



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Denkschrift über die Schiffbarmachung der Lippe bis Lippstadt aufwärts

Roeder, F.

Hamm i.W., 1889

II. Geschichtliches

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

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.

Herr Bürgermeister Baur in Wesel hielt über die Lippe-Kanalisation in der Ausschuss-Sitzung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt in Berlin am 6. März d. J. einen Vortrag, aus welchem einige der Anfangsworte hier angeführt werden sollen:

„Späterhin wurde der Zustand ein wesentlich anderer: Die Eisenbahnen nahmen der Lippe einen großen Theil des Verkehrs hinweg, die kleinen Schiffsgefäße, die früher zur Anwendung kamen, wurden im Verhältniß zu der bewegenden Kraft der Eisenbahn unrentabel, der Verkehr verminderte sich von Jahr zu Jahr und mit der Verminderung des Verkehrs nahm auch die Sorge für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Lippe mehr und mehr ab.

So ist es denn gekommen, daß der Schiffsverkehrsverkehr auf der Lippe heut zu Tage gleich Null ist, indem nur wenige Schiffe dieselbe befahren und auch diese wenigen große Schwierigkeiten haben wegen der unglücklichen Verhältnisse an der Mündung, in den Rheinstrom zu gelangen. Diese Veränderungen riefen naturgemäß den Wunsch auf Verbesserung und Wiederbelebung des Schiffsverkehrs auf der Lippe hervor.

Schon im Jahre 1858 wies eine Denkschrift der städtischen Vertretung zu Wesel auf die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Correction der Lippe, sei es durch Anlegung von Schleusen, sei es durch Einengung des Strombettes, hin und seitdem wiederholten sich von Jahr zu Jahr die Klagen über den verlorenen Verkehr und die Wünsche nach Besserung. Für diese immer von neuem auftretenden Nothschreie legen die Berichte der Handelskammer zu Wesel für eine lange Reihe von Jahren Zeugniß ab. Eine wesentliche Verstärkung erhielten die bisher zerstreuten Bestrebungen durch die nach langen Verhandlungen zum Gesetz gewordene Erbauung des Dortmund-Ems-Kanals. Zunächst rief dieser Plan bei den Bewohnern der Lippegegend die Befürchtung hervor, daß durch die Entnahme des Wassers für die Speisung des Dortmund-Ems-Kanals aus der Lippe dieser das nothwendige Wasser zur künftigen selbständigen Regulirung, sowie für die Landwirtschaft entzogen werden würde und diese Befürchtungen brachten insofern eine Einheit in die bisherigen Bestrebungen, als die Gemeinden der Lippegegend zusammentraten zur Untersuchung der Frage, ob und inwieweit die Befürchtungen begründet seien und welche Wege etwa eingeschlagen werden müßten, um dieselben zu beseitigen. Die aus diesem Anlaß eingetretene gemeinschaftliche Thätigkeit hatte nach zwei Richtungen gute Folgen: einmal führte die nähere Prüfung der Verhältnisse eine Beruhigung in Hinsicht auf die eben bezeichneten Befürchtungen herbei, indem man zu der Annahme gelangte, daß die Wasserentnahme zur Speisung des Dortmund-Ems-Kanals nicht so gefährlich sein dürfte, wie man sich solche gedacht habe; sodann führte aber auch die einmal gewonnene Einheit der Thätigkeit dazu, der Frage näher zu treten, ob es nicht an der Zeit sei, allen Ernstes an die Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse des eigenen Flusses zu denken und welche Mittel und Wege zu ergreifen seien, um dem jetzigen wahrhaft trostlosen Zustande ein Ende zu machen.“

Die Zahl der Schiffe, welche zu jener Blüthezeit den Verkehr auf der Lippe vermittelten, betrug gegen 100 Stück. Ihre Tragfähigkeit lag zwischen 70 und 150 Tonnen. Bei Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn im Jahre 1847 betrug die Wasserfracht bei Wesel noch dasselbe Quantum wie im Jahre 1838, nämlich 50000 Tonnen, auch erhielt sie sich in fast gleicher Höhe bis 1856. Von da ab macht sich eine stetige Abnahme bemerkbar.

Sichere Angaben über den Umfang des Schiffsverkehrs auf der Lippe befinden sich von dem Jahre 1838 ab in den Akten der Handelskammer zu Wesel.

Die ersten Schiffs-Schleusen sind etwa in den Jahren von 1820 bis 1830 angelegt zur Umgehung der damals den Fluß versperrenden Mühlenstauwerke.

Diese Anlagen wurden auf Veranlassung des um die Hebung der Schiffsahrt sehr verdienten Oberpräsidenten, Freiherrn Vincke, und auf Anregung des früheren Ministers v. Stein auf Cappenberg ausgeführt.

Zu Anfang der fünfziger Jahre wurden die unterhalb Hamm bis Datteln belegenen Schleusen vergrößert und massiv hergestellt. Im vorigen Jahrhundert trug sich schon König Friedrich Wilhelm I. mit der Absicht, die Lippeschiffahrt zu verbessern und ließ zu diesem Zwecke im Jahre 1735 eine Karte anfertigen; indessen ist dieses ältere Vorhaben nicht zur Verwirklichung gelangt, weil im vorigen Jahrhundert die deutschen kleinstaatlichen Verhältnisse im Westen solche der Landeswohlfahrt dienenden Verbesserungen wohl erschwerten oder verhinderten.

Der jetzige Verkehr ist so gering, daß in den Rheinschiffahrts-Berichten, in welchen auch der Verkehr auf den Nebenflüssen des Rhein aufgeführt wird, von der Lippe gar nicht die Rede ist. Der Lippeverkehr besteht gegenwärtig in Kalksteinen, welche aus der Beckumer Gegend nach Lünen und anderen Lippeorten zum Kalkbrennen verschifft werden, in Rasen-Eisenerz, welches in der Nähe der Lippe gegraben, zu Schiff nach Lünen gebracht und von da mit der Eisenbahn verschickt wird, in Bauholz, welches aus dem Arnberger Walde bis Hamm mit der Eisenbahn ankommt und von hier mit Schiffen oder Flößen nach Wesel zur weiteren Ausfuhr nach Holland geht, in Mauer sand und Kies, welche Materialien aus dem Flußbette gebaggert werden. Der Gesamtverkehr hat im Jahre 1887 etwa 8—900000 Tonnen-Kilometer betragen.

Die Ursachen dieses Rückganges sind nicht nur, wie man zunächst anzunehmen geneigt sein möchte, in der Entstehung der Eisenbahnen zu suchen, sondern auch in der Verringerung der Fahrwassertiefe bei den langen und öfter als in früheren Jahren auftretenden dürrn Zeiten.

Dieser Uebelstand machte sich am meisten an der Lippemündung fühlbar.

In den Acten der erwähnten Handelskammer wird gesagt: Daß im Jahre 1841 bei 2 Fuß Wasserstand am Weseler Pegel kaum ein kleiner Kahn in die Lippe gelangen könne; im Jahre 1859, daß bei 5 Fuß Weseler Pegel die Schifffahrt aufhören müsse, wobei zu beachten ist, daß die Schiffe in jener Zeit einen sehr geringen Tiefgang hatten.

Unter diesen Umständen werden gegenwärtig selbst schwere Massengüter, wie Steine, Holz u. A., welche nach Wesel in Rheinschiffen ankommen, dort auf die Eisenbahn gebracht, um nach den Städten an der Lippe hingeschafft werden zu können. Die Eisenwerke in Lünen, Hamm und Lippstadt, die Getreidemühlen in Hamm und Lippstadt, an welchen letzteren Orten ein großer Mehlhandel besteht, die Holzhandlungen an der Lippe haben sich für die Bewegung ihrer sehr bedeutenden Massengüter ganz von dem Wasserwege abgewandt, obwohl sie in der Nähe der Lippe belegen sind und die alten Anlagen früher sich der Schifffahrt bedient haben.

Wenn die Mittel untersucht werden, durch welche diesem Uebelstande abgeholfen werden könnte, so muß zunächst von einer natürlichen Regulirung des Flusses Abstand genommen werden, da mittelst derselben selbst an der vortheilhaftesten Stelle (Crudenburg-Dorsten), an welcher sich das verhältnißmäßig günstigste Längengefälle zusammen mit der größten Niedrig-Wassermasse (10,5 cbm nach den Michaelis'schen Ermittlungen) vorfindet, durch eine Verengung des Sommerwassers auf geringe Breite (etwa 20 m) eine Wassertiefe für etwa 1,0 m tief gehende Schiffe erreichen ließe.

Solche Wasserstraße wäre nur für Schiffe von höchstens 125 Tonnen Tragfähigkeit benutzbar, was bei einer Wasserstraße im Rheingebiet, in welchem besonders große Schiffe verkehren, sehr hinderlich sein würde, da nur ein Theil der Rheinschiffe die Lippe befahren könnte, die übrigen aber entweder umladen müßten, oder von Frachten nach der Lippe ausgeschlossen wären.

Die Einschränkung des Profiles würde auch, abgesehen von den großen Kosten derselben, bei den höheren Wasserständen, welche gerade bei kleinen Flüssen am meisten für die Schifffahrt benutzt werden, eine sehr starke Strömung hervorrufen und nachtheilig wirken.

Es kann daher bei der Lippe nur geholfen werden durch Anstauung des Flusses mittelst Stauwerken und Umgehung des Staues durch Schleusen.

Auf dem oberen Theil der Lippe, von Lippstadt bis an die Kreuzung mit dem Ems-Kanal, sind schon alte Stauwerke nebst Schleusen vorhanden, doch ist einerseits die Stauwirkung derselben für die oberen Haltungstrecken eine ungenügende und ferner sind auch die Schleusen ihrer Größe nach für Rheinschiffe höchst unzureichend.

Dieselben können nämlich unterhalb Hamm nur 1 Schiff bis zu 125 Tonnen Tragfähigkeit, oberhalb Hamm bis zu 75 Tonnen aufnehmen. Ebenso wird es keines besonderen Nachweises bedürfen, daß anstatt des Pferdezugcs ein Betrieb mit Dampfeschleppern eingeführt werden muß, wenn ein großer Verkehr erwartet werden soll.