



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Stein, Gustav: Der Seeweg nach Köln

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Abgeordnetenhaus verfügen sie nicht mehr über nahezu die Hälfte der Mandate wie im alten, sondern nur noch über 177 von 516 Stimmen, also nur über ein knappes Drittel aller Mandate. Trotzdem liegt es noch in ihrer Hand, jeden Angriff auf das Deutschtum abzuwehren, wenn sie einig sind.



Der Seeweg nach Köln

Von Gustav Stein in Duisburg



or wenigen Wochen verkündeten die Zeitungen, daß das Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit den Vorarbeiten für eine Vertiefung des Rheins bis Köln beschäftigt sei, die größern Seedampfern die Fahrt nach Köln ermöglichen solle. Auch ein Seehafen werde dort erbaut werden. So würde also dem Traume des Kölner Handelsstandes und seiner Vertreterin, der Kölner Handelskammer, in absehbarer Zeit die Verwirklichung in Aussicht stehen, daß der Kölner Seehafen auch dem großen Seeverkehr eröffnet werde.

Am überraschendsten ist die Nachricht jedenfalls den Kölnern selbst gekommen. Wenigstens ist nicht bekannt geworden, daß Köln in der letzten Zeit seine früheren, auf dieses Ziel hinstrebenden Anträge wieder aufgenommen und mit besonderm Nachdruck vertreten hätte. Da liegt denn die Vermutung nahe, daß die Initiative diesmal nicht von Köln ausgegangen, sondern daß der Urheber des Gedankens im Ministerium der öffentlichen Arbeiten selbst zu suchen sei. Weiß man doch, daß sich dort ein „Wasserstraßenfreund“ lebhaft für die Hebung der deutschen Flußschiffahrt interessiert. Dann aber tritt auch die wirkliche und leitende Absicht jener Zeitungsnachricht für jedermann offen zutage: der Rheinschiffahrt soll an diesem ersten Beispiele vor Augen geführt werden, welche Ausichten sich der Verbesserung des Rheinstroms eröffnen, wenn Binnenschiffahrtsabgaben zur Einführung gelangen, und daß es nicht im Interesse der Rheinschiffahrt liege, den Widerstand gegen die Schiffahrtsabgaben fortzusetzen.

Man hat das Mittel unzweifelhaft gut gewählt, um den Schiffahrtsabgaben einige Freunde zu gewinnen. Die Schaffung eines Seeweges nach Köln hat in Köln zahlreiche Anhänger, und dem Gedanken wohnt eine gewisse, die Phantasie anregende Kraft inne, die imstande ist, die Kritik von den Schiffahrtsabgaben abzulenken, sie als erträglich, wenn nicht gar als nebensächlich erscheinen zu lassen. Kommen dann noch einige dunkle Andeutungen hinzu, daß der Güterumschlag von den ausländischen Seehäfen nach deutschen Seehäfen herübergezogen werde, so ist die öffentliche Meinung schon mehr den Schiffahrtsabgaben geneigt.

Es möge nun einmal die Frage der Rheinvertiefung für große Seeschiffe ganz unabhängig von den Schiffahrtsabgaben nach ihrer technischen und wirtschaftlichen Seite hin in einigen kurzen Zügen besprochen werden.

Von vornherein wird jedermann zugeben, daß die Umwandlung des Rheins in eine für tiefgehende Seeschiffe benutzbare Wasserstraße ungemein große wirtschaftliche Vorteile mit sich brächte. Man denke nur daran, daß die Eisenerze aus Spanien, Schweden usw. unmittelbar den Eisenhütten am Niederrhein zugeführt werden könnten. Die niederrheinische Eisenindustrie würde dadurch eine ebenso glückliche wirtschaftsgeographische Lage erhalten, wie sie einige englische und nordamerikanische Eisenbezirke haben. Könnte das die Vertiefung des Rheins leisten, so wäre es beinahe unklug, die kostbare Zeit im Streite darüber zu verlieren, ob die Kosten des Werkes von der Allgemeinheit der Steuerzahler getragen oder durch Beiträge von den nächstbeteiligten Landesteilen und deren Industrie aufgebracht werden sollen. Die Schifffahrt hat in dieser Frage nicht das entscheidende Wort. Wenn sie den Wettbewerb der Eisenbahn bestehn und die Abgabe auf Versender oder Empfänger abwälzen kann, so könnte sie nur Befriedigung darüber empfinden, daß durch das neue Werk ihr Verkehrsgebiet eine wesentliche Erweiterung erfahren hat. Damit soll ihr aber nicht die Berechtigung abgesprochen werden, ihre Bedenken zu äußern und ihre Interessen zur Geltung zu bringen. Denn sie würde am ersten und meisten darunter leiden, wenn die neue Stromvertiefung nicht den erhofften Erfolg hätte.

Schon seit länger als zwanzig Jahren wird auf dem Rhein ein regelmäßiger Verkehr mit Seedampfern zwischen Köln und den andern niederrheinischen Häfen einerseits und London und allen wichtigen Häfen an der Nordsee und an der Ostsee, Rußland und Schweden andererseits unterhalten. Die Unternehmer sind Kölner, Bremer, Hamburger, Elbinger usw. Reedereien, und die Flotte ihrer Rheinsseedampfer hat schon die stattliche Zahl von 45 erreicht. Die Dampfer haben einen Tiefgang bis zu 3,60 Metern und 4,20 Metern. Daneben verkehren noch zahlreiche Rheinsseefegler in direkter Fahrt mit England, der Nord- und Ostsee. An Gütern brachten sie im Jahre 1905 über die deutsche Grenze bei Emmerich 148316 Tonnen, sie führten in demselben Jahre aus 134154 Tonnen, zusammen 282470 Tonnen. Das ist gewiß eine sehr anerkennenswerte Leistung der deutschen Rheinsseeschifffahrt. Die Linie ihrer Entwicklung bewegt sich noch nach oben. Zu einer kräftigern Entfaltung wird ihr aber die Möglichkeit genommen erstens durch die Ausnahmetarife der preußischen Staats-Eisenbahnen von Bremen und Hamburg nach Rheinland-Westfalen, zum andern durch die geringe Tiefe und namentlich durch den wechselnden Wasserstand des Rheins. Den beiden letzten Mängeln will nun der neue Plan der preußischen Regierung abhelfen.

Um einen vollen Erfolg zu erreichen, dürfte man sich nicht damit begnügen, den jetzt auf dem Rheine verkehrenden Seedampfern bis zu 4,20 Metern Tiefgang einen von jedem Wasserstande unabhängigen, regelmäßigen und ungehinderten Verkehr auf dem Rheine zu verschaffen. Denn diese Seedampfer beschränken sich im wesentlichen doch nur auf den Stückgüterverkehr. So wichtig

dieser Verkehr ist, so wird sein Umfang doch niemals groß genug sein, um die Vertiefung des Rheins in dem geplanten Sinne wirtschaftlich zu begründen. Dazu würde unbedingt gehören, daß die Massengüter auf Seedampfern ohne Umladung unmittelbar an die niederrheinischen Umschlagshäfen und die Häfen der industriellen Werke herangebracht werden könnten. Dann erst wäre das Ziel der Rheinvertiefung erreicht.

Für die Einfuhr über den Rhein kommen von Massengütern vornehmlich Eisenerze, Getreide, Holz und Petroleum in Betracht. Jetzt werden diese Güter in Rotterdam, Antwerpen, Dordrecht und Amsterdam aus den Seedampfern in Rheinkähne übergeladen. Soll dieser Umladeverkehr ausgeschaltet werden, so müssen die Seedampfer die Möglichkeit erhalten, bis zu den niederrheinischen Häfen weiterzufahren. Der Tiefgang der Erzdampfer hält sich zwischen acht und elf Metern; der der Getreidedampfer und der übrigen Dampfer ist etwa acht Meter. Die wichtigste Anfuhr sind die Eisenerze. Die neuern Erzdampfer streben alle den größeren Tiefgang an. Man wird somit, wenn man von vornherein gute Arbeit machen will, mit einem Tiefgang der Dampfer von mindestens elf Metern rechnen müssen. Was das bei einer Stromlänge von 307 Kilometern, von Rotterdam bis Köln, bedeutet, wird jeder Fachmann des Wasserbaues zu beurteilen wissen. Wollte man sich in der Erzanzfuhr mittels Seedampfers nur bis Rheinhausen, der Kruppschen Friedrich-Alfred-Hütte, gegenüber Duisburg, beschränken, so wären noch immer 221 Kilometer Stromlänge zu vertiefen, und davon etwa 120 bis 140 Kilometer im flutlosen Strome.

Die Fahrt auf See von Schweden nach Rotterdam dauert durchschnittlich vier bis fünf Tage. Rechnet man zur Löschung in Rotterdam noch einen bis zwei Tage hinzu, so hat der Seedampfer sein Frachtgeschäft in fünf bis sieben Tagen abgewickelt, und er kann, wenn er keine Rückfracht sucht, die Rückreise sogleich wieder antreten. Die schwedischen Erzdampfer rechnen allgemein nicht mit Rückfracht, und sie verlassen den Hafen sofort nach der Ausladung. Fahrt der Erzdampfer bis zu den Industriebahnhäfen bei Schwelgern (Walsum), Alsum, Laar, Rheinhausen, Duisburg usw. weiter, so braucht er zur Fahrt zum wenigsten weitere vier Tage. Zur Rückreise auf dem Strome kommen wieder ebenso viele Tage hinzu. Die Fahrt kann nämlich mit Rücksicht auf den Uferschutz usw. nur in ganz gemäßigter Geschwindigkeit zurückgelegt werden. Bis Köln brauchte er mindestens fünf Tage. An Fracht würde der Dampfer nach gewissen Durchschnittssätzen auf dem Rhein etwa 2 Mark für die Tonne zu erwarten haben, während er auf See mit 7 bis 8 Mark Fracht rechnen kann. Das wirtschaftlich nicht sehr günstige Ergebnis wäre somit eine acht Tage längere Fahrt bei dem vierten Teile der Fracht. Unter so ungünstigen Umständen wird sich kaum ein Reeder finden, der seine Erzdampfer bis zum deutschen Niederrhein hinausschickte. Alle würden es sicher vorziehen, ihre Dampfer nur nach Rotterdam fahren und dort, wie es jetzt geschieht, die

Ladung in flachgehende Rheinkähne von einer Ladefähigkeit bis zu 2500 Tonnen überschlagen zu lassen. Für die Getreide-, Holz- und Petroleumdampfer ist dasselbe zu sagen. Sie haben alle damit zu rechnen, daß ihre Fahrt bis zu den niederrheinischen Häfen wesentlich langsamer vor sich geht als auf hoher See, und daß sie im Wettbewerb mit den großen Rheinkähnen sehr geringe Frachtraten erreichen werden. Die Umladekosten in Rotterdam, Antwerpen usw. stehn in keinem Verhältnis zu den weit höhern Selbstkosten des großen Seedampfers auf der Fahrt bis zum deutschen Niederrhein.

Aber sogar den Fall angenommen, daß es trotz alledem vorteilhaft wäre, die Massengüter in Seedampfern bis zum Niederrhein zu schaffen, so würde die Rheinschiffahrtsabgabe allein auf den Seedampfern zu lasten haben. Denn es ist unmöglich, den Rheinkähnen, denen der jetzige Wasserstand völlig genügt, die Lasten der Stromvertiefung, die sie nicht gebrauchen, aufzuerlegen und damit die zu entlasten, die ihnen ihre jetzigen Frachten wegnehmen. Dabei stünde es noch völlig dahin, welchen Ersatz die Rheinkähne für den Ausfall fänden, der aus dem direkten Verkehr der Seedampfer bis Duisburg und Köln notwendigerweise hervorgehn müßte.

Es ließe sich noch der Fall erörtern, daß die Stromvertiefung auf die Ansprüche der mittlern Frachtdampfer beschränkt werden könnte, die zwischen Hamburg und Rotterdam verkehren. Die Dampfer dieser Linien haben einen Tiefgang von vier bis fünf Metern, etwas mehr als die der jetzigen Rheinseedampfer. Zurzeit besorgen diesen Dienst meines Wissens folgende Reedereien: Batavier, Hamburg-Rotterdam Dampferlinie, Kgl. Niederländische Stromboot-Matschappij. Ihr Verkehr besteht im wesentlichen nur aus Stückgütern. Es würde sich also nur um eine Erweiterung des Stückgutverkehrs mittels Seedampfers bis Köln handeln. Hier ist aber immer zu beachten, daß Stückgüter niemals in so großen Mengen verfrachtet werden, daß sie ein beträchtliches Aufkommen an Schiffahrtsabgaben in Aussicht stellen könnten. Das finanzielle Erträgnis der Abgabenerhebung bliebe dabei so zweifelhaft, daß das ganze Unternehmen hieran scheitern müßte.

Wenn nun feststeht, daß die jetzigen Rheinkähne mit einer Ladefähigkeit bis zu 2500 Tonnen für den Verkehr auf dem Strome unter Einrechnung der Umladekosten in Rotterdam usw. vorteilhafter sind, weil sie verhältnismäßig rascher vorwärts kommen, im Betriebe billiger sind und wesentlich geringere Anlagelosten voraussetzen, so dürfte augenblicklich kaum ein wirtschaftliches Bedürfnis dazu vorliegen, den Rhein bis Duisburg oder Rheinhausen, dem obern Industrieafen, oder bis Köln in einen Seeweg mit sechs oder zwölf Metern regelmäßigem Wasserstande umzuwandeln.

Der mit den Stromverhältnissen des Rheins nicht bekannte Leser vermag sich übrigens kaum eine Vorstellung davon zu machen, welche Schwierigkeiten es der holländischen Regierung bereitet, den Rhein auf der jetzt zwischen den Uferstaaten vereinbarten Fahrtiefe von drei Metern unter Amsterdamer Null-

punkt zu halten. Es ist unglaublich, welche Mengen Kies und Sand der Rhein in Holland heranbringt und in der immer geringer werdenden Strömung absetzt. Die holländische Regierung muß fortgesetzt ganz bedeutende Mittel aufwenden, um das Fahrwasser von diesen Anschwemmungen freizuhalten. Man übertrage diese Aufgabe auf eine Fahrtiefe von sechs oder gar zwölf Metern, und man wird damit geradezu unmögliches fordern. Denn es ist immer zu bedenken, daß der Einfluß der Flut nur etwa bis Zaltbommel, also etwa nur einem Drittel des Weges reicht. Allein diese kaum oder nur mit Aufwendung ungeheurer Mittel lösbaren technischen Schwierigkeiten könnten die holländische Regierung bedenklich stimmen. Es bedürfte gar nicht der begreiflichen Rücksicht auf die eignen Häfen des Landes, vor allem Rotterdams, um die holländische Regierung dem Vorhaben durchaus abgeneigt zu machen.

Dennoch könnte es möglich sein, daß die holländische Regierung der Erhebung von Schiffsabgaben zustimmte. Sie könnte den Wunsch haben, einigermaßen Deckung für die großen Aufwendungen zu finden, die die Aufrechthaltung eines Fahrwassers von drei Metern Tiefe jetzt verursacht, und die sie nach der Rheinschiffsakte als eigne Ausgabe zu tragen hat. Es wäre auch zu verstehen, daß sich die Rheinschiffahrt bereit fände, in der Form von Schiffsabgaben einen Beitrag zu diesen Kosten zu leisten oder ihre völlige Deckung sicherzustellen. Denn diese Störungen, die zeitweilig bei niedrigem Wasserstande in Holland der Schiffahrt entstehen, sind so lästig, daß es sich wohl schon verlohnte, sich für noch größere Aufwendungen sogar unter eignen Opfern zu bemühen. Den Vertretern der Rheinschiffahrt fehlt es keineswegs an großzügigem Geschäftsgeiste, daß sie sich nicht mit einer solchen Erwägung befassen und befreunden könnten. Aber dann wäre doch immer nur für das Bedürfnis der Rheinschiffahrt in ihrem Umfange als Flußschiffahrt gesorgt. Das Interesse der großen Seeschiffahrt wäre dabei nicht berücksichtigt. Ohne Zweifel würde übrigens auch die Rheinseeschiffahrt in ihrem jetzigen Umfange viel, sogar sehr viel dabei gewinnen, und sie hätte allen Grund, sich an der Kostendeckung zu beteiligen; aber es würde sich dann nicht um die Schaffung eines neuen Seeweges nach Köln handeln. Wenn dieser das Ziel sein soll, muß er auf jeden Fall die direkte Verfrachtung der Massengüter in Dampfern bis zu elf Metern Tiefgang, die sich zugleich eine verhältnismäßig rasche Fahrt gestatten dürfen, ermöglichen. Alles andre wird den beabsichtigten Zweck niemals erreichen.

Wie überhaupt und mit welchen Kosten es geschehen kann, auf der flutlosen Strecke des Rheins einen regelmäßigen Wasserstand von elf bis zwölf Metern — der Seedampfer braucht unter dem Kiele jedenfalls noch eine freie Wassertiefe von einem Meter — zu schaffen und zu erhalten, das würde ein dankenswerter Gegenstand der Veröffentlichung aus den Vorarbeiten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sein. Dabei würde auch eine Aufklärung darüber gegeben werden müssen, ob zu befürchten steht, daß eine solche

Tieferlegung des Flußbettes die Grundwasserverhältnisse der umliegenden Landschaft nachtheilig beeinflusst. Wenn nicht die unausbleibliche Senkung des Grundwasserspiegels durch bestimmte Vorkehrungen ausgeglichen würde, dürfte dem Plan entschiedener Widerspruch aus den landwirtschaftlichen Kreisen des Niederrheins entgegentreten. Sollte die Lösung dieser Frage auf dem Wege der Kanalisierung des Stromes versucht werden, so wäre gründlich zu prüfen, ob nicht der jetzige Zustand der freien Fahrt jeden andern Vorteil der Vertiefung des Rheins durch Kanalisierung reichlich aufwöge.

Wie aus dieser kleinen Skizze, die keinen Anspruch auf erschöpfende Behandlung des Gegenstandes erhebt, hervorgeht, stehen der Schaffung eines großen Seeweges nach Köln nicht zu bestreitende Bedenken finanzieller und technischer Art entgegen. Auf der andern Seite sind die Vorteile gegenüber dem jetzigen Zustande sehr fraglicher Art. Es dürfte deshalb zweifelhaft sein, ob dieser Plan imstande ist, auf die sachkundigen Gegner der Schiffsabgaben nur irgendwie einzuwirken.



Die Dividendensysteme der Lebensversicherungsanstalten



ie vieljährige öffentliche Wirksamkeit der privaten Lebensversicherungsgesellschaften hat es wohl vermocht, den Versicherungsgedanken in das breiteste Publikum zu tragen und weite Kreise zu einer wirtschaftlich wertvollern Form der Fürsorge- und Sparsamkeit zu erziehen; sie vermochte es aber nicht, über den engen Kreis der Fachleute hinaus Kenntnisse über die technische Struktur der Lebensversicherung zu verbreiten, obwohl die Anstalten es sich in ihrem eignen Interesse dauernd angelegen sein lassen, durch Veröffentlichung populärer Darstellungen in der Presse und durch besondere Flugschriften in dieser Hinsicht aufklärend zu wirken. Ein Fehler ist es, daß die große Mehrzahl der Vertreter und der Agenten der Gesellschaften selbst nicht genügend auf diesem Gebiet orientiert ist; nicht wenige althergebrachte und nicht auszurottende Mißverständnisse und unrichtige Vorstellungen rühren von den mangelhaften Auskünften her, die die geschäftlichen Vertreter der Anstalt, mit denen das Publikum allein zu tun hat, nur allzu häufig erteilen. Andererseits kann dem versichernden Publikum auch der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß es sich für die technischen Grundlagen, auf denen die Lebensversicherung beruht, sehr wenig kümmert. Es gibt wohl kaum eine Einrichtung unsers heutigen Wirtschaftslebens, bei der das große Publikum weniger darüber im unklaren ist, was von ihr nach der Natur der Sache billigerweise verlangt werden kann und