

Aus: Rainer Hudemann unter Mitarbeit von Marcus Hahn, Gerhild Krebs und Johannes Großmann (Hg.), *Stätten grenzüberschreitender Erinnerung – Spuren der Vernetzung des Saar-Lor-Lux-Raumes im 19. und 20. Jahrhundert. Lieux de la mémoire transfrontalière – Traces et réseaux dans l'espace Sarre-Lor-Lux aux 19e et 20e siècles, Saarbrücken 2002, 3., technisch überarbeitete Auflage 2009. Publiziert als CD-ROM sowie im Internet unter www.memotransfront.uni-saarland.de.*

Gerhild Krebs

Rhein-Marne-Kanal (Canal de la Marne au Rhin)

Étang de Gondrexange (Gunderchinger Weiher), Gondrexange; Schiffshebewerk, Rue du Plan Incliné, Saint-Louis/Arzwiller

Baugeschichte

Den Bauplan für einen Kanal zwischen Rhein und Marne legte bereits der Ingenieur Barnabé Brisson (1777–1828) vor, jedoch erst 1838 wurde dieser Plan, der 178 Schleusen und fünf Tunnels vorsah, wieder ernsthaft erwogen. Erbaut wurde der Rhein-Marne-Kanal 1844–1863 mit den Ausgangs- bzw. Endpunkten Vitry-le-François an der Marne und Strasbourg (Straßburg) am Rhein. 1879 erklärten die französischen Behörden den 314 km langen Rhein-Marne-Kanal zum Wasserweg der Kategorie I, deren Anforderungen ab 1895 durch kostspielige Umbauten verwirklicht wurden. Die Wassertiefe brachte man von 1,60 auf 2,20 m, die Schleusenlänge wurde von 34,50 m auf 38,50 m vergrößert, um größeren Schiffen mit mehr Tiefgang den Kanal zugänglich zu machen.

Aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages konnte Frankreich ab 1919 den Bau des Rhein-Seiten-Kanals angehen. In diesem Zusammenhang wurde ein erneuter Ausbau des Wasserweges zwischen Paris und Straßburg geplant. Der Engpaß der 36 km zwischen Gondrexange und Arzwiller, d.h. die Überwindung des stärksten Gefälles vom Lothringer Hochplateau zum in der Rheinebene liegenden Elsaß stellte die Planer vor ein besonders schwieriges Problem, da 25 Schleusen erforderlich waren. Bereits in den frühen 1920er Jahren gab es Überlegungen, das Gefälle bei Arzwiller mittels eines Schrägaufzuges zu überwinden, wie er im englischen Foxton (Leicestershire) seit 1901 existierte. Die Baupläne für ein Schiffshebewerk ruhten bis nach dem Zweiten Weltkrieg, da man mit Deutschland nicht einig wurde und demzufolge die schiffahrtstechnischen Voraussetzungen im großregionalen Umfeld fehlten. Dies änderte sich erst mit dem Saarvertrag, auch Luxemburger Vertrag genannt, der zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich abgeschlossen wurde (27. Oktober 1956). Der Vertrag ermöglichte den Ausbau der Mosel zur Großschiffahrtsstraße. Die zweite Voraussetzung war die deutsche Zusage eines weiteren Ausbaues der Saar und der Ausbau des Saar-Kohlen-Kanals als Abkürzung des Schifffahrtsweges zwischen dem Elsaß und der Mosel.

Der Bau in Arzwiller wurde 1958 begonnen und erst 1969 konnte das Schiffshebewerk St. Louis an der Grenze der zwei Regionen eröffnet werden. Das Hebewerk im Tal der Zorn ersetzt als Teil des Rhein-Marne-Kanals die früheren 17 normalen Schleusen, um auf einmal einen Höhenunterschied von 45 m zu bewältigen. Die Schiffe fahren in einen riesigen Trog von 43 m Länge, der sogenannten Wanne, die dann innerhalb von vier Minuten entlang einer 109 m langen schiefen Ebene hinauf oder hinab fährt. Seit den 1970er Jahren ging man zwecks Senkung der Personalkosten dazu über, die Schleusen des Rhein-Marne-Kanals mit Computertechnik zu automatisieren. Ein noch weiterer Ausbau des Kanals wurde zugunsten des Rhein-Rhône-Kanals zurückgestellt. Seit der Fertigstellung des Saar-Kohlen-Kanals (1866) hatte der Rhein-Marne-Kanal an seiner höchsten Stelle im Étang de Gondrexange (Weiher von Gundrexingen) einen Kreuzungspunkt. Dort steht bis heute mitten im Wasser ein Wegweiser, der nach Nancy, Strasbourg und Saarbrücken weist. Die Beschriftungen entlang des Rhein-Marne-Kanals sind ausschließlich in Französisch abgefaßt.

Regionalhistorischer Kontext

Den ersten belegten Plan einer Kanalverbindung über die Vogesen entwarf 1591 Graf Georg Hans von Veldenz-Lutzelstein, der die Saar über die Zorn mit dem Rhein bei Iffezheim verbinden wollte.

Systematischer, staatlich finanzierter Kanalbau wurde bereits um die Mitte des 17. Jahrhunderts vom absolutistischen Frankreich betrieben. Um 1800 gab es ein Kanalnetz von rund 1000 km, das Napoleon logistisch einsetzte, um Truppen- und Nachschubtransporte abzuwickeln. Seither wurden viele weitere Kanäle gebaut, so daß Frankreich inzwischen über rund 4650 km befahrbare Kanäle verfügt. Nach der Standardisierung der französischen Kanäle (1879) setzte sich die Péniche mit durchschnittlich 360 t Ladekapazität als Hauptschiffstyp durch. Zu diesem Zeitpunkt standen die Wasserwege jedoch bereits in aussichtsloser wirtschaftlicher Konkurrenz zu den Eisenbahnen.

Die geplanten Ausbauten am Rhein-Marne-Kanal, die nach 1879 in die Wege geleitet wurden, entstammten einer Politik, die den erkennbaren Siegeszug der Eisenbahn nicht einkalkulierte. Bereits im späten 19. Jahrhundert machten nur noch die wenigsten Kanalbauten ökonomisch einen Sinn. Sie wurden aber auch aus militärischen Gründen weiterverfolgt. Wie alle Kanäle in Europa, die im späten 19. und 20. Jahrhundert mit großem Aufwand und immensen Kosten gebaut wurden, wurde der Rhein-Marne-Kanal von den Handelsschiffen nicht annähernd so frequentiert wie ursprünglich erwartet. Am Ende des 20. Jahrhunderts spielt sich der kontinentale Schwerlastverkehr auf der Straße, mittels der Eisenbahn und für lange Strecken im Flugzeug ab. Dadurch wirkt der Rhein-Marne-Kanal, ähnlich wie der Saar-Kohlen-Kanal, wie ein technisches Fossil – die früher dominierenden Pénichen sind fast ganz verschwunden.

Der Rhein-Marne-Kanal dient fast nur noch dem Tourismus, er ist heute z.B. für Freizeitkapitäne interessant, die ihn als Teil des beliebten Törns im Dreieck zwischen Rhein, Mosel und Marne oder auch Rhein, Saar und Mosel befahren. Das in Europa einzigartige Schiffshebewerk von Arzviller zieht weit mehr Besucher an als es je Schiffe befördert hat – 170000 Besucher kommen pro Jahr. Führungen und Besichtigungen werden von März bis November in Französisch, Deutsch und Englisch angeboten, auch Schiffsausflüge auf dem Unterkanal oder über das Hebewerk auf dem lothringischen Oberkanal nach Niderviller (Niederweiler). Ein Ausflugsbähnchen und die museal inszenierte Péniche Sophie-Marie von 1917 komplettieren das touristische Angebot.

Quellen und weiterführende Literatur

Brundiers, Karin/Fleischhauer, Gerd, Rhein-Marne-Kanal, Köln 1982.

Rech, Sven, Aufzug für Penichen. Das Schiffshebewerk von Saint-Louis, in: Miller, Stefan (Hg.), Tour de Kultur. 100 Entdeckungsreisen in Saar-Lor-Lux mit SR 3, Blieskastel/Luxemburg 1998, S. 56–59.

Van Dülmen, Richard/Labouvie, Eva (Hg.), Die Saar. Geschichte eines Flusses, St. Ingbert 1992, S. 109.