



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Denkschrift über die Schiffbarmachung der Lippe bis Lippstadt aufwärts

Roeder, F.

Hamm i.W., 1889

I. Vorwort

urn:nbn:de:hbz:466:1-11935

I. Vorwort.

In allen Kulturländern Europas ist man zu der Erkenntniß gekommen, daß die Eisenbahnen allein den Verkehrs-Bedürfnissen eines gesteigerten Kulturlebens nicht Genüge leisten können, und daß diejenigen Länder, welche für den Verkehr ihrer Massen-Erzeugnisse gute Wasserwege besitzen, den andern Ländern wegen des bedeutenden Fracht-Vorsprunges bei der Zuführung ihrer Rohstoffe und der Abfuhr ihrer Producte in der Entwicklung ihrer Production und im Wohlstande vorausseilen.

Weisen doch Wasserstraßen Frachtsätze von nur 0,6 bis 1,0 S pro Tonnen-Kilometer (auf dem Rhein) auf, während die billigsten Sätze der Eisenbahn-Tarife wenigstens 2 bis 3 mal so hoch sind.

In Frankreich, England, Belgien und Holland sieht man an der Vervollkommnung und Erweiterung der zum Theil aus alten Zeiten überkommenen Wasserstraßen eifrig arbeiten, als Beispiele sollen hier nur die Schiffbarmachung der Seine für kleine Seeschiffe bis Paris und der Manchester-Seekanal hervorgehoben werden.

In Deutschland hat sich ebenfalls seit einigen Jahren das allgemeine Interesse diesen Verkehrswegen und der Wasserwirthschaft zugewendet, um die einen natürlichen Reichthum des Landes bildenden Gewässer besser für die Landeswohlfahrt fruchtbringend zu machen.

Besonders in Preußen haben sich die hervorragendsten Staatsmänner, die Behörden und Landes-Vertretungen mit warmem Interesse nach dem Beispiele des großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen die Förderung neuer Wasserstraßen angelegen sein lassen. Von dieser weisen Wirksamkeit werden dereinst der Nord-Ostsee-Kanal, der Dortmund-Ems-Kanal, die Main-Kanalisirung, die Wasserstraßen im Obergebiete glänzendes Zeugniß ablegen.

Insbondere der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich, wie schon in der Abgeordnetenhaus-Sitzung vom 22. Mai 1886 ausgesprochen wurde, bei der Förderung der Wasserstraßen von dem höheren Gesichtspunkte der Hebung der Landeswohlfahrt leiten lassen, ohne Rücksicht auf eine in manchen Kreisen gefürchtete scheinbare Benachtheiligung der Eisenbahnen durch die anscheinende Konkurrenz der Wasserstraßen.

Die Grundlosigkeit solcher Befürchtungen ist durch die Main-Kanalisirung bewiesen worden, denn nach den sorgfältigen Ermittlungen der Frankfurter Handelskammer hat sich trotz des bedeutenden neu hinzu gekommenen Verkehrs zu Wasser auch der Eisenbahn-Verkehr von Frankfurt noch gehoben.

Die Lippe-Interessenten hielten es bei diesem allgemein kundgegebenen Interesse an der Belebung der Wasser-Transporte und der Wasserwirthschaft überhaupt für an der Zeit, mit Vorschlägen zur Schiffbarmachung der Lippe hervorzutreten, zumal in den 30er und 40er Jahren eine blühende Schifffahrt bestanden hat, welche in den Lippelandschaften sehr zur Belebung von Handel und Verkehr beitrug.

Im October 1886 traten in Hamm i. W. Vertreter einer Anzahl von Städten und Gemeinden des Lippethales, Industrielle und Landwirthe zu einem Verein zusammen, welcher bezweckt, eine durchgreifende Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt für die Befahrung mit Schrauben-Schleppdampfern und größeren Rheinschiffen bis Hamm aufwärts und mit mittleren und kleinen bis Lippstadt

aufwärts, sowie eine schiffbare Verbindung mit dem die Lippe kreuzenden Dortmund-Ems-Kanal ins Werk zu setzen, um den auf dem Rhein bestehenden Schiffahrtbetrieb auch auf der Lippe einzuführen.

Der mit der Verwaltung für die schiffbare Lippe betraute Verfasser dieser Schrift wurde um die Aufstellung dazu geeigneter Vorarbeiten ersucht. Zugleich wurde hierzu, sowie zur Benutzung der amtlichen Pläne und Karten die Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nachgesucht, welche auch bereitwillig erteilt wurde, sodas seit März 1887 die Bearbeitung beginnen konnte.

Bei der weiteren Bearbeitung wurde von dem Verfasser im April 1888 noch mit gleichfalls erteilter Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten der Königl. Regierungsbaumeister Senger hinzugezogen. Die im Rahmen eines generellen Entwurfes vorgenommenen Arbeiten sind gegenwärtig — zu Anfang Mai 1889 — dem Abschluß nahe und sollen demnächst behufs Verwirklichung des Unternehmens zunächst den Behörden zur Prüfung vorgelegt werden.

Nachdem inzwischen die meisten Interessenten sich dem Vereine angeschlossen haben, soll denselben und sonstigen Antheilnehmern hier in gedrängter Uebersicht das Wesentlichste über das Lippe-Unternehmen mitgetheilt werden.

Zu diesem Zweck ist die vorliegende Denkschrift nebst deren Anlagen: einer Uebersichtskarte des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes, einer Profil-Zeichnung der Lippe, sowie einem Blatt mit einer geographischen Karte, einem Schnitt durch die Steinkohlen-Formation und einer Uebersicht von Gefälle-Verhältnissen einiger Wasserstraßen ausgearbeitet.

Der Lippe-Verein beabsichtigte, nicht früher in die Deffentlichkeit zu treten, als bis durch vollständige Einzahlung der noch rückstehenden Beiträge zum Dortmund-Ems-Kanal die Ausführung dieser für die hiesige Industrie so wichtigen Wasserstraße ganz außer Frage gestellt sei. Durch diese Zurückhaltung sollte vermieden werden, daß weniger ortsvertraute Kreise den Eindruck empfänden, als ob das Lippe-Unternehmen in irgend welcher Gegnerschaft zum Dortmund-Ems-Kanal stände.

Die mit den Verhältnissen des Industriegebietes vertrauten Personen wissen freilich, daß die Lippe-Anwohner das größte Interesse an dem Zustandekommen des Dortmund-Emskanals haben müssen, da derselbe die Lippe-Schiffahrt direct mit den Steinkohlen-Bergwerken bei Herne und bei Dortmund in Verbindung setzt und eine lebhaftere Ausfuhr von diesen Werken aus nach Holland und Belgien, sowie östlich nach Hamm und Lippstadt über die Lippe ermöglichen und daß umgekehrt auch der Dortmund-Ems-Kanal eine große Belebung erfahren würde, wenn seine Schiffe von Dortmund und Herne sowohl wie von Emden aus direct nach den Lippestädten und dem Rhein gelangen könnten.

Mit Hülfe dieser Verbindung würde die billigste Schiffahrtstraße nach dem Niederrhein geschaffen werden, da die Kosten derselben für den Ausbau der unteren Lippe nur 4,5 Millionen Mark und für das Hebewerk nach dem Hoppe'schen System (vgl. die Petri'schen Angaben) 1 570 000 Mark oder rund 1,6 Millionen, zusammen also 6,1 Millionen Mark, betragen würden, wie weiter unten noch näher auseinandergesetzt werden soll. Die Kosten des Emscher-Kanales zur Verbindung von Dortmund und Herne mit dem Rhein sind dagegen zu 18,3 Millionen Mark, der Ruhrlinie von Herne über Steele zum Rhein bei Ruhrort zu 19 Millionen berechnet worden.

Die bei Dorsten, Haltern, Lünen und Hamm über die Lippe führenden Eisenbahnen würden den bei Lünen auf 5—6, sonst bis auf 8—10 Kilometer an die Lippe herantretenden Kohlen-Bergwerken im Westen und Osten des Emskanals als weitere Zubringer nach den Schiffen dienen.

Die natürlichen Verhältnisse des Lippeflusses sind nun besonders günstig für eine Schiffbarmachung, abgesehen von der Mündung in den Rhein bei Wesel, welche indessen durch die dankenswerthe Thätigkeit der Rheinstrom-Bauverwaltung eine zweckmäßige Umgestaltung erfahren soll.

Das geringe Gefälle der Lippe ermöglicht es, die Stauwerke des unteren Laufes in etwa 9 bis 10 km Abstand, im Gesamt-Durchschnitt mit 8,5 km einzurichten. Die Baukosten stellen sich dadurch bei gleicher Länge beispielsweise gegenüber der Ruhr unter Hinzutritt anderer Momente annähernd auf ein Drittel nach dem Längen-Verhältniß. Auch der Betrieb würde sich auf der Lippe bei den wenigen von den Schiffen zu passirenden Schleusen zu einem gegenüber den sonstigen Verhältnissen des Rheingebietes besonders vortheilhaften gestalten.

Die Lippe führt ein verhältnißmäßig kräftiges Sommerwasser, welches durch unterirdische Zuflüsse in und bei Paderborn und dem Teutoburger- und Sauerländischen Walde aus Kalkstein-Höhlungen gespeist wird, sodaß auch zu trockenen Sommerzeiten ein verhältnißmäßig reiches Quantum der Lippe zugeführt wird, welches das der Ruhr übertrifft.

Die Anschwellungen des Flusses bei Hochwasserzeit sind dagegen selten und unbedeutend, indem die Lippe in dem mittleren Theil des Laufes bei Lünen 400 cbm, im unteren bei Wesel 600 cbm pro Sekunde bei höchstem Wasser abführt, während die Ruhr bei Hochwasser das dreifache Quantum führt.

Das Lippewasser ist im Winter wegen des theilweisen unterirdischen Ursprungs warm und führt nur selten Eis mit sich, sodaß die Schiffahrts-Behinderung durch Eis und Hochwasser auch bei dem angestauten Flusse nach dem ermittelten Durchschnitt der letzten 40 Jahre nur auf 20 bis 25 Tage anzunehmen sein wird, wenn die nach den Plänen vorgesehene Hebung einiger niedrig gelegener Brücken zur Verminderung der Behinderung durch Hochwasser durchgeführt sein wird.

Endlich bleiben die günstigen Bodenschichten-Verhältnisse hervorzuheben.

Die Lippe fließt auf der im nördlichen Theile von Westfalen anstehenden Mergelschicht, welche an einigen Stellen mit einer dünnen Schicht von feinem Sande bedeckt ist und an anderen Stellen zu Tage tritt.

Dieser Mergelgrund ist nun ein für die Fundirung der Bauwerke sehr geeigneter fester Baugrund und verhindert andererseits das Durchsickern des angestauten Wassers nach dem Unterwasser, während man bei Flüssen, welche über Steingerölle oder groben Kies gehen, zu diesem Zweck künstliche Dichtungsmittel anwenden muß.

Die trockenen und sandigen Grasländereien an den Ufern des Flusses werden in Folge der Hebung des Sommerwasserspiegels und der damit verbundenen Hebung des Grundwasserstandes gleichzeitig eine Verbesserung ihrer Vegetation zu erwarten haben, besonders wenn noch eine Ueberfluthung zu Zeiten höheren Wasserstandes mit trübem, schlickhaltigem Wasser und eine künstliche Anfeuchtung in heißer Sommerzeit damit verbunden werden kann.

II. Geschichtliches.

In früheren Jahrzehnten war die Schiffahrt auf der Lippe eine verhältnißmäßig sehr blühende. Der Verkehr war noch in den 40er und einem Theil der fünfziger Jahre ein lebhafter; so wurden beispielsweise in Wesel auf der Lippe verschifft:

	zu Berg:	zu Thal:
im Jahre 1840:	238 493 Centner,	1 405 065 Centner,
" " 1841:	292 573 "	1 494 214 "
" " 1842:	317 459 "	780 932 "
" " 1843:	516 300 "	1 110 701 "

Wenn nun auch diese Summen im Verhältniß zu denjenigen Zahlen, mit welchen man heut zu Tage zu rechnen gewohnt ist, nicht übermäßig groß erscheinen, so waren sie doch für die damalige Zeit recht bedeutende und ich habe von Männern, deren Lebensstage und Erinnerungen bis in die 40er Jahre zurückreichen, wiederholt schildern hören, welchen segensreichen Einfluß die Lippeschiffahrt für die ganze Lippegegend hervorbrachte.

Die damaligen Schiffsgüter bestanden überwiegend aus werthvollen Producten, Kolonialwaaren, Getreide, Eichenholz, Werksteinen u. A. Kohlen hatten nur etwa $\frac{1}{25}$ Antheil an diesem Verkehr, weil der Bergbau erst im Entstehen war und solche Massenproducte noch nicht den Transport auf weite Entfernungen verlohnten. Der Umsatz in den zu Schiff ankommenden Gütern belief sich auf hohe Summen und brachte nach den Städten Wesel, Hamm, Lippstadt, Lünen, sowie den kleinen Orten blühenden Handel und rege Gewerthätigkeit.