

Der Rhein—Schelde-Kanal.

Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt.

Im Festsaale der Berliner Handelskammer hielt gestern abend der Große Ausschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt eine Sitzung ab, auf der der städtische Oberingenieur M. Valentin-München-Gladbach und Baurat Gentrich, der erste Beigeordnete der Stadt Krefeld, über das Projekt des Schifffahrtskanals vom Niederrhein zur Schelde Bericht erstatteten. Es sind mehrere Städte, die ganz besonders an dieser wichtigen Verbindung interessiert sind und dabei in eine gewisse Rivalität geraten. Und so ergeben sich drei große Linien, eine nördliche, eine südliche und eine mittlere.

Die nördlichste Linie geht vom Krefelder Hafen aus, führt südlich von Benlo vorbei an den Anschluß an den Kampinellanal, der entsprechend ausgebaut werden müßte. Sie führt auf kürzestem Wege — 172 Kilometer — vom Rhein nach Antwerpen. Da sie aber meist ödes Heide- und Moorland berührt, stellt sie nur einen Transitkanal dar, der eine große Konkurrenz für den Rotterdamer Hafen schaffen würde, weshalb Holland seine Genehmigung nicht geben würde. Ebenso wenig dürften die Holländer die Speisung des Kanals aus dem von Maastricht abzweigenden Maasseitenkanal zugeben. Die südliche Trace, über die bis jetzt noch keine Veröffentlichung vorliegt, nimmt ihren Ausgang von Aachen, geht durch holländisch Limburg zur Maas und weiter an das Kanalnetz von Belgien und Holland. In der Mitte zwischen diesen beiden liegt die von der Stadt M.-Gladbach vorgeschlagene Linienführung. Sie bildet die Verbindung des Rheins mit dem niederländisch-belgisch-französischen Kanalnetz. Ihr Ausgangspunkt ist gegenüber den Düsseldorfer Hafenanlagen. Sie schafft eine direkte Verührung der deutschen, niederländischen und belgischen Kohlenfelder und bietet die Möglichkeit des Anschlusses an die von Holland und Belgien gemeinschaftlich geplante Maastankalisation.

Was die Größe der Schiffe betrifft, so geht aus dem Rheinschiffs-Register von 1912 hervor, daß die Schiffe von 1500 bis 2000 Tonnen immer mehr werden und diese Größe von wirtschaftlichem Vorteil ist. An dieser Zahl hat Preußen den größten Anteil und besonders das rheinisch-westfälische Industriegebiet. An noch größeren Schiffen stellen die Niederlande den größten Teil. Für den Schleppdienst wird bei dem Kanal zwischen Rhein und Maas in erster Linie elektrische Kraft zur Verwendung in Frage kommen. Ebenso wird auch bei den Hafenanlagen wie auch auf dem Kanal überhaupt elektrische Beleuchtung einzurichten sein.

Der Vortrag behandelt weiter, die Speisung des Kanals hauptsächlich aus der Roer zu entnehmen — die Schleusen und Hebewerke, die Bauwerke für die Kreuzungen von Eisenbahnen, Wegen und Wasserläufen, die Hafen- und Nebenanlagen, die Entfernungen und Fahrzeiten, die Kostenüberschläge, die für die preußische Strecke auf 75 000 M., für die holländische Strecke auf 85 000 M. veranschlagt werden. Zu erwarten wäre ein Verkehr von 8 + 1½ + 2 = 11 Millionen Tonnen, während nach den gegebenen Berechnungen nur 8,8 Millionen Tonnen nötig wären, so daß die Wirtschaftlichkeit außer Zweifel stünde. Es würden durch diese Verbindung, so schloß der Vortrag, die Pläne Friedrichs des Großen und Napoleons verwirklicht sein, denn es wäre dann in fast gerader Linie von Paris über Charleroi, Namur, Vüttich, Maastricht und Düsseldorf ein binnenländischer Kanal geschaffen, der im Mittel-Landkanal seine Fortsetzung zur Elbe und den übrigen östlichen Strömen erhielte.