

"Der Moselkanal" in Steel Review (Oktober 1956)

Legende: Im Oktober 1956 erläutert die britische Zeitschrift Steel Review die Bedeutung der Kanalisierung der Mosel und die Vorteile, die dieses Vorhaben für die Unternehmen in der Region und für die Nachbarländer bietet.

Quelle: Steel Review. The British Iron and Steel Federation Quaterly. Dir. of publ. British Iron and Steel Federation. October 1956, n° 4. London: Shenvall Press. "The Moselle Canal", p. 15-17.

Urheberrecht: (c) Übersetzung CVCE.EU by UNI.LU
Sämtliche Rechte auf Nachdruck, öffentliche Verbreitung, Anpassung (Stoffrechte), Vertrieb oder Weiterverbreitung über Internet, interne Netzwerke oder sonstige Medien für alle Länder strikt vorbehalten. Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis und die Nutzungsbedingungen der Website.

URL: http://www.cvce.eu/obj/der_moselkanal_in_steel_review_oktober_1956-de-be970319-41d9-46fo-bf95-2f467cf49440.html



Publication date: 06/07/2016

Der Moselkanal

Das Abkommen über die Kanalisation der Mosel, das am 6. Juni von der französischen und der deutschen Regierung angekündigt wurde, kann beträchtliche Auswirkungen auf das Wettbewerbsgleichgewicht zwischen einigen der bedeutendsten Industrieregionen Westeuropas haben.

Früheren Berichten zufolge sollte die Mosel von Thionville im Herzen der lothringischen Stahlregion bis Koblenz am Rhein kanalisiert werden. Die Gesamtlänge des Kanals wird 270 km betragen, von denen 29 km auf Frankreich, 39 km auf Luxemburg und die restlichen 202 km auf Deutschland entfallen. Nach seiner Fertigstellung wird der Kanal für Frachtkähne mit 1 500 Tonnen Fracht befahrbar sein. Der Kanal wird dreizehn Schleusen und Staustufen aufweisen, wobei an zehn von ihnen Kraftwerke mit einer jährlichen Leistung von 750 kW gebaut werden, neun davon werden sich in Deutschland befinden, eines an der deutsch-luxemburgischen Grenze. Schätzungen zufolge wird das Projekt 45 Millionen Pfund kosten, von denen Deutschland 25 Millionen Pfund übernimmt (einschließlich 15 Millionen Pfund für die Wasserkraftwerke); das Projekt wird in sieben bis zehn Jahren fertig gestellt sein.

Im Hinblick auf die technischen Aspekte des Projekts herrschte weitestgehend Einigkeit. Was die finanzielle Seite anging, kam es in der deutsch-französischen Expertengruppe im Februar 1956 zu grundlegenden Meinungsverschiedenheiten. Das nun erzielte Grundsatzabkommen kann von daher noch immer zu Problemen führen, wenn die Dreierkommission, für welche die Expertengruppe zuständig ist, ihre Arbeit aufnimmt.

Die Kanalisation der Mosel ist ein Projekt mit langer Vorgeschichte. Nachdem das Dephosphorisierungsverfahren nach Gilchrist Thomas aus dem Jahre 1879 den Abbau der sehr phosphorhaltigen Eisenerze in Lothringen zur Stahlherstellung ermöglichte, wurden in den frühen achtziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts mehrere Pläne zu einer Wasserstraße zwischen der Ruhrkohle und dem lothringischen Erz vorgebracht. Doch die Stahlhersteller aus dem Ruhrgebiet kündigten bald ihre anfängliche Unterstützung; zum Teil war dies darauf zurückzuführen, dass sie aufgrund des steigenden Schrottaufkommens in Deutschland vom Bessemer-Verfahren (für das sich die lothringischen Eisenerze bestens eigneten) zum offenen Feuerverfahren übergangen. Teilweise zogen sie auch die ergiebigeren schwedischen Eisenerze immer öfter den schwach eisenhaltigen Erzen vor.

Während das Interesse des Ruhrgebiets am lothringischen Erz nachließ, hing die expandierende lothringische Stahlindustrie immer mehr von der Ruhrkohle ab. In den späten achtziger Jahren forderte Lothringen eher als das Ruhrgebiet den Bau des Kanals. Nachdem Lothringen zu einer Wirtschaftsmacht aufstieg, widersetzte sich das Ruhrgebiet schon bald auf das heftigste, folglich lag das Kanalprojekt bis 1914 auf Eis.

Nach Lothringens Rückkehr nach Frankreich im Jahr 1918, kam es durch politische Spannungen zu wirtschaftlichen Auseinandersetzungen, und das Projekt dümpelte zwischen den beiden Kriegen jahrelang vor sich hin. Doch mit Aufkommen des Schuman-Plans hegten die Franzosen neue Hoffnung und frühe Verhandlungen „*pour aboutir à une réalisation rapide de la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenz*“ waren eine der Bedingungen, die das französische Parlament in der Gesetzgebung zur Ratifizierung des EGKS-Vertrags im Jahre 1952 festschrieb. Im Endeffekt hatte die Gründung der Gemeinschaft dabei nur geringe Auswirkungen. Das Problem blieb weiterhin den deutsch-französischen Verhandlungen vorbehalten, eine Lösung wurde schließlich nur als Teil eines „Pakets“ erreicht, in dem die Zustimmung Deutschlands zum Kanalbau die Gegenleistung zum französischen Rückzug aus dem Saarland darstellte.

Größter Nutznießer des Moselkanals wird die lothringische Stahlindustrie sein. Lothringen weist weder in Bezug auf seine Rohstoffquellen noch auf seine wichtigsten potenziellen Märkte einen günstigen Standort auf. Ein Großteil des Kokes muss aus dem etwa 390 km entfernten Ruhrgebiet importiert werden, während der nächste Nordseehafen 310 km entfernt ist. Darüber hinaus werden diese standortbedingten Nachteile auch nicht durch billige Transportmöglichkeiten ausgeglichen. Lothringen hat keinen ungehinderten Zugang zu Europas Wasserstraßen-Netzwerk und hängt in hohem Maße vom teuren Schienentransport ab.

Vor diesem Hintergrund verspricht der Moselkanal große Vorteile. Dadurch würde eine direkte Wasserverbindung zum Rhein in Koblenz geschaffen, von dort wiederum zum Ruhrgebiet und zu den großen niederländischen und belgischen Seehäfen. Die Tabelle auf Seite 17 zeigt die französische Schätzungen der möglichen Einsparungen: Alles in allem wird davon ausgegangen, dass die lothringische Industrie bei den Transportkosten etwa fünf Millionen Pfund jährlich einsparen wird.

Diese Einsparungen werden noch größer, falls Lothringen weiterhin expandiert. Französische Experten schätzten, dass die französisch-saarländische Stahlproduktion von 16,7 Millionen Tonnen im Jahre 1960 zu einer Beförderung von etwa 10 Millionen Tonnen auf dem Kanal führen würde, einschließlich 1,6 Millionen Tonnen Koks, 2,5 Millionen Tonnen Kohle, 0,9 Millionen Tonnen Erz in Richtung Lothringen sowie 2,3 Millionen Tonnen Stahlerzeugnisse, eine Million Tonnen Eisenerz und 1,7 Millionen Tonnen anderer lothringischer Erzeugnisse, die ins Ruhrgebiet oder zu den Nordseehäfen transportiert würden.

Neben Lothringen wird der Kanal auch einigen saarländischen und luxemburgischen Stahlwerken Vorteile verschaffen, genauso wie den die Reedereien des Rheins, Antwerpens und Rotterdams sowie der Koblenzer Moselregion in Deutschland, welche über neue, preisgünstige Stromquellen verfügen wird.

Der Moselkanal

Auf der anderen Seite der Bilanzrechnung werden aber auch die Verluste mancher Verkehrsträger auftauchen. Die Hauptlast wird hierbei auf die deutsche und die französische Eisenbahnen entfallen, die das Kanalprojekt heftig kritisierten. Auch die Bundesbahn, die sich sehr für ihren Alternativplan einsetzte, dem zufolge die Kapazität der Strecke von Koblenz nach Thionville durch eine lediglich 2 Millionen Pfund teure Elektrifizierung verdoppelt würde, erwartet jährliche Verluste von fast acht Millionen Pfund. Die französische SNCF könnte den rentablen Überlandverkehr zu den Nordseehäfen einbüßen. Auch Schifffahrt wird zu leiden haben; jegliche durch Antwerpen, Rotterdam und Koblenz erzielten Gewinne werden auf Kosten von Dünkirchen und Straßburg erfolgen. Die anderen potenziellen Verlierer umfassen die lothringischen und saarländischen Kohlengruben, die aufgrund des stärkeren Wettbewerbs durch die billigere Ruhrkohle Nachteile erleiden können.

Die größte Kritik kam aber aus Interessenskreisen, die eher relative als absolute Verluste verzeichnen werden. Die saarländische, die luxemburgische und die belgische Stahlindustrien machten alle geltend, dass der Kanal für die umliegenden Stahlhersteller beachtliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehe, weil er Lothringen unverhältnismäßige Vorteile verschaffe. Dabei kam die heftigste Kritik aus dem Ruhrgebiet; deutsche Stahlhersteller brachten einige viel sagende Kritikpunkte des Kanalprojekts vor. Vor allem ging es ihnen um die Tatsache, dass die vorgesehenen Staatsbeihilfen die Möglichkeit zu versteckten Subventionen böten, die laut EGKS-Vertrag verboten sind. Doch verbirgt sich hinter all diesen Einwänden die Erkenntnis, dass der Kanal einen Schlag gegen einen der grundlegendsten Vorteile des Ruhrgebiets gegenüber Lothringen bedeutet: nämlich den ungehinderten und billigen Zugang zu Rohstoffen und Märkten. Das Ruhrgebiet könnte zugegebenermaßen einen kleinen Vorteil durch den preisgünstigeren Zugang zu lothringischem Erz erhalten, wenn die Transportkosten von Angersville nach Gelsenkirchen um ein Drittel von 18 Shilling auf 12 Shilling pro Tonne Erz sinken; dieser Vorteil wird aber durch die Stahlhersteller aus dem Ruhrgebiet aufgewogen, die nicht beabsichtigen, ihren Gebrauch von lothringischem Erz zu erhöhen.

Die politische Entscheidung wurde jetzt getroffen, und die Vorbereitungsarbeiten am Kanal werden aller Voraussicht nach im Laufe des nächsten Jahres beginnen. Doch könnten die wirtschaftlichen Streitereien noch lange weitergehen. Das „Wirtschaftsproblem“ ist stets auch das Problem der Wahl. Dass die Transportkosten für lothringischen Stahl durch die Investition in das Kanalprojekt gesenkt werden, steht außer Zweifel. Die entscheidende Frage hierbei ist jedoch, ob eine Investition dieser Größenordnung der europäischen Wirtschaft größere Gewinne verschafft als beispielsweise der Ausbau der Hochofenkapazität im Ruhrgebiet, die geeignet wäre, die Abhängigkeit von größeren Schrottimporten aus den USA zu senken. In diesem Zusammenhang scheint der Hinweis angebracht, dass mit der Schaffung der Europäischen

Gemeinschaft für Kohle und Stahl bezweckt wurde, solche wichtigen Entscheidungen dem Einfluss nationaler Interessen zu entziehen.