

Neben dieser Durchgangslinie plant Belgien noch zur Aufschließung des inzwischen zur stärkeren Entwicklung gelangten Campine-Beckens eine zweite west-östlich gerichtete Schifffahrtsstraße in mehr südlicher Lage, die von Brüssel über Diest und Genck nach Mecheln/Maas gehen soll und mit der wichtigeren Durchgangslinie Antwerpen—Ruhrort durch eine westliche Querstrecke Hérenthals—Beeringen verbunden werden soll. Für eine östliche Querverbindung soll der bestehende Maasseitenkanal benutzt werden. Eine Verbindung mit Lüttich ist durch eine Linie Genck—Lixhe vorgesehen. Dieses vielleicht etwas reichliche Bauprogramm veranlaßte den belgischen Ingenieur von Caneghem im Jahre 1922 zu dem Vorschlage, eine Vereinigung der beiden, im wesentlichen parallel zueinander laufenden Linien zu einer einzigen von Antwerpen über Hérenthals—Beeringen—Genck—Sittard—Gladbach—Neuß vorzunehmen, mit einer Abzweigung von Hérenthals zum Brüsseler Seekanal und einer weiteren von Genck nach Lüttich. Der Gedanke der Vereinigung der beiden Parallel-Linien ist an sich gesund, aber die vorgeschlagene Lösung wird so außerordentliche technische Schwierigkeiten haben, daß ihre Ausführbarkeit in wirtschaftlicher Beziehung geradezu undenkbar ist.

Das veranlaßte den Verfasser zu einer gründlichen Umarbeitung seines ersten, übrigens schon vorher in manchen Einzelheiten wesentlich verbesserten Entwurfes, mit dem Ziele, sowohl dem großen Durchgangsverkehr, der für den Kanal von überwiegender Bedeutung ist, einen vorteilhaften Weg zu schaffen, als auch den örtlichen Belangen von Brüssel und Lüttich möglichst gerecht zu werden, als auch endlich günstige Gelegenheit zur Ausbeutung des belgischen Campine-Kohlen-Beckens und des holländischen Peel-Kohlen-Beckens zu schaffen. Dieser umgearbeitete Plan vom Jahre 1923, den Bild 1 zeigt, gibt die Benutzung vorhandener Kanäle ganz auf, überläßt diese vielmehr ganz dem Ortsverkehr. Nach ihm geht der Kanal jetzt von den neuen Hafenbecken Antwerpens aus zunächst in südöstlicher Richtung bis Nylen (km 20), wendet sich hier nach Osten, läßt Hérenthals nördlich, Gheel südlich liegen, kreuzt bei Baelen (km 55), wo der nördliche Rand des Campine-Beckens berührt wird, den Hasselter Kanal, bei km 61 den Beverlookanal, bei Loozen (km 84) den Campine-Kanal, alle in Spiegelhöhe, wendet sich dann ein wenig mehr nördlich, überschreitet bei km 88 die belgisch-holländische Grenze, kreuzt bei km 101 den neuen Kanal von Nederweert zur Maas, überschneidet bei km 120 die Kohlenfelder des Peel, setzt bei Venlo (km 126) mittels einer Kanalbrücke über die Maas, wendet sich dann wieder nach Osten, überschreitet in km 134 die niederländisch-deutsche Grenze, kreuzt nördlich von Grefrath (km 144) die Niers, die unterdückt wird, läßt Kempen südlich liegen, folgt zwischen Hüls und Kaldenhausen dem südlichen Rand des links-niederrheinischen Kohlenbeckens und erreicht bei Hohenbudberg (km 167) den Rhein. Diese Mündungsstelle liegt nur 15 km

oberhalb der Mündung des Ruhrorter Hafens. Sollte die Zwischenschaltung dieser freien Rheinstrecke in den Verkehr Ruhrort—Antwerpen nicht gewünscht werden, so kann die Kanallinie auch von Hohenbudberg nach Nordosten abgelenkt und bei Essenberg (km 173) in den Rhein eingeführt werden. Soweit diese Mündungsstrecke Kohlenfelder überschneidet, ist der Kanal, dessen Wasserspiegel hier in Rheinwasserhöhe vorgesehen ist, wegen der zu erwartenden Bodensenkungen hochwasserfrei einzudecken.

An Zweiglinien zu diesem Hauptkanal sind vorgesehen:

1. eine Linie Nylen—Vilvorde zum Anschluß von Brüssel;
2. eine Linie von Baelen nach Hasselt zum Aufschluß des Westrandes des Campine-Kohlenbeckens mit Kohlenumschlagshafen in Hasselt;
3. der Ausbau des Maasseitenkanals von Bocholt bis Neerharen zum Aufschluß des Ostrandes des Campine-Beckens mit Kohlenumschlagshafen in Mecheln-Eysden, und der Ausbau der Maas von Neerharen über Maastricht nach Lüttich;
4. ein Abstieg vom Hauptkanal nach der Maas an der Kreuzungsstelle bei Venlo;
5. gegebenenfalls eine zweite südlich gerichtete Rheinmündung von Grefrath über Süchteln, Viersen, Gladbach nach Neuß.

Mit diesem Kanalnetz, das sich durchaus in technisch und wirtschaftlich ausführbaren Grenzen hält, auch je nach Bedarf streckenweise ausgebaut werden könnte, dürften alle Belange, sowohl die des großen Durchgangsverkehrs als auch die örtlichen vollkommen gewahrt sein.

Der Hauptkanal Antwerpen—Rhein, der entsprechend den heutigen Forderungen der Großschifffahrt für Schiffe von 2000 t Tragfähigkeit ausgebaut werden soll, hat im ganzen nur sechs Schleusen von durchschnittl. 10 m Gefälle. Er wird gespeist durch natürlichen Zulauf von Maaswasser über den Seitenkanal Bocholt—Neerharen (s. N. 3), das in ausreichender Menge zur Verfügung steht.

Die Bestimmungen des Versailler Vertrages beschränken die Verpflichtung Deutschlands zur Schaffung des auf deutschem Boden liegenden Kanalteiles auf einen Zeitraum von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des Vertrages. Fünf Jahre sind inzwischen verflossen, die Belgien benutzt hat, um sich mit Holland über die in diesem Lande liegende Strecke des Schifffahrtsweges auseinanderzusetzen. Die Ratifikation eines belgisch-holländischen Staatsvertrages über diesen Gegenstand steht bevor.

Hoffentlich werden nunmehr die wirtschaftlichen Verhältnisse aller drei beteiligten Länder sich in Bälde so entwickeln, daß an die Ausführung dieses seit langem erstrebten, sowohl für die Belange des großen Durchgangsverkehrs zwischen dem Niederrhein und der See als auch für die örtlichen Belange der Länder am Niederrhein so wichtigen Schifffahrtsweges in absehbarer Zeit herangegangen werden kann.

Die Häfen am linken Niederrhein

Von Stadtbaurat Metz, Krefeld

Der Warenverkehr eines Gebietes ist der beste Maßstab für den Gewerbefleiß und für günstige Lebensbedingungen der Stoffe erzeugenden und verarbeitenden Werke.

Zwei Wege geht die Schwerindustrie: Sie folgt der Kohle oder dem Wasser. Wo aber beides auf engem Raum zur Verfügung steht, dort sind die Vorbedingungen gegeben für die Entstehung von Riesenindustriegebieten. Im Ruhrbezirk waren diese Vorbedingungen erfüllt. Auf der linken Rheinseite aber ist die Industrie nicht der Kohle gefolgt. Was sie anzog, war nur das noch verfügbare Rheinufer. Während die Bedeutung der Kohle für die Industrie langsam abnimmt, haben die Wasserwege, und vor allem der Rhein, seitdem die Reichsbahn unter dem Druck der Reparationslasten ihre Gütertariife hochhalten muß, an Bedeutung für die Industrie wesentlich zugenommen. Dies gilt besonders für die linke Rheinseite, auf der noch in größerem Maße Industrie- und Hafengelände zur Verfügung steht.

In die gesamte Güterbewegung teilen sich Eisenbahn und Wasserstraßen im Verhältnis von 7,5 : 1, und von dem gesamten deutschen Binnenschifffahrtsverkehr entfielen im Jahre 1922 rd. zwei Drittel auf die Häfen des Rhein- und Ruhrgebietes. Diese Angaben zeigen, daß, wenn auch die Eisenbahn mit ihrer Beweglichkeit und Anpassungsmöglichkeit an Verkehrsbedürfnisse bei weitem an erster Stelle steht, so doch für das niederrheinische Gebiet die Bedingungen zum Transport auf der größten Binnenwasserstraße, dem Rhein, sehr günstig sind. Die Rheinwasserstraße zeigt in dem Zeitraum der letzten 15 Jahre, also seit 1909 bis Ende 1924 ein Bild starker Verkehrsbelastung, deren bis 1913 lebhaft steigende Tendenz nur durch den Krieg mit allen seinen wirtschaftlichen Folgen in den folgenden Jahren bis etwa 1921 unterbrochen wurde.

Wenn auch die Kenntnis niederrheinischer Häfen sich naturgemäß meist auf das größte Hafengebilde des Binnenlandes,