

Een Duitse toren van Babel

Dankzij het Rijn-Main-Donaukanaal kunnen schepen vanaf de Noordzee doorvaren naar de Zwarte Zee, en andersom. In 1992, na ruim dertig jaar graven, was het kanaal klaar. Maar de boten blijven weg.

Tekst en beeld: Rijkert KNOPPERS

Afgelopen augustus liep de lege Duitse tanker Marion vast op de Donau bij het plaatsje Herzogau. Enkele dagen later kwam het schip op eigen kracht weer vrij. Het was niet het enige incident als gevolg van de lage waterstand. De afgelopen zomer raakten veel schepen in de problemen, zowel op de Donau als op de Rijn. 'Op de Donau kan je leeg al bijna niet meer varen', zei een bevrachter in het Nederlandse weekblad *Schuttevaer*. 'Het water staat heel laag, maar er zijn ook stremmingen en er ligt gezonken materieel. Soms vraag je je af of een schip wel voor de vorst terug zal zijn.'

Tegen het einde van augustus leek de situatie te verbeteren en kwam er flink wat water bij, zowel in de Rijn als in de Donau. Maar

de vreugde was van korte duur, want het water zakte daarna weer omdat er weinig neerslag in de voedingsgebieden van Rijn en Donau viel. Het waterpeil bij Pfelling aan de Donau was rond 22 augustus bijvoorbeeld 4 meter, in de dagen daarna zakte het water naar 3,50 meter. Het waterpeil bij Kaub, een plaatsje aan de Rijn, stond op 22 augustus op 1,48 meter, bij Koblenz was de Rijn 1,40 meter diep en in Keulen wees het peil 1,90 meter aan.

Het zijn berichten die menige binnenvrachtsvaarder niet bepaald vrolijk stemmen. Het jaar daarvoor, in het voor- en najaar van 2011, was de situatie niet veel beter. Er was zo weinig water dat veel bevrachters voor het vervoer van containers liever voor de trein kozen dan voor het vervoer over water. Het



Afgezien van enkele plezierboten is het opvallend rustig op het Main-Donaukanaal.



Het Main-Donaukanaal maakt een doorsteek mogelijk van de Noordzee naar de Zwarte Zee.

lage peil leidde bovendien tot sterk stijgende vrachtprijzen, een effect dat zich vooral voordeed bij geladen containers. In november 2011 kon de toeslag oplopen tot 60 procent van de vrachtkosten.

Maar ook hartje winter duiken er problemen op. Zo vroor vorige winter de Rijn dicht, waardoor scheepvaart onmogelijk werd. En dat was niet de eerste keer. Op het Rijn-Main-Donaukanaal was bijvoorbeeld in de winter van 2006 bij Neurenberg ruim een maand lang geen scheepvaartverkeer mogelijk door ijsvorming. Volgens een recent onderzoek naar het dichtvriezen van de havens aan de Rijn gebeurde dit tussen 1780 en 1963 gemiddeld om de twaalf jaar.

Als er geen slechte weersomstandigheden zijn die het leven van de binnenvaartschippers moeilijk maken, dan is het de concurrentie van de spoorwegen wel. Sinds de komst van de stoomlocomotief vormt de mogelijkheid van goederentransport over het spoor een forse bedreiging voor het vervoer over wa-



Rijn-Main-Donaukanaal

Lengte: 170,71 km

Gebouwd: van 1960 tot 1992

Route: loopt van de Main bij Bamberg naar de Donau bij Kelheim

Sluizen: 16 sluizen tussen Bamberg en Kelheim

Havens: Bamberg, Forchheim, Erlangen, Fürth, Nürnberg, Roth, Berching, Beilngries, Dietfurt an der Altmühl en Kelheim

ter. Dat was ook al het geval bij de eerste versie van het Rijn-Donaukanaal (zie 'Eerste kanaal was ook een flop'), dat in de 19de eeuw amper dertig jaar gebruikt werd voor het een zachte dood stierf.

Maar ook de scheepvaart op het huidige Rijn-Main-Donaukanaal heeft te lijden onder de concurrentie van het treinverkeer. Zo constateerde de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in haar recentste Marktobservaties: 'Het spoor biedt in enkele belangrijke corridors tussen zeehaven en achterland nieuwe diensten aan in segmenten waar de binnenvaart traditioneel sterk vertegenwoordigd is. De binnenvaart is steeds minder *price leader*.'

HOI, EEN SCHIP!

In 1992 vond in het Duitse Beieren de oplevering van het Rijn-Main-Donaukanaal plaats, dat dankzij de verbintenis van de Noordzee met de Zwarte Zee het gebruik van de Rijn en Donau voor het binnenvaarttrans-

port een stevige impuls had moeten geven. Volgens het Beierse ministerie van Economische Zaken zou het kanaal 'een wezenlijke economische verbetering voor de regio langs de Donau betekenen.' De verwachting was dat het gebied langs de Donau heel wat nieuwe bedrijven zou aantrekken. Vooral het gebied tussen de steden Marxheim en Degendorf zou uitermate geschikt zijn voor de vestiging van zware industrie, olieraffinaderijen, chemie- en staalfabrieken.

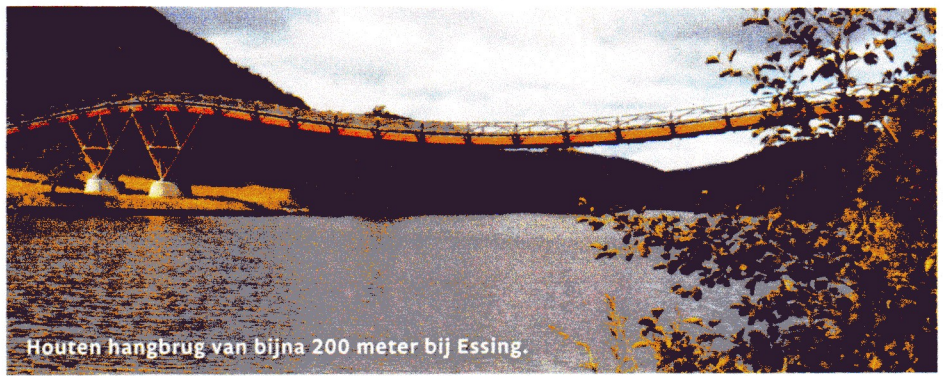
Het werk aan het 171 kilometer lange kanaal tussen Bamberg aan de Main en Kelheim aan de Donau begon in 1960 en zou ruim dertig jaar duren. Het hoogste deel van het kanaal bevindt zich tussen Hilpoltstein en het oostelijker gelegen Bachhausen en ligt op ruim 400 meter boven zeeniveau. Om het hoogteverschil tussen de stroomgebieden van de Donau en de Rijn te overbruggen zijn er tussen Bamberg en Kelheim zestien sluizen gebouwd.

Het Rijn-Main-Donaukanaal is niet het enige kanaal op het traject van de Noordzee

naar de Zwarte Zee. In 1984 was al het 64 kilometer lange Donau-Zwarte Zeekanaal geopend, een logische doorsteek rechtstreeks naar zee, dat een einde maakte aan de omslachtige 350 kilometer lange omweg door de Donaudelta.

Dat kleinere kanaal bewees zijn nut al snel. Maar de bouw van het Rijn-Main-Donaukanaal kon al tijdens de bouw op veel kritiek rekenen. Zo vreesde de milieubeweging voor een vergaande aantasting van de na-

tuur. Het laatste deel van het kanaal maakte van de Altmühl, een lieflijk kronkelend riviertje, een brede watersnelweg – een onherstelbare ingreep in de waterhuishouding van het Altmühltal. Ook vanuit de politiek klonk kritiek. Zo noemde Volker Hauff, minister van Verkeer in 1981, ruim tien jaar voor de definitieve oplevering het kanaal zelfs het 'domste project sinds de bouw van de toren van Babel.' Tegenstanders waarschuwden keer op keer dat het transport zwaar zou tegenvallen. De kreet 'Schip ahoy' zou in Neurenberg lang voor de oplevering van het kanaal al vervangen zijn door een sarcasti-



Houten hangbrug van bijna 200 meter bij Essing.

ruim 6 miljoen ton weliswaar hoger dan het jaar daarvoor, maar het was niet meer dan een stijging met 7,8 procent. Het doorgaande vervoer via de Donau groeide de eerste vijf maanden

de cijfers dramatisch bij tot een magere 3,7 miljoen ton, het ifo-Instituut noemde bij de opening van het kanaal in 1992 het getal van 5,5 miljoen, terwijl August Lang, minister van Economische Zaken van Beieren, het goederentransport later op 8 tot 10 miljoen ton per jaar becijferde. Critici, afkomstig uit de milieuhoek, wijzen erop dat zowel het kanaal als de betreffende havens ontworpen zijn om twee keer de huidige capaciteit te vervoeren. De tegenvallende cijfers zijn deels te wijten aan de economische crisis, die Hongarije, Roemenië en Bulgarije sinds 2007 in haar greep houdt. Daarnaast is de handel in steenkool drastisch verminderd. In de jaren 1960 was uiteraard niet te voorspellen dat de kolencentrales stopgezet zouden worden. En dan is er natuurlijk nog de trein. Over het stuk tussen Mainz en Passau doet de trein zowat tien uur; door de vele sluizen duurt datzelfde traject per schip maar liefst honderd uur. ■

Over het traject Mainz-Passau doet de trein tien uur; per schip duurt hetzelfde traject honderd uur

sche 'Hoi, een schip!'. Zou een kanaal, met zestien tijdrovende sluizen onderweg, het tijd nog kunnen keren?

BESCHIEDEN GROEI

Volgens gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd uit 2011 lag het goederenverkeer op het Rijn-Main-Donaukanaal met

van 2012 met 13,8 procent, tot 8,6 miljoen ton. Ondanks de bescheiden groei valt het succes van het Rijn-Main-Donaukanaal toch zwaar onder de verwachtingen van 1996. In 1960, nog voordat de eerste schop de bodem in ging, rekenden economen op 18 miljoen ton goederen per jaar. Het Duitse Institut für Wirtschaftsforschung stelde twee jaar later

Eerste kanaal was ook een flop

Het Rijn-Main-Donaukanaal was niet de eerste poging om de Noordzee met de Zwarte Zee te verbinden. Karel de Grote had al in 793 een weinig succesvol begin gemaakt met de aanleg van een kanaal tussen de Rednitz en de Altmühl, zijrivieren van respectievelijk de Rijn en de

Donau. Maar nog datzelfde jaar vond dit project een voortijdig einde.

Veel later, tussen 1836 en 1846, vond de aanleg van het Ludwigskanaal tussen Bamberg en Kelheim plaats. Dit kanaal heeft zijn naam te danken aan de initiatiefnemer koning Ludwig I von Bayern. Het loopt tussen

de Main bij Bamberg en de Donau bij Kelheim. Hoewel de oorsprong en de uitmonding dezelfde zijn als het huidige Rijn-Main-Donaukanaal, liep het Ludwigskanaal noordelijker, langs Neumarkt in der Oberpfalz. Het kanaal was 178 kilometer lang met ruim honderd kleine schutsluizen. De verbinding bleek voor het goederentransport maar tijdelijk succesvol te zijn. Het jaar 1850 was een topjaar, met 195.963 ton aan vervoerde goederen. In de jaren daarna daalde de hoeveelheid getransporteerde goederen tot ongeveer 150.000 ton per jaar. Net als bij het latere Rijn-Main-Donaukanaal was ook hier sprake van concurrentie van de spoorwegen. Zo waren de gevolgen van de opening van de spoorlijn tussen Neurenberg en Würzburg in 1865 en tussen Neurenberg en Regensburg in 1873 direct merkbaar voor het goederenvervoer over water. In 1950 viel het besluit om het kanaal te sluiten. Vandaag is het kanaal dankzij fietspaden aan beide oevers een aantrekkelijke toeristische attractie.



Het oude kanaal is nu vooral populair bij recreatieve fietsers.