogegen Essenberg in der Mitte zwischen den Duisburger und Ruhrorter Häfen bequem erreichbar liege. Uebrigens bilde das Bruch dort eine natürliche, wassergefüllte Vertiefung mit Rheinverbindung, während das Hohenbudberger Ufer sehr hoch läge (vgl. Akten der Handelskammer Duisburg 1877). Obgleich in diesem Stadium der Auseinandersetzung der preußische Handelsminister die Genehmigung für das Krefelder Projekt erteilte, gaben sich die Duisburg-Ruhrorter keineswegs zufrieden, sondern ließen durch den Stadtbaumeister Schülke bis zum 9. April 1878 mit allem Nachdruck ihre von Essenberg ausgehende Anschlußlinie über Moers nach Hüls fertigstellen. Auf dem Papier, versteht sich. Dort blieb sie auch — zusammen mit dem Entwurf des Professors Henket. Nicht deutsche Instanzen brachten jetzt dieses Rhein—Maas—Schelde-Unternehmen zu Fall, obgleich die Verhandlungen über den von allen Beteiligten unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Boden noch nicht zu einem befriedigenden Ende gekommen waren. Das Finale kam durch die Ablehnung der kanalfreundlichen Regierungsvorlage Nederweert—Venlo (1872) in der holländischen zweiten Kammer am 20. Mai 1879 — vornehmlich auf Betreiben ihrer Seehafenstädte, die von dem Kanal ein Erstarken des Konkurrenzhafens Ant-

werpen auf ihre Kosten erwarteten. Wiederum hatten damit holländische Widerstände ein Kanalprojekt vereitelt — diesmal mit 40 : 39 Stimmen, während das preußische Handels- und Gewerbeministerium, wie die 1877 erschienene Denkschrift des Krefelder Kanal-Komitees ausdrücklich hervorhob, das Projekt als ein bedeutsames und deshalb der Förderung seitens des Staates würdiges Vorhaben begrüßte.

Auch die in Krefeld im Januar 1882 neu aufgenommenen Verhandlungen zwischen holländischen und deutschen Regierungsvertretern in Gegenwart beider Komitee-Sektionen Krefeld und Venlo haben nur zu dem Entwurf eines Staatsvertrages zwischen den Königreichen Preußen und der Niederlande geführt, der ohne Folgen geblieben ist (Abdruck in Hentrichs Entwurfsstudie 1912, 26—34).

Der Gladbacher Plan

Obgleich der Kanal Venlo—Krefeld 1879 und nach 1882 nicht verwirklicht werden konnte, wurde die Frage als solche von den beteiligten Städten am Niederrhein ebenso im Auge behalten wie von der Antwerpener und einzelnen holländischen Handelskammern. Sie blieb in der Schwebe, bis die Handelskammer Gladbach 1891 die Initiative ergriff, die bereits 1862 den jetzt neu zur Debatte gestellten Entwurf Langes gefördert hatte. Quelle für die Vorgänge dieser Jahre sind die Handelskammerakten von M. Gladbach 1891—94. Dabei ist grundsätzlich zu bemerken, daß bei dem Verlust solcher Akten der beteiligten Handelskammersitze durch Einwirkungen des letzten Krieges mit Nutzen jeweils die erhaltenen Akten jener Städte selbst heranzuziehen sind, deren Oberhäupter zu den bis zum heutigen Tage nicht mehr abreißen mannigfachen Kanalverhandlungen zugezogen worden sind. Man darf mit Fug und Recht sagen, daß nur wenige Bürgermeister in dem großen Viereck Mors—Venlo—Aachen—Köln von dem jetzt einsetzenden Crescendo der Kanalfragen unberührt geblieben sind.

Im Jahre 1886 sprach ein Bericht des preußischen Abgeordnetenhauses zur Gesetzesvorlage betr. neue Kanäle die Hoffnung aus, die von holländischer Seite dem Rhein—Schelde—Kanal bereiteten Schwierigkeiten möchten bald auszuräumen sein, vor allem wenn der Rhein—Ems—Kanal zur Ausführung käme (Der Abschnitt Dortmund—Ems wurde erst 1899 als Herzstück des späteren Mittellandkanals eröffnet, 1914 folgte der Rhein—Herne—Kanal). Hinter den rheinischen Bemühungen stand der nun als Geheimer Oberregierungsrat in Berlin lebende Franz Lange und der Landrat a. D. Schubarth in Berlin, der vor Jahren die Melioration der oberen Niersniederung ausgeführt hatte. Beide blieben mit dem M. Gladbacher Oberbürgermeister Kaifer in Verbindung, der wie die dortige Handelskammer zunächst nur den alten Plan des Rhein—Niers—Kanals verwirklicht sehen wollte. Den Anstoß zu einer stärkeren Werbetätigkeit auch in der Öffentlichkeit gab der Dülkener Felix Tonnar, der am 28. Oktober 1891 die M. Gladbacher Handelskammer auf die merkliche Rührigkeit des seit 30 Jahren bestehenden Krefeld—Venloer Komitees hinwies und für M. Gladbach ebenfalls eine internationale Kanalverbindung forderte. Ein von ihm vorgelegter Plan sah ein größeres Kanalsystem vor, das die Kreise Jülich, Düren und das Eschweiler Kohlenrevier mit dem Kreise Kempen und dem Uerdingen—Rheydter—Kanal in Verbindung bringen sollte. Die Idee dieses Rhein—Rur—Maas—Kanals nach Roermond fiel auf steinigem Boden, dagegen bildete sich am 11. Januar 1892 ein Gladbacher Komitee für den Ausbau des Rhein—Niers—Kanals, dem mit der Handelskammer alle benachbarten Städte und Landgemeinden beitraten. Zur Uebernahme der Vorarbeiten schlug Lange die Regierungsbaumeister und Ingenieure Havestadt

und Contag in Berlin vor, die soeben die Mosel-Kanalisation ausgearbeitet hatten. Sie lieferten auftragsgemäß am 1. 3. 1893 den genau vorgeschriebenen Entwurf eines bei Uerdingen vom Rhein abzweigenden Kanals, der südlich Krefeld über Neersen (hier Stichkanal nach Viersen), M. Gladbach, Rheydt, Odenkirchen nach Wickrath führte. Als Fortsetzung war ebenfalls vorgeschrieben die Linie Wickrath—Heinsberg—Sittard—Lanklaer, von wo Antwerpen durch den bestehenden Maasseitenkanal und Campine-Kanal erreicht werden konnte. Die Pläne wurden im Mai 1894 der Regierung zu Düsseldorf unterbreitet.

Zweck des Kanals war, die Konkurrenzfähigkeit der Krefeld-Gladbacher Baumwoll- und Seidenindustrie samt ihren erheblich angewachsenen Hilfsindustrien durch größere Billigkeit der Rohstoffbeschaffung zu fördern, der Industrie vorsorglich das nötige Wasser zuzuführen (und zwar aus dem Rhein, nicht aus der Niers), die Landwirtschaft durch Be- und Entwässerung der durchschnittenen Ländereien zu unterstützen. Die Frage einer Abstimmung mit dem Krefelder Kanalprojekt Henkets schien anfangs heikler als sie tatsächlich war. Nur ein Zusammenwirken beider Industriebezirke mit der Aussicht auf zukünftige Vereinigung beider Projekte nach Ueberwindung der holländischen Widerstände gegen jeden Rhein=Maas-Kanal konnte zum Erfolg auch gegenüber den eigenen Regierungsbehörden führen. Nach einem Besuch des Krefelder Oberbürgermeisters Küper bei seinem Gladbacher Kollegen Kaifer (27. Juli 1892) trat Stadt und Handelskammer Krefeld als eigenes Komitee dem M. Gladbacher Komitee für den Rhein=Niers-Kanal bei; die Bereitwilligkeit zur Zusammenarbeit wurde seitens Krefelds durch Unterstützung der Vorarbeiten unterstrichen.

Dennoch und trotz aller für den Bau sprechenden Motive kam seine Ausführung nicht zustande. Die Ursache gibt der M. Gladbacher Kammerbericht von 1894 an: „In diesem Jahre hat das Rhein=Niers-Kanalprojekt eine weitere Förderung nicht erfahren, da seine Verwirklichung erst in Aussicht genommen ist, wenn die Frage über die Ausführung des Kanals von Dortmund nach dem Rhein die zugunsten dieses Kanals allgemein erwartete Lösung gefunden hat.“ Diese Lösung trat dank der heftigen parlamentarischen Schlachten der ‚Wasserscheuen‘ gegen die ‚Mittellandkanallien‘ reichlich verspätet (1914) ein. Krefeld hat jedenfalls das Hand=in=Handgehen mit M. Gladbach nicht nur, wie es in den üblichen, ‚vertraulichen‘ Briefen an den Gladbacher Kammerpräsidenten Kommerzienrat Wilhelm Quack hieß, als Vorspann für seinen eigenen Kanalwagen benutzen wollen. Natürlich wäre der Seidenstadt über die gemeinsame Strecke Uerdingen=Krefeld hinaus die Ausführung des Krefelder Projektes willkommen gewesen. Sie hat es Anfang 1892 erneut dem Minister eingereicht als Denkschrift der Stadt und Handelskammer Krefeld an den Staatsminister für Handel und Gewerbe betreffend den Bau eines Rhein=Maas=Schelde=Canals vom 13. Februar 1892. Aber selbst dessen angebliche Zusage hätte nichts gefruchtet — und zwar nicht nur wegen der obligaten parlamentarischen Tagesstreite. Ein mir vorliegender eigenhändiger Vermerk des Gladbacher Oberbürgermeisters sagt klipp und klar: „Mächtige Förderer des Krefelder Projektes bestanden früher im Niederländischen Ministerium, jetzt nicht mehr. Berlin hat sich nicht geäußert!“ Und damit nagelte er jene Ursache fest, die alle Rhein=Maas=Schelde=Kanalprojekte des 19. Jahrhunderts (einschließlich des am 15. Mai 1896 erweiterten Gladbacher Projektes) unmöglich gemacht hat: die ablehnende Haltung Hollands.

Sie hat sich auch durch die Klausel des Trennungsvertrages Holland/Belgien vom 19. April 1839 nicht überwinden lassen, obgleich hierin Belgien das Recht

auf „Straße oder Kanal“ durch den holländischen Kanton Sittard zur deutschen Grenze bestätigt worden war — an jener 6 km schmalen Einschnürung der Provinz Limburg also, die von Diplomaten und nicht von Wasserbaufachleuten ausgesucht und wegen des gebirgigen Umlandes für eine Kanalverbindung „technisch sehr schwierig, wirtschaftlich unmöglich“ beurteilt wurde (im Auftrage der Handelskammern Antwerpen, Gladbach und Krefeld 1893 angestellte Untersuchung des Ingenieurbüros Havestadt & Contag). Allerdings hatte Belgien — und das ist weder in Krefeld noch in M. Gladbach derzeit bewußt gewesen — bei der Genehmigung des Bahnbaues Antwerpen—M. Gladbach quer durch Holländisch=Limburg mit einer Erklärung vom 18. Juni 1873 ausdrücklich auf weitere Rechte aus Artikel 12 des Londoner Friedensvertrages verzichtet. Die holländische Zustimmung von 1839 war demnach bereits seit 1873 hinfällig.

Zweifellos hätte es sich in jedem lohnenden Falle um einen Transitkanal handeln müssen, der die Wettbewerbsfähigkeit Antwerpens steigern mußte auf Kosten Rotterdams. Dieser holländische Endpunkt des Rheinhandels und Umschlagplatz für Uebersee war just gegen die Jahrhundertwende in seiner Bedeutung ungemein gestiegen und damit entsprechend die Empfindlichkeit der Niederländer für alle störenden Momente. Und so fiel mit dem Rhein=Maas-Kanal auch das Rhein=Niers-Projekt — obgleich die Komitees unentwegt weiter tagten und die Deutsche Kaufmannsgesellschaft in Antwerpen 1897 verlockend alle wichtigeren Oberbürgermeister zum Besuch des belgischen Seehafens einlud.

Die Kanalprojekte Hentrich, Valentin, Schneiders

Dank des ungemeinen deutschen Wirtschaftsaufschwunges in der Zeit bis zum ersten Weltkrieg waren die beiden Seehäfen Antwerpen und Rotterdam — und zwar beide in verschiedenen Etappen von 1863 an — in die Reihe der größten Welthäfen eingerückt. Dabei war Antwerpen, nach See- und Landlage bereits der nationale Hafen Belgiens, durch seine natürlichen Vorzüge und Verlade-Einrichtungen zum Umschlagplatz des qualifizierten deutschen Stückgutes geworden, während Rotterdam auf Kosten des älteren Platzes Amsterdam insbesondere nach Fertigstellung des Nieuwe Waterweg 1896 seinen schnellen Aufstieg als Import- und Exporthafen für Massengüter wie Erze, Kohle, Getreide in loser Schüttung fortsetzte. Der Krieg 1914—18 hat mit der Verödung beider Häfen eindeutig unterstrichen, was Blüte oder Verfall der deutschen Wirtschaft für diese beiden Häfen tatsächlich bedeutete — eine Erkenntnis, mit der sich für Antwerpen gerade während des Krieges deutsche Experten lebhafter als vorher beschäftigt haben (Schumacher, Bock, Wiedenfeld, Arndt, von Ausländern Oboussier, Liderik). Die beiden Professoren Wiedenfeld und Arndt haben sich in ihren gegensätzlichen Arbeiten auch mit den Aussichten eines Rhein=Antwerpen=Kanals beschäftigt, wobei Wiedenfeld zu einer Ablehnung, Arndt zur Bejahung eines Großschiffahrtsweges kam.

Während Rotterdam um 1900 über Rhein und Waal für die rechtsrheinische Industrie leicht zu erreichen, die Weiterfahrt nach Antwerpen der Nordseeküste entlang dagegen nicht ohne Gefahr und Schwierigkeiten zu bewerkstelligen war, trat für die linksrheinische Wirtschaft die Notwendigkeit eines billigen und direkten Wasserweges nach Antwerpen immer stärker in den Vordergrund. Die natürliche Folge dieses Bedürfnisses war die Vorlage neuer Kanalpläne, die seit der Jahrhundertwende von verschiedenen Verfassern ausgearbeitet, immer wieder überprüft, nach 1918 den ungünstigeren Bedingungen und Diktaten entsprechend abgeändert, schließlich auch in dem einen oder anderen Falle ein-

ander angepaßt wurden. Die Lösungen der alten Fragen fielen — dem Stand der Technik verpflichtet — recht verschiedenartig aus. Sie machten sich zu einem erheblichen Teile frei von den bisherigen Linien, wobei zwei Kanaltypen in aller Klarheit herausgearbeitet wurden, die sich später bei der Aenderung der ursprünglichen Entwürfe einander wieder näherten: der möglichst geradlinig geführte Transitkanal und der Aufschlußkanal für bestimmte Industriegebiete. Zum ersten Male wurde nun das klassische Kanalgebiet des Niederrheins etwa zwischen den Linien Uerdingen—Venlo und Neuß—M. Gladbach—Roermond überschritten und eine Kommunikationslinie Köln—Aachen—Maastricht angestrebt. Ein weiteres Charakteristikum aller Pläne seit 1900 besteht neben der Verkehrsvoraussetzung von 2000-Tonnen-Schiffen in der eifrigen Suche nach neuen Kanalführungen statt der inzwischen veralteten Wasserstraßen auf belgischem Staatsgebiet westwärts der Maas. Die Verfasser waren großzügig und weitschauend genug, mit eigenen Entwürfen bisher nicht verwirklichter Trassen nach Antwerpen, aber auch nach Lüttich und Brüssel die belgischen Fachleute zu erfreuen, wengleich ihre Strecken sich meist noch vor Antwerpen am Campine-Kanal bei Herenthals wieder vereinigten.

Da in dieser Studie das Rhein-Maasgebiet im Vordergrund steht, sollen die belgischen Linienführungen um so kürzer angezeigt werden, als sie in den Veröffentlichungen und Karten ihrer Verfasser selbst, aber auch in den zahlreichen Presse- und Fachverlautbarungen leicht zugänglich sind, andererseits durch die neuen belgischen Kanalbauten zum Teil überholt wurden. Es mag hierbei hingewiesen sein auf die Zusammenfassung der wesentlicheren Projekte bis 1920 in der Bonner Dissertation des ehemaligen Uerdinger und Krefelder Oberbürgermeisters, des heutigen Kölner Regierungspräsidenten Wilhelm Warsch aus Viersen.

Wiederum war es die Stadt Krefeld, die auch in dieser bisher vorletzten Phase der Kanalprojekte am Niederrhein 1900—1945 den ersten Schritt unternahm. Ihr Beigeordneter Baurat Hubert Hentrich stellte 1899 einen ersten Entwurf fertig, der erst im Dezember 1912 in ausführlicher Beschreibung der Öffentlichkeit übergeben wurde. Er war in Hentrichs Gedanken entstanden in enger Beziehung zu dem 1906 vollendeten Krefelder Hafen, wie der Festschrift zur Hafeneinweihung (Der Rheinhafen Krefeld. Krefeld: Klein 1906, 16 ff.) zu entnehmen ist. Um es vorwegzunehmen: Während die Antwerpener und belgischen Wirtschaftskreise dieses Projekt begrüßten, verweigerte die holländische Regierung nach jahrelangen Verhandlungen 1907 endgültig ihre Zustimmung zum Bau dieses Kanals mit der Begründung, daß die Vorrangstellung Rotterdams gefährdet würde. Doch ließ sich weder Hentrich noch die Stadt Krefeld durch diese neuerliche Bekundung der alten niederländischen Ablehnung entmutigen. In den Jahren 1907—12 wurden mehrmals Anträge auf Ausführung des Planes bei der Regierung und dem Landtage gestellt.

Hentrichs Trasse, die nördlichste und kürzeste aller Linienführungen, schloß sich dem alten Projekt Henkets an; sie führte vom Krefelder Westhafen in stracks westlicher Richtung nördlich Hüls, Kempen und Vinkrath zu einem Maasübergang auf hohen Dämmen südlich Venlo und erreichte holländisch Beeringen, von dort unter Benutzung der Noorder Vaart, Zuid-Willems-Vaart und des Campine-Kanals über Herenthals Antwerpen. Dieser Entwurf erfuhr 1919 und 1923 auf Grund der politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen eine Veränderung und Vereinfachung. Hentrich verweist in seiner Veröffentlichung dieses zweiten Entwurfs 1919 auf die — auch vorher schon im Gange gewesene — Aufschließung des gewaltigen Kohlenbeckens der belgischen Campine zwischen

Herenthals und Maas, die Entwicklung des Limburger Kohlenbeckens in Holland und den Aufschluß des niederrheinischen Kohlengebietes durch die neuengerichteten Zechanlagen. Die auch im Technischen spürbaren Verbesserungen ergaben eine ganz neue südlichere Linienführung vom Hauptbecken des Antwerpener Hafens südlich Herenthals bis Bocholt dem Nordrand des Campinebeckens entlang und über die belgisch-holländische Grenze hinaus bis zur Noordervaart. Die Route an Venlo-Kempen—Hüls vorbei wurde mit einer geraden Richtung über Traar nach Hohenbudberg zum dortigen alten Rheinarm im Hinblick auf § 361 des Versailler Diktates nach der ursprünglichen Konzeption Hentrichs abgeändert. Der Charakter einer kürzesten Transitlinie zwischen Ruhrort und Antwerpen blieb in allem gewahrt.

Von den drei Zweigkanälen Hentrichs berühren uns hier weniger der erste von Bocholt nach Maastricht als der zweite vom Hauptkanal an der deutsch-holländischen Grenze nach Venlo (5 km) und der dritte, der den Wünschen von M. Gladbach und Rheydt mit einem entsprechenden Stichkanal der alten Trasse des Nordkanals folgend gerecht zu werden sucht. Diese Abzweigung schafft neben der Hohenbudberger eine zweite Mündung bei Neuß, indem sie von Vinkrath aus in südlicher Richtung das Gebiet von Grefrath, Süchteln, Viersen und M. Gladbach—Rheydt aufschließt und an Neuß vorbei gegenüber Düsseldorf in den Rhein führt (37 km, eine Schleuse).

Die Länge des Hauptkanals betrug 171 km, die Höhenüberwindung in Auf- und Abstieg 53 m mit 7 Schleusen. Tiefe und Breite des Bettes entsprachen den derzeit größten Rheinkähnen (2000 t). Die Hentrichsche Linie geht durch vorwiegend ländliches Gebiet und schafft einen idealen Transitkanal trotz der späteren Aenderungen. Sie ist die fast geradlinige Fortsetzung des Mittellandkanals und verbindet das rheinisch-westfälische Industriegebiet unmittelbar mit Antwerpen. Krefeld, das ohnedies seit 1905 an den Rhein gerückt war, wurde damit Durchgangsort des Güterverkehrs zwischen Mittel- und Westdeutschland und den überseeischen Ländern. Sein bisher bereits beachtlicher Exporthandel erhielt neues Betätigungsfeld, seine Industrie eine günstige Verbindung mit dem Weltmarkt. Zuseiten des Kanals bot sich Raum für die Neuansiedlung von Industrien — ein Umstand, der inzwischen von immer größerer Bedeutung für die Beurteilung einer Linienführung geworden ist. Dagegen legte die Wasserstraße zunächst etwas weniger Wert auf unmittelbare Erschließung bestehender Industriegebiete, um die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Rhein nicht zu beeinträchtigen. Immerhin waren solche Querverbindungen durch schließlich 5 Zweigkanäle vorgesehen, deren wichtigster von Grefrath bis Neuß führte.

Hentrich hat den letzten Stand seines Projektes in einer für die Handelskammer Venlo bestimmten Veröffentlichung im Dezember 1923 beschrieben (s. die Darstellung in dem ebenfalls letzten Bericht Valentins über die Lage um 1925 in seiner Arbeit von 1926, S. 17 ff. und den Aufsatz des ersten Beigeordneten Hentrich über „Altes und Neues vom Rhein-Maas-Schelde-Kanal“ in: Der linke Niederrhein — Verkehr und Industrie. Sonderausgabe der Zeitschrift: „Verkehrstechnische Woche“ 1926, 33—35 mit Karte).

Hentrichs Plan hat über ein Jahrzehnt unbestritten die Führung in der Rhein-Schelde-Kanalfrage behalten. Erst kurz vor Kriegsbeginn 1914 traten andere Projekte ihm zur Seite. So griff die Stadt Neuß das napoleonische Nord-Kanal-Projekt wieder auf mit der bekannten Linienführung Neuß—Süchteln—Venlo. Von größerer Bedeutung war jedoch das Hervortreten der Stadt M. Gladbach.

Ihr Oberingenieur Max Valentin übergab im März 1914 sein erstes Projekt den interessierten Kreisen. Seine Trasse ging aus von Grimlinghausen am Rhein bzw. oberhalb Neuß gegenüber Düsseldorf und lief in vorwiegend südwestlicher Richtung südlich Neuß—M. Gladbach—Rheydt—Erkelenz—Geilenkirchen—holländisch Sittard nach Elsloo und der Maas parallel bis Maastricht, von dort wieder nordwärts absteigend über Hasselt—Beeringen—Herenthals nach Antwerpen, wobei einige neue Zwischenstrecken und eine Verbindung nach Brüssel zum Rupel-Kanal vorgesehen waren. Valentins ursprünglicher Plan hat mehrere Aenderungen und Verbesserungen erfahren, die zunächst durch die Ereignisse seit 1918 bedingt wurden. Sie werden in Valentins Bericht über die Gründungsversammlung des Rhein-Schelde-Kanal-Vereins (M. Gladbach Handelskammeraal am 22. Mai 1919) ausführlicher beschrieben. Seine Ueberlegungen hörten jedoch mit diesem Entwurfsstand nicht auf. Hielt sein Plan eines Aufschlußkanals benachbarter Industriegebiete bislang die Mitte zwischen dem Vorhaben Hentrichs und dem sogleich zu schildernden Projekt Schneiders, so schritt er 1920 in seinem Vermittlungsprojekt zum Plane Hentrich auf jenem Wege weiter fort, der das wünschenswerte Ziel des Zurückstellens bloßer örtlicher Sonderwünsche im Interesse einer gesamt-niederrheinischen volkswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit erstrebte. Valentin behielt in Uebereinstimmung mit den wachsenden belgischen Kanalplänen seine Linienführung von Antwerpen bis zur Maas und in Limburg bis Elsloo bei. Dann aber bog seine neue Linie nördlich aus bis in die Höhe von Maasbracht. Von hier ging ein Arm in westlicher Richtung zurück über die Maas vermittelt einer Kanalbrücke und suchte die Verbindung mit dem bereits in Bau befindlichen holländischen Kanal Wessem—Nederweert weiter zur Zuid-Willems-Vaart. Eine weitere Kanalstrecke zwischen Maasbracht und Bocholt hätte Anschluß an den Nord-Kanal (Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut) und damit über Herenthals nach Antwerpen geschaffen.

Von größerer Bedeutung für unser Thema war seine neue Maas-Rhein-Verbindung, die von Maasbracht aus weiter nördlich noch bis in Höhe von Roermond führte, um dann fast in rechtem Winkel durch das Schwalmtal und in gerader Richtung nach Osten an Brüggen, Dülken, Viersen, M. Gladbach-Rheydt und Neuß vorbei bei Düsseldorf-Oberkassel oder der Trasse des alten Nord-Kanals folgend bei Grimlinghausen den Rhein zu gewinnen. Vor dieser Einmündung plante Valentin einen Arm nach Norden zum Krefelder Häfen hin, einen anderen nach Südosten an Grimlinghausen vorbei bis Worringen, der das zur Speisung des Kanals notwendige Wasser in natürlichem Gefälle aus dem Rhein zuleiten sollte. Neben einer günstigeren Wasserversorgung machte er damit bis weit nach Belgien hinein — ausgenommen eine Schleuse beim holländischen Sittard — seine Linie schleusenfrei. Die Krefelder Abzweigung entsprach der Forderung des § 361 des Versailler Diktats (s. unten) und dem Wunsche der linksrheinischen Kohlenzechen, ihre Gruben nicht zu durchschneiden.

Valentin hat bereits 1919 die Möglichkeit des Anschlusses von nicht weniger als sieben Zweigkanälen vorgesehen: nach Grevenbroich und der Erft, nach Viersen und der Trasse des Napoleonschen Nordkanals, nach Düren und dem Indegebiet bei Eschweiler—Stolberg, nach Roermond und der mittleren Maas, nach Herzogenrath—Aachen, nach Nuth in holländisch Limburg und nach Brüssel und dem Rupel-Kanal. Die Länge seines Hauptkanals betrug 195 km, wozu die Anschlüsse treten. Ueber deutschen Boden führt eine 46 km lange Strecke.

Valentin hat sein Projekt 1926 selbst nochmals beschrieben und die technischen Probleme eingehend beleuchtet. Es bedarf keiner Frage, daß seine Vermittlungs-

linie als Transit- und Aufschlußkanal eine größere Reife aufzuweisen hat als seine vorhergehenden Projekte. Sie berührt und erschließt das gesamte Wirtschaftsgebiet am Niederrhein in seinen einzelnen Industriezentren, dazu das Kohlenfeld von Erkelenz—Brüggen, den Nordteil des Braunkohlengebietes, die Aachener Kohlenreviere, das Limburger und Campinebecken. Natürlich versprach sich auch die Stadt M. Gladbach von diesem Kanal eine bedeutende Förderung der heimischen Industrie, insbesondere den günstigen Bezug der bislang auf dem Schienenweg herangeführten Rohstoffe für die 600 Textilwerke, ihre Eisen-, Holz-, Papier- und Nahrungsmittelindustrie. Der jährliche Kohlenbedarf des Gladbacher Bezirks wurde damals schon mit 2—3 Millionen t berechnet.

Es bleibt zu beachten, daß der Krefelder Mündungsarm eine gute Verbindung sichert mit dem rheinisch-westfälischen Kohlen- und Industriegebiet bis hin zum Mittellandkanal. Der schiffahrtsfähige Speisungskanal führt in den Bereich der Kölner Häfen und Industrieanlagen, er kommuniziert mit dem Braunkohlengebiet und weist nach dem Oberrhein. Demgegenüber stellt der technisch günstiger zu beurteilende Entwurf von Hentrich mit 171 km Länge (gegenüber 195 km Valentins) die schnellere Verbindung zwischen Rhein und Schelde dar, hat die geringsten Höhenunterschiede zu überwinden (53 : 98 m) und weniger Schleusen, zudem den geringsten Wasserbedarf.

Es versteht sich, daß alle diese Kriterien aus der Zeit des Ausreifens der beiden Pläne heute vom Standpunkte der letzten wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Entwicklung am Niederrhein eingehend zu überprüfen sind. Eine solche Kritik erübrigt sich für einige weitere Kanalpläne aus der Zeit des Kriegsausganges, die schon damals als schwer ausführbar beurteilt und abgelehnt worden sind (s. Uebersicht Valentins in seinem Vortrage bei der Gründungsversammlung Mai 1919). Immerhin hat ein dritter Plan die Aufmerksamkeit der südlicheren Kreise des Niederrheins auf sich zu lenken vermocht, obgleich ihn die Stadt und Handelskammer seiner Geburtsstätte klar und sachlich abzulehnen für gut befand —: es ist der zeitlich sich zwischen Hentrichs und Valentins Plan schiebende Entwurf des Aachener Architekt-Ingenieurs Albert Schneiders von 1911 (zuerst besprochen im „Volksfreund“ Aachener Generalanzeiger Nr. 298 vom 23. Dezember 1911). Der Verfasser hat ihn erst 1917 in einer vorwiegend technischen Entwurfsstudie „Wasserstraße Antwerpen—Aachen—Köln“ eingehend erläutert.

Nun berührt seine Linienführung die Stadt Aachen überhaupt nicht, sondern führt 18 km entfernt an ihr vorüber. Insoweit erinnert Schneiders Plan an das 1809—11 auftauchende Projekt eines Aachen-Rhein-Kanals, das von dem schwierigen Gelände um die alte Reichsstadt seinen Ausgang nehmen und durch eine Wasserleitung über Jülich und Neersen Anschluß an den damals in Bau befindlichen Nordkanal gewinnen sollte. Es war freilich nur für kleinere Schiffe gedacht, obgleich die Gesamtkosten bereits auf 10,5 Millionen Franken veranschlagt wurden (s. Zeyß a. a. O. 187/188). Auf ein weiteres, „generell gezeichnetes Projekt“ eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals des Herrn H. J. Theisen di Miranda (Nippes/Köln—Düren—Stolberg—Aachen—Burtscheid [Thal mit Hafen hier und Zweigkanal nach Jülich]—Moresnet—Viese) braucht nicht eingegangen zu werden. Theisens Aufruf erschien auf acht Seiten flott skizziert 1884/85 in Aachen bei Daatzer mit dem Untertitel: Aachen—Burtscheid ein Hafenplatz — und hat der Frage damals wohl mehr geschadet als genützt.

Schneiders vor dem Weltkrieg entwickelte Linienführung war von vornherein wesentlich ehrgeiziger. Sie wich von Antwerpen bis Beeringen nicht von Valen-

tins Entwurf (veröffentlicht 1914) ab, strich bis Elsloo unmittelbar südlich am Campine-Becken entlang und nahm von der Maas an den südlichsten Verlauf aller bisherigen Pläne. Das holländische Limburg wurde in strikter östlicher Richtung durchquert. Dann bog die Trasse nach Süden ab und führte südlich Geilenkirchen und Jülich über Kerpen—Türnich—Burbach zu einer Mündung am Rhein bei Godorf oberhalb Kölns. Der Entwurf sah die Anlage von sieben Zweigkanälen vor nach Brüssel, Nuth, Aachen, Geilenkirchen (!), Düren, Eschweiler, Erkelenz und zum Güterbahnhof Köln-Süd.

Die Besonderheit der 193 km langen Strecke liegt auf deutschem Boden in der technischen Ueberwindung der Gefällstufen und des Wassermangels dieser bis 124, später nur mehr auf 104 m ansteigenden, höchstgelegenen Wasserstraße. Ueber andere heikle Fragen urteilte Valentin (Bericht von der Gründungsversammlung S. 19 ff.), wobei er hervorhob, daß Schneiders Linie mehrfach über befahrene Grubenfelder liefe.

Zwischen Maas und Rhein folgte Schneiders der damals größten Verkehrsichte deren niederrheinische Resultante allerdings nach Valentins Berechnungen bei Grimlinghausen einschnitt. (Von der Tatsache, daß Schneiders von einem Freistaat Rheinland und einer weitgehenden Anlehnung an ausländische Interessen ausging, kann hier abgesehen werden.) Den größten Akzent legte der Architekt auf eine Linienführung, die möglichst günstig dem Durchgangsverkehr vom Mitteleuropäischen Kanalnetz und dem Oberrhein zur Nordsee (Antwerpen) angepaßt war — ein durchaus anzuerkennendes Prinzip, da von Antwerpen aus der Hauptverkehr mit dem Oberrhein stattfindet. Das M. Gladbacher und Krefelder Gebiet schnitt dabei allerdings schlecht ab. Es ist ferner zu erinnern, daß Belgien und Frankreich nach dem Anschluß der oberen Maas und der Sambre auch nach Nordrhein und dem Mittellandkanal wollen (s. die Auseinandersetzung Schneiders mit Valentin in: Echo der Gegenwart — Aachener Rundschau — Nr. 160 vom 12. Juli 1919). Weitere wirtschaftliche Aspekte der Linie Schneiders sind im Zusammenhang mit den Kölner Plänen zu erörtern.

Ein vorzügliches Bild der temperierten Aufnahme, die Schneiders Projekt — wie mancherorts — in M. Gladbach fand, gibt der Vortrag des Ingenieurs Hermann Müllers aus Dülken, der am 27. Juni 1912 bei der 75. Jubelfeier der Handelskammer M. Gladbach über niederrheinische Kanalfragen gehalten wurde (Bericht in den Mitteilungen der Handelskammer M. Gladbach 5 [1912], 9—12). Man bevorzugte am Vorabend des Valentinschen Entwurfs in M. Gladbach wie in Neuß einen zeitgerechten Ausbau des Napoleonischen Nordkanals.

Die Entwicklung nach dem ersten Weltkrieg

Wie der Weltkrieg 1914—18 in der Kanalfrage neue politisch-wirtschaftliche Erwartungen erweckt hatte, verlieh ihr nun der Versailler Vertrag von 1919 einen eigentümlich belebenden Akzent. Schaut man auf die mannigfachen Kanalgebote und -verbote des Diktates, so ist festzustellen, daß just der noch gar nicht vorhandene Rhein=Maas=Schiffahrtsweg die eingehendste Behandlung in dem Vertragswerke gefunden hat. Artikel 361 lautet in leichter Kürzung: „Falls sich Belgien binnen 25 Jahren entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein=Maas in der Höhe von Ruhrort zu bauen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiete gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen zu bauen, vorausgesetzt, daß das belgische Verlangen die Zustimmung der Zentral-Kommission findet.“

Die belgische Regierung hat in diesem Falle das Recht, alle erforderlichen Vorarbeiten an Ort und Stelle vorzunehmen. Falls Deutschland die Arbeiten ganz oder teilweise nicht ausführt, ist die Zentral-Kommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen. Zu diesem Zweck kann sie . . . die erforderlichen Geländeplätze bestimmen und abgrenzen sowie den Grund und Boden in Besitz nehmen. Dieser Schiffahrtsweg tritt unter dieselbe Verwaltungsordnung wie der Rhein selbst . . .“

Natürlich kam dieser Wortlaut, ohne im geringsten nach den Wünschen und Absichten der Deutschen und gar der am Krieg unbeteiligten Holländer zu fragen, auf Drängen der neuen belgischen Regierung zustande, die damit eine Unterstützung des Antwerpener Konkurrenzkampfes gegen Rotterdam durch die Alliierten zu erfahren und dem jahrhundertelangen Ziel einer künstlichen Rheinmündung auf ihrem Boden endlich näherzukommen hoffte. Holland erklärte angesichts der nun einsetzenden Zusammenarbeit deutscher Sachverständiger mit belgischen Generalstabsoffizieren in einem Protokoll vom 21. Januar 1921 mit süßsaurer Miene, gegen eine Kanalführung durch niederländisches Gebiet nichts einzuwenden zu haben. Als dann aber noch 1921 offenbar wurde, daß alle beteiligten Regierungen — von Deutschland abgesehen — ihre Einwände gegen die Einmündung bei Ruhrort hegten, die aber doch allein Belgien nach Artikel 361 verlangen konnte, ließ Holland verlaublich, eine Kanalmündung bei Köln sei wünschenswert. Sie bedeutete zwar für Deutschland die bei weitem kostspieligste, für Holland jedoch mit Rücksicht auf Rotterdams Handel und Verkehr die abgelegenste und daher genehmteste Linienführung, wenn überhaupt dieser Rhein=Schelde-Kanal zustande kommen sollte. Die „Rheinisch=Westfälische Zeitung“ meinte dazu: „Es hat fast den Anschein, als ob die Holländer lediglich die belgischen Pläne durchkreuzen und einen Kanalbau unmöglich machen wollten, der nicht in ihrem Interesse liegt.“

Tatsächlich zeigte sich jedoch nun den eingeweihten Kreisen, daß wenigstens die niederländische Regierung auf Grund der lange umstrittenen Genehmigung Belgiens zur Kanalisierung der belgisch=holländischen Grenzmaas in der Rhein=Maas=Kanalfrage zu einem Entgegenkommen — wie schon 1879 — bereit schien. Die unregulierte Maas war bislang ein wesentliches Hindernis für die Verbindung der nordholländischen Städte mit den Kohlenfeldern Limburgs gewesen. Ihr Ausbau würde nun eine glatte Fahrt von holländischen Häfen nicht nur bis Limburg, sondern auch in den Lütticher Industriebezirk und weiter in das Revier von Namur bis nach Nordfrankreich hinein erschließen. Damit kam der Umschwung, besser: eine spürbare Auflockerung in der so lange starr festgehaltenen ablehnenden Einstellung holländischer Kreise zu jeder Art Rhein=Maas=Schelde-Kanal. Wie Antwerpen durch einen solchen Wasserweg Zugang erhielt zum rheinisch=westfälischen Industrie-Revier, vermochte Rotterdam als aussichtsreiche Kompensation für diese Chance durch die kanalisierte Grenzmaas den Arm auszustrecken bis in das Herz des Antwerpener Hinterlandes, es konnte sogar den Verkehr aus dem belgischen und französischen Industriegebiet der oberen Maas nach Vermögen an sich ziehen. Diese Perspektiven hatten bereits vor Kriegsbeginn 1914 im Prinzip zu einem Einverständnis niederländischer Regierungskreise mit dem Bau des Rhein=Schelde-Kanals geführt, sofern eben Belgien seine Mitwirkung an der Maaskanalisation einlöste. Beweis hierfür ist die Rede des Ministers Reyout vom 20. Dezember 1912 und seine Denkschrift von 1913. Die zwar keineswegs einstimmige, doch aber vernehmliche Bereitschaft der Niederlande änderte sich auch nach 1920 nicht; sie hat bis heute aus wirtschaft-

lichen Ueberlegungen angehalten, komplizierte sich jedoch bald wieder aus jahrhundertalten politischen Gründen.

War durch diesen merkwürdigen Umschwung und den spürbaren Druck des Versailler Artikels der Weg zu allseitigen Verhandlungen frei, bei denen trotz aller ungünstigen Machtverhältnisse selbstverständlich auch die mitteleuropäischen Interessen anzumelden waren, so zogen jetzt zunächst einmal die deutschen Gegner einer Rhein-Maas-Verbindung mit politischen und wirtschaftlichen Gründen zu Felde — in einer Zeit, in der im verarmten Deutschland ohnedies nicht weniger als 200 Kanalentwürfe zur Entscheidung standen. Als Probe sei hier nur eine Stimme, und zwar die des Oberbaurates Höch-Hamburg in der „Binnenschiffahrts-Zeitung“ vom Mai 1921 auszugsweise angeführt: „Gelingt es der Entente, den Bau des Rhein-Maas-Schelde-Kanals nach Antwerpen durchzusetzen, so wird das Einflußgebiet dieses Hafens noch mehr zunehmen und eine weitere Benachteiligung der deutschen Häfen die Folge sein. Man wird deutscherseits die Hoffnung hegen dürfen, daß Holland, dessen Gebiet der Kanal unbedingt durchschneiden muß, seine Zustimmung versagen wird... Immer und immer muß die Forderung wiederholt werden, das deutsche Wirtschaftsleben von seiner Abhängigkeit von den ausländischen Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen soweit als irgendmöglich frei zu machen und den Verkehr den deutschen Seehäfen zuzuführen.“ Solchen Gegnern gegenüber war jedoch die Zahl der Kanalfreunde aus den verschiedensten Lagern größer, die zudem nicht verkannten, daß im Falle des Artikels 361 aus einem vermeintlichen Nachteil für Deutschland leicht ein annehmbarer Vorteil erwachsen mochte.

Die Bahn war frei, wie gesagt. Frei aber auch für einen zähen, manchmal sogar scharfen Kampf der Städte am Niederrhein, die mit den damals gegebenen Mitteln in der Stille wie in der Öffentlichkeit „ihre“ Kanallinie durchzusetzen strebten. Ihnen hatte sich inzwischen ein neuer Konkurrent zugesellt.

Es liegt auf der Hand, daß — abgesehen von der technischen Problematik des Schneiders-Planes — vom wirtschaftlichen Standpunkt aus die Stadt Köln an seinem Projekt größten Anteil nahm. Es versprach ihr Hinterland, das Aachener, Dürener und Eschweiler Industriegebiet in unmittelbare Wasserverbindung mit ihr zu bringen, und auch das Aufblühen dieses Gebietes durch billigeren Bezug von ausländischem Erz, schwedischem Holz und amerikanischen Produkten war ihr willkommen. Es gab ferner derzeit manche inländischen Erzeugnisse, deren Absatz unter den mannigfachen Störungen im Eisenbahnverkehr (Ueberlastung, Waggonmangel schon vor Kriegsbeginn 1914) litt: Kohlen, Roheisen und Koks für die Eisenindustrie, Rohmaterialien für die Seifenfabrikate und die Lederindustrie, Transport von Steinen, Kies und Sand (s. Berichte der Aachener Handelskammer 1911 und 1913). Im Stolberger und Dürener Bezirk vermochte der Kanal Schneiders die Bergwerke, die Glas- und Papierindustrie von den oft traurigen Eisenbahnstockungen zu befreien.

Für Köln war weiter von Bedeutung der Anschluß an das Kempener (Campine) und Limburger Kohlenrevier, aus dem im Jahre 1911 bereits 470000 t mit der Eisenbahn nach Deutschland ausgeführt wurden. Zu Kölns vorzüglicher Verbindung mit Rotterdam wäre noch eine kürzeste See-Verbindung nach Antwerpen getreten und Köln damit zum Knotenpunkt der größten Wasserstraßen des Westens geworden.

Es war weniger die nichterfüllte Mündungsvorschrift des Artikels 361 im Versailler Vertrag als der beträchtliche Höhengewinn und Abstieg im Plane Schneiders,

die Vielzahl der Schleusen und die Linienführung über mehrere Braun- und Steinkohlenfelder, die zu einem eigenen Kölner Kanalprojekt geführt haben. Dieser im Auftrage der Stadt Köln um 1920/21 von Regierungsbaumeister Bock ausgearbeitete Plan hatte einen Vorläufer in dem 1914/15 veröffentlichten Vorschlag des Kölner Ingenieurs Rosemeyer, dem sogenannten Rhein-West-Großschiffahrtskanal. Rosemeyers Linie führte von Widdig aus westlich an Köln und östlich an Poulheim vorbei über Gohr nach Neuß. Hier bog der Kanal nach Westen ab, ging nördlich von M. Gladbach und Wegberg, südlich von Roermond und Stevensweert weiter, verlief nördlich der bekannten belgischen Kohlenfelder ab Herenthals auf dem erheblich auszubauenden Campine-Kanal nach Antwerpen. Neben einem Stichkanal nach Neuß war ein zweiter nach Uerdingen in Erwägung gezogen. Die Länge dieses Schiffahrtsweges Köln-Antwerpen sollte 208 km betragen. Das Wesentliche von Rosemeyers Kriegsplan lag nicht in der Trasse, die mit Hentrichs und Schneiders Projekt weitgehend übereinstimmte, es war vielmehr seine Bestimmung für Seeschiffe bis 4000 Tonnen. Er suchte dem Ziel des nordwestdeutschen Einfuhrhandels, dem Abwandern ins Hinterland der Seehäfen an die eigentlichen Konsumtionszentren heran, näherzukommen und Köln an die Stelle Antwerpens zu setzen. Gegen ihn sprachen von vornherein der Widerstand Belgiens und Hollands, aber auch die Bau- und Unterhaltungskosten und die fragliche Rentabilität.

Der Kölner Nachkriegs-Kanalentwurf von Bock sah die Einmündung der neuen Wasserstraße in den Rhein zwischen Krefeld und Duisburg vor, bei Hohenbudberg — nicht gegenüber Ruhrort, weil der Schiffsverkehr hier zu lebhaft geworden war und die weitere Linienführung westwärts Kohlenfelder wie Industrieanlagen beeinträchtigt hätte. Das von den meisten Verfassern eingehaltene Prinzip wurde also neuerlich bestätigt, die Kanalmündung nicht nördlicher als Uerdingen festzulegen. Die Speisung des Kanals sollte ein Vorflutkanal übernehmen, der von Widdig südlich Köln seinen Ausgang nimmt, an Brühl und Müngersdorf vorbei bis in die Neußer Höhe parallel zum Rhein verläuft, dann nach Westen auf M. Gladbach schwenkt und nordwestlich Dülken in den Hauptkanal mündet. Die Linienführung lehnt sich in der Hauptsache dem Plan von Hentrich an, von dem sie nur zwischen Bocholt und Vinkrath abweicht, um die Kohlenfelder von Brüngen in das Einzugsgebiet zu bekommen. Betrug die Länge der umgeänderten Linie Hentrichs, die durch Bocks Plan eine neue Anerkennung bekam, von Hohenbudberg bis Antwerpen 181 km, so maß Bocks Linie von Widdig bis Antwerpen 229 km mit 7 Schleusen. Bei Wesseling war ein Kanalhafen für die Braunkohle vorgesehen, ein weiterer in Höhe der Köln-Ehrenfelder Gasanstalt ebenso möglich wie Industrie-Anlegeplätze im stadtkölnischen Gebiet. Als Regelschiff galt wie bei den drei älteren Verfassern das 2000-t-Schiff.

Technische Einzelheiten finden sich in der Arbeit Heiko Ohlings, der auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen dieses Kölner Projektes eingehender geprüft hat. Das Ergebnis seiner Umfragen in den linksrheinischen Kölner Industriebetrieben war niederschmetternd; es gab nur einige wenige Befürworter des Projektes. Bei den Betrieben der Braunkohle sah es ähnlich aus, ein größerer Nutzen des um Köln geführten Vorflutkanals zeigte sich nicht. Da die Vorteile einer Wasserweg-Verbindung mit Antwerpen für die dem Schienenweg ergebene Kölner Industrie als mäßig beurteilt wurden, erhielt der von dem damaligen Oberbürgermeister der rheinischen Metropole, Dr. Adenauer, im Zeichen seiner westorientierten Politik genährte Optimismus von seiten der Wirtschaft jedenfalls keine weitere Nahrung.

Zu Anfang des Jahres 1924 nahmen die Erörterungen über die Kanalprojekte der Städte Krefeld und M. Gladbach in der Öffentlichkeit merklich zu. Auch die Stadt Aachen trat nun aus ihrer so lange bewahrten Reserve heraus. Sie hatte — in Sorge um den wirtschaftlichen Notstand ihres Gebietes — den Professoren Franzius und Proetel sowie dem Regierungsrat Dr. Teubert die Bearbeitung der Frage übertragen, „ob eine Linienführung des Rhein-Maas-Schelde-Kanals unter besonderer Berücksichtigung des Aachener Wirtschaftsgebietes in technischer und wirtschaftlicher Beziehung günstig ist“ und dabei einen Vergleich der geplanten Linien angeregt. Die Arbeiten kamen Anfang 1924 zum Abschluß und wurden bei einem Vortrage am 11. März 1924 einem weiteren Kreise, darunter auch Vertretern der Stadt M. Gladbach, vorgelegt.

Am gleichen Tage wies jedoch der Regierungspräsident in Düsseldorf (IE Nr. 1162) nachdrücklich darauf hin, „daß jegliche Erörterung über die Linienführung des Kanals sowie jegliche weitere Vorbereitung durch Ausarbeitung von Plänen und dergleichen als überflüssig angesehen werden muß und für vorläufig nicht absehbare Zeit völlig eingestellt werden kann“. Kurz darauf wandte sich die Handelskammer Essen an den Reichsminister für Handel und Gewerbe mit der im Hinblick auf die jahrzehntelang kanalfreundliche Haltung des Kohlenreviers überraschenden Bitte, auf die Handelskammern und Kommunen einzuwirken, daß die Kanalangelegenheit nicht mehr in der Öffentlichkeit behandelt werde. Zwar müßten die maßgebenden deutschen Kreise auf alle Fälle gerüstet sein, wenn die belgische Regierung auf der Durchführung des im Versailler Vertrages vorgeführten Kanals bestehen sollte. Die dauernden Erörterungen darüber seien aber schädlich, zumal belgische Sachverständige plötzlich den Bau dieses Kanals zur Ablehnung empfohlen hätten. Es könnte der Eindruck entstehen, als ob Deutschland besonderen Wert auf den Kanalbau lege. Der Preussische Minister trat diesen Gründen bei und ersuchte die Regierungspräsidenten in Düsseldorf, Aachen und Köln, die in Betracht kommenden Kammern und Stadtverwaltungen mit entsprechender Weisung zu versehen.

Mit dem Fortschreiten der Maasregulierung ergab sich in Holland wie in Belgien die Möglichkeit zu gegenseitigen Verhandlungen über die Regelung und den Ausbau ihrer vorhandenen oder geplanten Wasserwege, die zu dem Vertrage beider Länder vom 3. April 1925 führte. § 2 dieser Vereinbarung lautet: „Les Pays-Bas consentent à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau Rhin-Meuse-Escant partant du Rhin à la Hauteur de Ruhrort et aboutissant à Anvers. Le passage de la Meuse aura lieu aux environs de Venlo au-dessus de cette rivière, à moins qu'une autre solution ne soit choisie de commun accord.“ Damit bestätigte Holland nochmals seine Zustimmung zum Bau eines Rhein-Schelde-Kanals — und prompt erhoben die deutschen Verfechter der Kanalidee mit frischem Mute ihre Stimmen, zumal ein weiterer Ausbau der belgisch-holländischen Wasserstraßen in naher Aussicht stand, der eine Einigung über die dann noch verbleibende Kanalführung auf deutschem Boden nahelegte (Ueber die damals bestehenden belgischen Entwürfe eines Schelde-Rhein-Kanals s. außer dem Literaturverzeichnis noch Valentin in seiner Arbeit von 1926, 13 ff. im Zusammenhang mit der seither ständig gewachsenen Bedeutung des Wasserstraßen-Systems der Maas).

Valentin veröffentlichte 1926 eine Uebersicht über die deutschen Pläne zum Rhein-Maas-Schelde-Kanal, wobei er zu dem Urteil kam, daß „nur das Krefelder und das Gladbacher Projekt übrigbleibt“ (a. a. O. 31). Immerhin wies er auf die Initiative der Stadt Aachen hin, deren neue Pläne noch nicht veröffentlicht

worden waren. Es handelte sich dabei um einen ersten Entwurf, dessen Linienführung sich mit dem Gladbacher Projekt von 1914 fast deckte (das M. Gladbach längst aufgegeben hatte zugunsten des neueren Valentinschen Planes) und in der Scheitelhaltung um 20 m höher hinaufstieg, um einen Stichkanal in die Aachener Umgebung anschließen zu können. Die Linie zweigte dann vom Erkelenzer Kohlengebiet über Grevenbroich nach dem Rhein bei Dormagen ab. Ein weiterer Aachen-Rhein-Kanalplan, der von einem zwischen Aachen und Eschweiler anzulegenden Hafen in möglichst kurzer Trasse nach dem Rheine führen sollte, ist damals kaum bekannt geworden. Die Aachener Ueberlegungen brachten insbesondere im Hinblick auf das schwierige Terrain eine ähnliche Reifezeit wie das Krefelder und Gladbacher Projekt, die ja auch nicht fertig wie Pallas Athene dem Haupte des Zeus entsprungen waren.

Die wirtschaftliche Lage des Aachener Grenzgebietes hatte sich durch eine Reihe von Umständen ungünstig gestaltet. Insbesondere wirkte sich der von der Reichsbahn vorgenommene Uebergang vom Kilometer zum Staffeltarif sehr nachteilig aus. So gingen die im November 1924 auf Schloß Rahe bei Aachen von der dortigen Handelskammer den führenden Männern aus Verwaltung und Wirtschaft vorgetragene Bemühungen um die Schiffahrtsstraße Aachen-Rhein weiter. Erst im Februar 1926 drangen Einzelheiten über die nun erreichte Gestaltung an die Öffentlichkeit durch einen Vortrag Professor Proetels von der TH Aachen. Danach war auch hier das Prinzip zur Geltung gekommen, möglichst alle zwischen Aachen und dem Neußer Bezirk gelegenen Industrie-Hauptgebiete an den Kanal anzuschließen. Er resultierte eine Linienführung von Aachen durch das Rur-Wurm-Gebiet über Jülich, Rheydt, M. Gladbach und vom Hückelhover Bergbauggebiet südöstlich zum Rhein nach Neuß (Mündung Sporthafen) mit der Möglichkeit eines Stichkanals nach Düren. Dabei war ein Gefälle von 153 m zu überwinden mit acht großen Schleusen. Das Kanalprofil mit 44 m Spiegelbreite war für die Begegnung zweier 1500 t-Schiffe berechnet. Hafenanlagen waren vorgesehen bei Kinzweiler, Verlautenheide und Rothe-Erde, u. U. auch bei M. Gladbach und Düren (s. „Echo der Gegenwart“, Aachen Nr. 24 vom 29. Januar 1926 und „Westdeutsche Landeszeitung“ Nr. 26 vom 2. Februar 1926). Der Plan wurde in dieser Fassung 1938 in die Erörterung des Wasserstraßen-Bauprogrammes des Reichsverkehrsministeriums eingereiht.

Noch im Februar 1926 hielt der Aachener Beigeordnete Spennrath einen Vortrag über das Projekt vor den M. Gladbacher und Rheydter Stadtverordneten. Gemeinsam mit Neuß trat alsdann M. Gladbach-Rheydt dem Aachener „Verein zur Förderung eines Kanalbaues von Aachen über Rheydt-M. Gladbach, Neuß zum Rhein“ (gegr. 1926) bei, der in den folgenden Jahren eine rege Tätigkeit weit über die interessierten Kreise Jülich, Geilenkirchen und Grevenbroich hinaus entfaltete. Das staatliche Vorarbeitenamt Aachen schloß nach mehrjähriger Mühe im Jahre 1929/30 seine Prüfung des Bauentwurfes des Aachen-Rhein-Kanals nach der technischen Durchführbarkeit und Wirtschaftlichkeit positiv ab. Der Reichsverkehrsminister bestätigte, daß der Anschluß des Aachener Grenzgebietes an die deutsche Gesamtwirtschaft auf dem Wasserwege zum Rhein eine wesentliche Voraussetzung für eine grundlegende Gesundung dieses Bezirkes sei (s. Kölnische Zeitung Nr. 388 vom 18. Juli 1932).

Die Pläne der drei Städte sind in den zwanziger Jahren immer wieder in belgisch-niederländischen Besprechungen vorgelegt worden. Es zeigte sich, daß zwar die Haltung der Holländer aufgelockert war, die Bereitschaft zu Gesprächen aber nicht so weit führte, ihre Befürchtungen um das wirtschaftliche Schicksal Rotter-

dams und nun vor allem auch Amsterdams zu überwinden. Die Verhandlungen fanden 1930 wieder einmal ihr Ende — mit negativem Ausgang. Denn neben die wirtschaftlichen Bedenken waren politische Ueberlegungen getreten, die in dem Bestreben Antwerpens nach einer besseren Verbindung zum Rhein eine Förderung der französischen Rheinpolitik erblickten, deren Ziel in den Niederlanden nach wie vor als Herrschaft Frankreichs über den Rhein erkannt wurde. Es war J. Zaayers, der in „Economisch-Statistische Berichte“, Amsterdam 1931, 1020 diese Argumentation zusammenfaßte: „Während Frankreich in seinen politischen Bestrebungen seitens der Niederlande nur Widerstand zu erwarten hat, liegen die Dinge im Falle Belgiens ganz anders. Während die Niederlande die Rheinmündung als ihr nationales Vermögen ansehen, das sie nicht preisgeben wollen und auch absolut nicht preisgeben brauchen, liegen die Dinge bei Belgien umgekehrt. In welche Hände der Rhein und die Antwerpen-Rhein-Verbindung auch kommen mag, für Belgien ist es in jedem Falle besser, als wenn sie in den Händen der niederländischen Konkurrenz bleibt. Belgien findet deshalb in Frankreich eine nützliche Stütze und Frankreich in Belgien einen willigen Bundesgenossen.“ Diese Begründung blieb als echter Ausdruck der Meinung einflußreicher niederländischer Kreise auch in Deutschland nicht unbeachtet. Sie ist übrigens — wie wir im Verlaufe unserer Uebersicht gesehen haben — keineswegs so zeitgebunden, wie sie zunächst anmutet. Sie erinnert an ähnliche Ueberlegungen vergangener Jahrhunderte. Jedenfalls vereitelte sie auch nach 1931 das Verwirklichen des einen oder anderen Planes, es blieb bei der im Laufe der Jahrhunderte allmählich ausgependelten gegenseitigen Abhängigkeit der niederrheinischen Gebiete und des holländischen Rheinmündungsgebietes.

Vom Jahre 1935 ab zeigten sich die ersten Früchte des zielbewußten Ausbaues der holländischen, dann der belgischen Wasserstraßen. Der in diesem Jahre fertiggestellte Juliana-Kanal schloß den Limburgischen Kohlenbezirk an den Rhein an; während die Kohlenfrachten über den Maas-Waal-Kanal und die deutsche Grenze bei Emmerich ständig anstiegen, stagnierten z. B. die Aachener Kohlenverschiffungen auf dem Rhein. Die gesamte Wasserfracht vom holländischen Kohlengebiet bis zum Oberrhein war billiger als die bloße Vorfracht der Aachener Kohle bis zum Rhein. Im Falle des Juliana-Kanals zeigte sich einmal mehr, welche Bedeutung ein unmittelbarer Wasseranschluß für die Belebung der Wirtschaft eines Industriegebietes besitzt.

1937 arbeitete das Reichsverkehrsministerium ein umfassendes deutsches Wasserstraßen-Bauprogramm aus, das ein geschlossenes Netz zuverlässiger Verkehrswege in der Nordsüd- und Westost-Richtung schaffen sollte, um die möglichste Leistungsfähigkeit der deutschen Gesamtwirtschaft in allen ihren Gliedern zu sichern. Zu einer Verwirklichung ist es bis 1939 nicht mehr gekommen.

Erst nach 1945 bahnten sich neue Gespräche an mit Holland und mit Belgien — und damit neue Aussichten, die in dem Lütticher Gründungsprotokoll des „Europäischen Maas-Komitees“ vom 2. Mai 1954 ihren Niederschlag gefunden haben. Das Komitee bittet darin die belgische Regierung, „in Verhandlungen einzutreten mit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zwecks Bau eines Kanals Maas-Rhein, der eine Verbindung mit dem Aachener Becken herstellt“. Die weitere Entwicklung wird nicht mehr vorwiegend unter nationalen Aspekten, sondern unter europäischen Vorzeichen stehen. Die darum nicht weniger schwierige Diskussion ist, wie der Niederschlag in der Literatur beweist, in vollem Gange. Ihre Schwerpunkte müssen in einer eigenen Darstellung klargestellt werden,

die jedoch die wirtschaftliche Lage vor Kriegsbeginn 1939 mitzubersichtigen hat. Auf die für diese Betrachtung notwendigen Unterlagen und Gesichtspunkte möchte das folgende Literaturverzeichnis abschließend hinweisen.

Literatur

zu den ersten drei Kapiteln:

- Nettesheim, Friedrich: Geschichte der Stadt und des Amtes Geldern. 1863. Seiten 386, 548, 601.
 Gallot, L. H.: Over de verbinding van den Rhijn met de Maas. — In: Publications de la Société d'Archéologie dans le Duché de Limbourg. Maastricht (1866) 395—403.
 Schroers: Die Fossa Eugeniana. — In: Niederrhein. Geschichtsfreund (1879) Nr. 8 u. Nr. 9, und in: De Maasgouw (1879) Nr. 8.
 Clemen, Paul: Die Kunstdenkmäler des Kreises Geldern. 1891, 27 f.
 Real, Johann: Die Fossa Eugeniana. — In: Niederrhein. Geschichts- u. Altertumsfreund. Kempen. 1910, und in: Bydragen en Mededeelingen der Vereeniging Gelre. Deel 8, 236.
 — Die Fossa Eugeniana, der unvollendet gebliebene Rhein-Maas-Kanal aus dem 17. Jahrhundert. — Geldern 1926. 4 Bl. = Veröffentlichungen d. Histor. Vereins f. Geldern u. Umgegend. Nr. 42. Hier auch ältere Literatur.
 Küsters, Ludwig: Der Plan zur Verbindung von Rhein—Maas—Schelde in seiner geschichtlichen Entwicklung. o. o. u. J. (um 1914). 12^o, 32 S.
 Rembert, Karl: Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Zur Geschichte des Kanalbaues. — In: Die Heimat (Krefeld) 5 (1926) 129 ff. u. 7 (1928) 231—239, 260—271.
 Schmitz, Erich: Niederrheinische Verkehrswege in der großen Politik vergangener Jahrhunderte. — In: Die Heimat (Krefeld) 15 (1936) 90—96.
 Linßen, Johann: An der Hasewitt- und Mahlerschanze der Fossa Eugeniana bei Sevelen. — In: Die Heimat (Krefeld) 17 (1938) 37—38.
 Vollgraff, C. W.: De dijk van Drusus. — In: Mededeelingen der kgl. niederländischen Akademie der Wissenschaften 1938. — Weitere Hinweis auf die römischen Kanäle bei O. Gruber s. unten.

Grand Canal du Nord de Jonction de la Meuse au Rhin

- Sinsteden, Michael Franz Severin: Communications commerciales de l'ancien continent moyennant des navigations intérieures. — Krefeld: P. Schüllers Witwe 1808.
 Hageau, A.: Description du Canal de jonction de la Meuse au Rhin. — Paris 1819. (Abschlußbericht des leitenden Ingenieurs.)
 Wohlwill: Die Verbindung zwischen Elbe und Rhein durch Kanäle und Landstraßen nach den Projekten Napoleons I. — In: Mitteilungen d. Vereins f. Hamburg. Geschichte 7 (1885) 43 ff.
 Zeyß, Richard: Die Entstehung der Handelskammer und die Industrie am Niederrhein während der französischen Herrschaft. — Leipzig 1907. Kapitel 6: Straßen u. Kanäle im Roer-Departement und nach Norddeutschland. 159—198.
 Gruber, O.: Schiffahrts-Kanalbau-Ideen am Niederrhein im 19. Jahrhundert. WiSo-Diss. Köln 1924. 142 S. Maschinenschr.
 Schleicher, Arnold: Alto Kanalprojekte am Niederrhein. — In: Rhein. Bauernzeitung, Krefeld. 1927, Wochenbeil. zu Nr. 17 vom 23. 4. 27.
 Rembert, Karl: Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — In: Die Heimat (Krefeld) 7 (1928) 266 f.
 Breuning, Lutz: Von der Maas bis an den Rhein. Der Nordkanal in Geschichte u. Landschaftsbild. — In: Die Heimat (Krefeld) 13 (1934) 63—74.

Der Krefelder und Gladbacher Plan

- Lange, Franz: Der Rhein-Niers-Canal. Projekt zu einer schiffbaren Verbindung der Städte Gladbach, Rheydt, Viersen, Süchteln und Crefeld mit dem Rhein bei Uerdingen. — Krefeld 1862: Gustav Kühler. 81 S. mit Kt.
 Projekt des Rhein-Maas-Canals. Hrsg. v. d. Venlo-Krefelder Comité. — Krefeld: Kramer & Baum 1875. 7 S. mit Kt. 1:160 000 (Uerdingen—Venlo).
 Der projektierte Rhein- und Maas-Kanal. — In: Ztg. d. Ver. dt. Eisenbahnverwaltungen 15 (1875) 569—570.
 Die Verbindungen mit Holland und der projektierte Rhein-Maas-Canal. — In: Ztg. d. Ver. dt. Eisenbahnverw. 15 (1875) 25—27.
 Das Rhein-Maas-Kanal-Projekt. — In: Glückauf 12 (1876) Nr. 24.
 Denkschrift. Projekt des Rhein-Maas-Schelde-Canals. Denkschrift des Comité für den Rhein-Maas-Canal. — Krefeld 1877.
 Projekt des Rhein-Maas-Kanals. — In: Glückauf 13 (1877) Nr. 65.

- Der Rhein-Maas-Kanal. — In: Glückauf 13 (1877) Nr. 10; 17 (1881) Nr. 79; 20 (1884) Nr. 20.
 Wiebe, A.: Denkschrift betr. die im preuß. Staate vorh. Wasserstraßen, deren Verbesserung u. Vermehrung nebst e. Kt. dieser Wasserstraßen. [Verf.: A. Wiebe.] — Berlin 1877. 141 S.
 Die linksrheinischen Kohlenfelder u. der Rhein-Maas-Kanal. — In: Glückauf 14 (1878) Nr. 100.
 De l'importance du Canal du Rhin à la Meuse pour l'industrie minière et métallurgique du Rhin inférieur et de la Westphalie. — In: Revue univ. mines. Sér. 2, 8 (1880) 602—610.
 Holland und das Rhein-Maas-Kanal-Projekt. — In: Glückauf 17 (1881) Nr. 29.
 Ueber die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Maas-Kanals. — In: Glückauf 20 (1884) Nr. 67.
 Eynern, E. v.: Zwanzig Jahre Kanalkämpfe. Ein Beitrag zur Geschichte d. deutschen Parteiwesens. — Berlin 1901.
 Kumpmann, Karl: Die Entstehung der rheinischen Eisenbahngesellschaften 1830—44. — Essen 1910.
 Wenke, Rudolf: Die geschichtliche Entwicklung des Verkehrsraumes Duisburg seit Ende des 18. Jahrhunderts. — Köln, WiSo-Diss. von 1953. VI, 245 S. Maschinenschr.

Die Kanalprojekte Hentrich, Valentin, Schneiders

- Denkschrift der Stadt und Handelskammer Crefeld an den Staatsminister für Handel und Gewerbe betr. den Bau eines Rhein-Maas-Schelde-Canals vom 13. Februar 1892.
 Hentrich, Hubert:
 1. Der Rheinhafen Crefeld. Ein neuer Industrie- u. Handelshafen am linken Niederrhein. — Crefeld 1902: Kramer & Baum. 16 S.
 2. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Crefeld nach Antwerpen. Entwurfsstudie. — Crefeld 1912: Worms & Lüthgen. 34 S., 2 Ktn. (Erschien Anfang 1913.)
 3. Die Ausführung eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals zwischen dem niederrhein. Industriegebiet u. dem Seehafen von Antwerpen. — Crefeld. Oktober 1914.
 4. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Antwerpen nach dem Rhein. Zweiter Entwurf. — Crefeld 1919: Kramer & Baum. 34 S.
 5. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Altes u. Neues. — In: Der linke Niederrhein. Hrsg.: Otto Blum. Berlin (1926) Nr. 33—35 mit Kt. = Sonderausg. d. „Verkehrstechnischen Woche“, Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen 1926.
 Der Linner Hafen und die Zukunft Crefeld's von M. S. [unterzeichn.: A. F. W. ter Meer, Herrn. Schroers]. — Crefeld 1903: Groven. 38 S.
 Winter, R.: Ueber die wirtschaftlichen Abmessungen der Schiffahrtskanäle u. den zweckmäßigen Schiffsbetrieb. — Groß-Lichterfelde 1910. 43 S. — Deutsch-Oesterr. Verband f. Binnenschiffahrt. Verbandsschriften. N. F. 48.
 Pohl, M. R.: Der Städtische Rheinhafen Crefeld. Industrie- u. Handelshafen im niederrhein. Industriegebiet. Zur Vollendung d. 5. Betriebsjahres am 31. 3. 1911. Hrsg.: Stadt Crefeld. — Crefeld: Buscher 1911. 19 S., 1 Kt.
 Winds, Hermann: Eisen- oder Wasserstraßen? Ein Beitrag zur Wasserstraßenfrage. — Wien 1911. 103 S.
 Roeder, Max: Ein Rhein-Maas-Kanal. — In: Weltverkehr — Weltwirtschaft 1 (1911/12) 458—460.
 Weus, Edmund v.: Der Rhein-Maas-Kanal. — In: Der Niederrhein (Düsseldorf) 1 (1911/12) 468—472, 489—492.
 Müllers, Hermann: [Vortrag über Kanalfragen]. — In: Mitteilungen d. Handelskammer M.Gladbach 5 (1912) Nr. 6, 9—12.
 Vom Rhein-Maas-Kanal. — In: Deutsche Bauzeitung (1912) 87.
 Vossen, C., Aachen: Das neueste Projekt eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals. — In: Zeitschrift f. Binnenschiffahrt (1912) 448—452.
 Spee, Graf v. u. Dr. König: [Ueber Project Maas—Rhein, Neuß—Crefeld—Venlo]. — In: Stenograph. Berichte über d. Verhandlg. d. Preuß. Abgeordnetenhauses. 21. Legislaturper., V. Session 1912/13, Bd. 2, Sp. 2469—2472, 2590 ff.
 Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal nach dem Bauplan der Stadt München-Gladbach. — In: Der Rhein 13 (1914) 185—186.
 Valentin, Baurat:
 1. Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — M.Gladbach 1914.
 2. Rhein-Schelde-Kanal-Verein. Bericht über die Gründungsversammlung am 22. Mai 1919.
 3. Rhein-Schelde-Kanal. Projekt V. — M.Gladbach: Selbstverlag. 1919.
 4. Das Rhein-Maas-Schelde-Kanalsystem u. eine Vermittlungslinie auf deutschem Gebiet. — In: Der Rhein 20 (1921) 370—372, 380—381, 388—390.
 5. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — In: Wasserstraßen-Jahrbuch (1925/26) 66—100; Auch als SA: München 1926: Pflaum. 35 S. mit Kt. [nach dieser Ausg. wird zitiert!]
 Wirminghaus, Alexander: Frage des Baues des Rhein-Maas-Schelde-Kanals. — Köln 1915.
 Schumacher: Die Maaskanalisation u. ihre Bedeutung. — In: Plutus. Krit. Zeitschr. f. Volkswirtschaft u. Finanz (1916) Juli.

- Hennig, Richard: Die Bedeutung des Rhein-Maas-Schelde-Kanalplanes. — In: Zeitschrift f. Handelswissenschaft (Beibl.: Der Kaufmann u. das Leben) 9 (1916/17) 6—9.
 Schneiders, Albert: Die Wasserstraße Antwerpen—Aachen—Köln u. die Schleusentreppe ohne Wasserverbrauch. — Aachen 1917. 78 S., 1 Kt.
 — Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal in seiner wirtschaftl. Bedeutung. — In: Aachener Rundschau (1919) Nr. 160 vom 12. Juli 1919 mit Kt.
 Bock, Regierungsbaumeister in Aachen, später in Köln: [Vergleich der Kanalprojekte Rhein—Schelde]. — In: Echo der Gegenwart. Aachener Zeitung (1919) Nr. 128.
 Rhein-Schelde-Kanal-Verein. Gegr. 22. Mai 1919. Satzungen u. Vorstand. — M.Gladbach 1919: Lapp. 8 gez. S.

Die Entwicklung nach dem ersten Weltkrieg

- Denkschrift und Gesetzentwurf betr. die Kanalisierung der holländischen Maas. Von Minister von Waterstaat L. H. W. Reycout. 1913.
 Rosemeyer: Der Rheinseckanal. — Köln 1914.
 Deichmann: Die Binnenwasserstraßen Belgiens. — Brüssel 1917.
 Düsing: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — In: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt (1919) 405.
 Warsch, Wilhelm: Antwerpen, Rotterdam und der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — Duisburg 1920. 96 S. mit Kt. 1: 500 000. Zugl. Diss. Bonn.
 Düsing: Vom Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — In: Technik u. Wirtschaft (1921) 2.
 Fischer, H.: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. — In: Der Rhein 20 (1921) 175—177.
 Franke, Willi: Die Binnenschiffahrt in der alten u. neuen Reichsverfassung mit Berücks. ihrer wirtschaftl. Voraussetzungen u. der Bedeutung der neuen Kanalprojekte für die Volkswirtschaft. — Würzburg, Diss. von 1921. 137 S., Maschinenschr.
 Gauger, Carl: Was kann Köln künftig im Wasserstraßenverkehr Deutschlands bedeuten? — Köln, WiSo Diss. von 1921. Maschinenschr.
 Ohling, Heiko: Die wirtschaftl. Bedeutung des neuen Kölner Projektes einer Rhein-Schelde-Kanalverbindung für die Kölner Industrie. — Köln, WiSo Diss. von 1921 89 S., Maschinenschr.
 Schröter, Theo: Die Nord-Westdeutschen Kanäle u. ihre wirtschaftliche Bedeutung. — Würzburg, Diss. von 1921. 111 S. mit Statistiken, Maschinenschr.
 Wagner, Adalbert: Die deutschen Kanäle im Friedensvertrag von Versailles. Eine völkerrechtspolitische Studie. — Würzburg, Diss. von 1922. 132 S. Maschinenschr.
 Franke, Rudolf: Ist ein Rhein-Maas-Schelde-Kanal wirtschaftlich begründet? — Köln, WiSo Diss. von 1923. 95 S., Maschinenschr.
 Libault, A.: Le Canal Rhein-Meuse-Escaut. — In: Navigation du Rhin (1932) 129.
 Pläne für die Verbindung von Schelde, Maas und Rhein. — In: Hansa (1924) 14, 379—380.
 Radermacher, Otto: Das westdeutsche Kanalnetz. Eine Untersuchung über die bauliche Entwicklung u. d. Betrieb nach verkehrs- u. finanzwiss. Gesichtspunkten. — Köln, WiSo Diss. von 1924 [1926]. XII, 227 S. mit Tab., Taf. u. Kt. Maschinenschr.
 Belgischer Schelde-Rhein-Kanal. — In: Hansa 61 (1924) 757, 1342.
 Die Kanalverbindung Rhein—Maas—Schelde in Geschichte u. Gegenwart. — In: Niederrh. Heimatfreund 1 (1925) 43—44.
 Weinholt, L. R.: Rapport inzake een sloopvaartweg van Amsterdam naar den Rijn. [Nebst] Bijl. — s'Gravenhage 1927.
 Gutachten betr. die wirtschaftlichen Wirkungen eines Aachen—Rhein Kanals. Hrsg.: Industrie- u. Handelskammer d. Kreise Essen, Mülheim-Ruhr u. Oberhausen zu Essen. Gutachter: Ernst Ottmann, Alexander Wirminghaus, Fritz Heise. Essen 1926. 14, 2, 2 S., 1 Kt.
 Der Aachen-Rhein-Kanal. — In: Köln. Zeitung vom 12. 9. 1926 u. 13. 3. 1927.
 Fink, H.: Rhein-Schelde-Kanal in geopolitischer Bedeutung. — In: Wirtschaftl. Nachrichten aus d. Ruhrbez. 7 (1926) 1450 f.
 Westdeutsche Kanalbaupläne. — In: Hansa 63 (1926) 1704.
 Kanalpläne Amsterdam—Niederrhein. — In: Nachrichtenzeitung d. VDI 6 (1926) Nr. 31.
 Kuske, Bruno: Stichkanal von Rhein nach Aachen. — In: Kölnische Zeitung vom 28. u. 29. 9. 1926, auch als eigene Schrift Köln: Müller 1926. 35 S.
 Thiery, de: Aachen-Rhein-Kanal. — In: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 33 (1926) 380.
 Fink, H.: Holländische und deutsche Kanalpolitik. — In: Wirtschaftl. Nachrichten a. d. Ruhrbezirk 9 (1928) 1116.
 Hennig, R.: Die belg.-holländ. Wasserstraßen-Gegensätze u. die geplante Schelde-Internationalisierung. — In: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 60 (1928) 497.
 Amsterdams Kanalverbindung mit dem Rhein. — In: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 60 (1928) 682.
 Oszwald, R. P.: Schelde als neue Rheinmündung u. die Aufhebung d. belgischen Neutralität. — In: Volk und Reich 4 (1928) 397—459.

- Belgiens Kanalpolitik u. die Maas-Schelde-Verbindung. — In: Uebersee 10 (1929) 128.
 Paschen, W.: Probleme der Schelde-Rheinschiffahrt. — Hansa 66 (1929) 1309—1311.
 Kreuzkam: Neue Kanalbauten in Belgien u. d. Aachener Grenzmark. — In: Hansa 67 (1930) 985.
 Möhlmann: Holländ. Kanalpläne f. Verbesserung d. Verbindung zwischen Amsterdam u. Ober-rhein. — In: Bautechnik 85 (1930) 144—147.
 Deutschlands Nachbarn bauen Kanäle. — In: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 62 (1930) 117.
 Paschen, W.: Schelde-Rhein-Verbindung. — In: Rheinquellen (Basel) 25 (1930) 182.
 Zaayer, J.: Het Nederlandsche deltagebied >Rijn, Schelde, Tusschenwateren<. Een juridisch-politieke beschouwing. — Leiden 1930. 45 S.
 Möhlmann: Rhein-Schelde-Frage. — In: Deutsche Wasserwirtschaft 27 (1932) 105—111.
 Wernes, Johannes: Wasserläufe und Wirtschaft am westlichen Niederrhein. — Bottrop i. W. 1933. VIII, 63 S. Köln, WiSo Diss. von 1933.

Ueber die großen Zusammenhänge in neuer Sicht

- Wentholt, L. R.: Das holländische Wasserstraßennetz und seine künftige Ausgestaltung. Duisburg: Rhein 1928 = Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein 15. 25 S. m. Kt.
 Spethmann, Hans: Die großen Kanalbauten in Holland und Belgien. Oldenburg i. O. 1935 = Reihe A der Veröffentl. d. Wirtschaftswiss. Gesellschaft zum Studium Niedersachsens 30.
 de Vilder, René: Die neuen holländischen und belgischen Wasserstraßenbauten. Dipl. Arbeit Univ. Köln 1936, nicht veröffentlicht. Ms.
 Keijzer, T. P.: Gids voor den Kanaalvaart in Nederland. 4. Aufl. Assen 1936 (Uebersicht über die niederländ. Kanäle).
 Napp-Zinn, Anton Felix: Binnenschiffahrtspolitik der Niederlande. (Studien zur Verkehrswirtschaft der Niederlande 1) Jena: Fischer 1938 102 S. m. Kt. = Verkehrswissenschaftl. Abhndl. Schriftenreihe des Reichsverkehrsministeriums 5.
 Portugall, Werner: Die kanalmäßige Erschließung des belgischen u. niederländischen Hinterlandes als Voraussetzung u. Folge der Wahrung innerdeutscher Verkehrsbelange. — Bochum 1938. XIII, 231 S. Nürnberg, Hindenburg-Hochschule, Diss. v. 1938.
 Antwerpen-Aachen-Rhein-Kanalprojekt. — In: Binnenschiffahrts-Nachrichten. Bielefeld 1947. 27.
 Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Ein finanzielles Problem. — In: Handelsblatt. Düsseldorf 4 (1949) Nr. 85, 6.
 Nagel, J.: Zur Vorgeschichte einer Rhein-Maas-Schelde-Kanalverbindung. — In: Hansa. Hamburg 86 (1949)/12/13.
 Brückner, Klemens: Zur Vorgeschichte einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung. — In: Hansa. Verkehrs- und Hafenblatt 87 (1950) 216/17.
 Schiltz, M.: Die Verbindung zwischen Rhein und Schelde. — In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt (1951) 209/11.
 Gaspers, Hans: Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Eine kritische Untersuchung. Köln, WiSo Diss. von 1952. 112 Bl. Maschinenschrift.
 Nagel, J.: Die Wasserstraßenverbindung Rhein-Maas-Schelde im Zeichen europäischer Zusammenarbeit. — In: Internationales Archiv für Verkehrswesen. Mainz 6 (1954) 272/76.
 Rhein-Maas-Schelde „Westkanal“ als direkte Querverbindung zwischen Industriebecken und Seehafen. — In: Handelsblatt (Düsseldorf) 9 (1954) Nr. 51,5.

Der Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr

Von Dr. Heinrich Schulze, Bonn

Am 19. Mai 1956 ist in einer Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) das Uebereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route) (CMR) unterzeichnet worden. Die CMR schafft erstmalig einheitliche Beförderungsbedingungen im internationalen Straßengüterverkehr und stellt somit eine internationale Kraftverkehrsordnung dar.

Mit der zunehmenden Bedeutung des internationalen Straßengüterverkehrs machte sich das Fehlen eines einheitlichen Frachtrechts für diesen Verkehr immer nachteiliger bemerkbar. Vor allem wirkte sich die verschiedenartige Regelung der Haftung des Verkehrsunternehmers in den einzelnen Ländern Europas äußerst ungünstig aus und war eine Quelle dauernder Streitigkeiten. Die CMR schließt daher eine schwer empfundene Lücke und holt dabei durch die Vereinheitlichung des Frachtrechts auf dem Gebiete des internationalen Straßengüterverkehrs eine Regelung nach, wie sie für den internationalen Güterverkehr mit der Eisenbahn, in der Luft und in gewissem Umfange auch zur See bereits seit langem besteht (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890, Brüsseler Seerechtskonvention von 1924 und Warschauer Luftprivatrechtsabkommen von 1929).

Wegen der teilweise recht unterschiedlichen nationalen Regelung des Frachtrechts für den Straßengüterverkehr, die von allen Staaten eine erhebliche Kompromißbereitschaft verlangte, gestaltete sich die Ausarbeitung der CMR recht schwierig. So dauerte es von dem ersten Entwurf, der der ECE im Jahre 1949 von einem Sachverständigenausschuß aus Vertretern der Internationalen Handelskammer (ICC), des Internationalen Straßenverkehrsverbandes (IRU), des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts und der Internationalen Union der Versicherungsunternehmen im Jahre 1949 vorgelegt wurde, sieben Jahre bis zur endgültigen Fertigstellung der CMR durch einen ad hoc-Arbeitsausschuß der ECE im Frühjahr 1956.

Wie sehr die CMR einem Bedürfnis entsprach, läßt sich auch daraus ersehen, daß sie am 19. Mai 1956 immerhin von zehn Staaten unterzeichnet wurde, und zwar von der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden, Polen, Schweden, der Schweiz, Jugoslawien und Frankreich. Gleichzeitig wurden von der Bundesrepublik und anderen Staaten in Genf drei Zollkonventionen unterzeichnet. Diese Zollkonventionen und die CMR waren die ersten Abkommen, die die Bundesrepublik in ihrer Eigenschaft als Mitglied der ECE unterzeichnet hat. Sie hatte zwar schon seit langem in Ausschüssen der ECE mitgearbeitet, war aber erst im Februar 1956 Mitglied der ECE geworden.