

Die Rheinschifffahrt.

Hier ist nicht der Ort, um die grosse Frage der allgemeinen Verbesserung der Schifffahrt dieses grossen und schönen Flusses zu besprechen, ich will nur bemerken, dass nach meiner Ansicht die Regulirung des Rheins durch die, bei seiner Quelle befindlichen Seen sehr erleichtert wird. Aber in Folge meiner Erfahrungen in Betreff der Regulirung der Flüsse hege ich die Besorgniss, dass die Art und Weise, in der eine grössere Tiefe für die Schifffahrt bei kleinem Wasser bewerkstelligt wird, ein System, durch welches die Lage des Flusssands eines Fahrwassers geändert und derselbe durch die Gewalt des Stroms an die Ufer gedrängt wird, nur auf Kosten der Fähigkeit des Strombetts, Hochwasser aufzunehmen, erreicht wird. Das jetzt übliche Verfahren ist namentlich dann prinzipiell verwerflich, wenn, wie es hier der Fall ist, ein Fluss Treibeis führt, und aus den wärmeren südlichen Gegenden nach den kälteren des Nordens fliesst. Bei einem ungünstigen Zusammenreffen von Umständen können dadurch die schlimmsten Folgen entstehen.

Aber an dieser Stelle muss ich mich mit meinen Erörterungen auf die Nähe von Düsseldorf beschränken, auf die Nothwendigkeit und die geeignete Lage eines Hafens und einer Brücke über den Rhein.

Im Jahre 1873, nach einem 18jährigen Aufenthalt hier, und häufiger Beobachtung des Rheins, seiner Schifffahrt und des Treibeises auf dem Rhein, machte ich den Vorschlag, dass der Hafen an der Golzheimer Insel angelegt werden soll. Nach weiterem 7jährigem Studium dieser Sache muss ich an diesem Vorschlag festhalten, und empfehle desshalb das auf dem Plan Nr. 2 angegebene Project.

Der Zustand des Damms dem Rheinufer entlang, die geringen der Schifffahrt gebotenen Verladungs-Bequemlichkeiten, die Schiffbrücke, welche soviel Störung für die Schifffahrt und Anlass zu Unfällen gibt und die Anhäufung von Sandbänken am westlichen Ende der Brücke verursacht, sind ganz primitive Einrichtungen. Es nimmt desshalb alle unparteiischen Sachverständigen nicht Wunder, dass der Schifffahrtsverkehr in Düsseldorf ein immer schwächerer wird, obwohl diese Stadt als Verschiffungsort so sehr geeignet ist, nicht nur wegen der in der Nähe liegenden Fabriken, sondern auch wegen der grossen Industriebezirke in Elberfeld,

Barmen, Rittershausen, Hagen einerseits, und Gladbach, Aachen, Rheydt, Viersen andererseits.

Fügt man zu diesen Uebelständen noch die gefährliche unregelmässige Linie des Damms oder Quais an dem Extrados der Rhein - Curve, die natürliche scharfe Curve des Stroms gegenüber dem Bergerthor, und die verminderte Breite des Rheins, welche an dieser Stelle theilweise von den gemauerten Pfeilern der Schiffbrücke herrührt, welche die Sandbänke bei Oberkassel zur Folge haben, so ist dieser Zustand im höchsten Grade gefährlich und verursacht derselbe durch die Verengung des Strombettes das Festsetzen des Treib-Eises auf diesem Punkte, wie ich oft während der letzten 25 Jahre beobachtet habe. Niemals aber sah ich ein solches Festsetzen des Eises im Norden oder stromabwärts von der Stadt, dem Sicherheitshafen gegenüber, bei dem Friedhof und der Golzheimer Insel.

Die Stauung durch Eis und das Festsetzen desselben auf dem Grund scheint mir für die Sicherheit der Dämme und des Grunds und Bodens oberhalb der Stadt höchst gefährlich, aber auch für die Stadt selbst; schon aus diesem Grunde allein, ganz abgesehen von den Interessen des Handels, ist das Verlangen gerechtfertigt, dass zweckmässige und energische Maassregeln zur Abhülfe gegen diesen Uebelstand ergriffen werden.

Desshalb behaupte ich, dass ein Hafen an der Neustadt oder oberhalb derselben ganz und gar ungeeignet ist. Selbst nach geschehener Regulirung der Dammlinie in Düsseldorf und der sorgfältig ausgeführten Curven-Linien derselben, welche ich vorschlage, um die Aufnahme des Hochwassers und den Abfluss des Treibeises zu erleichtern, würden diese Quais, wenn sie auch so hoch erbaut wären, um Hochwasser und Treibeis von der Stadt fernzuhalten, doch unzweckmässig und unsicher wegen der Extrados der Curven sein und in Folge dessen wegen des raschen Laufs des Stroms an dieser Stelle. Es müssen deshalb die Schiffe in einem mit Werften in entsprechender Höhe zu versehenden geschlossenen Hafen untergebracht werden können, in welchem die Eisenbahnwaggons mit Hülfe der nöthigen Maschinen bester Construction direkt aus- und eingeladen werden können, damit das Umladen der Güter aus den Schiffen in die Waggons, oder in Fuhrwerke, auf's rascheste erfolgen kann. Ein solcher Hafen an dieser Stelle würde zu allen Zeiten, wo die Rheinschiffahrt im Gange ist, offen sein, und auch

als Sicherheitshafen dienen, wo Schiffe zur Zeit von Hochwasser und Eisgang aus- und umgeladen werden können, so dass sie sofort nach Wiedereröffnung der Schifffahrt ihre Reise mit voller Fracht wieder aufnehmen können, wodurch der durch Hochwasser dem Verkehr entstandene Schaden auf ein Minimum reduziert wird.

Ein Hafen in der Art, wie der, welchen ich auf Karte Nr. 2 auf der Golzheimer Insel skizzirt habe, würde bei richtiger Herstellung alle die erwähnten Vortheile besitzen, und auch für die Zunahme des Verkehrs eine Erweiterung zulassen, so dass, wie ich es in meiner Skizze im Jahr 1873 vorgeschlagen habe, das Haupt-Steuer-Amt, Schuppen und grosse Waarenniederlagen nebst einer Haltstelle für Eisenbahngüter-Züge noch angebracht werden könnten. In dieser Weise könnte die Verbindung der Eisenbahn mit der Schifffahrt mit Leichtigkeit und mit dem grössten Nutzen für Produzenten, Konsumenten und Transportanstalten hergestellt werden.

Die Verbesserung des Rheins und seiner Schifffahrt jetzt energisch vorzunehmen, wird von der Regierung beabsichtigt; sie muss unter allen Umständen zur Ausführung gelangen, wenn das Ziel erreicht werden soll, Landwirthschaft und Industrie so zu heben, dass die Konkurrenz mit dem Ausland in dem Maasse, zu welchem Deutschland befähigt ist, bestanden werden kann. Der Wassertransport auf dem Rhein bei einer Minimal-Wassertiefe für die Schifffahrt von $3\frac{1}{2}$ — 4 Meter, die bis zum Meer ohne Zweifel erlangt werden kann, ist in dieser Beziehung für die westlichen Provinzen geradezu eine Lebensfrage.

Wir dürfen aber bis zu der Ausführung dieses Werks, welches leider, wie es scheint, weit mehr Zeit in Anspruch nehmen wird, als dazu nach meinen Erfahrungen als Commissioner of Public Works in Ireland nöthig ist, die Hände nicht in den Schooss legen.

Jedenfalls sollten ohne Verzug auf dem Rhein Dampfer von verbesserter Construction in Anwendung kommen, wie solche in Amerika im Gebrauch sind, mit denen nicht nur auf dem Rhein, sondern auch auf der See gefahren werden kann. Düsseldorf sowohl, wie die andern Rheinhäfen, hätte dann directe Verbindung zu Wasser mit den überseeischen Ländern. (Es ist dies schon in den Jahren 1845—47 durch Segelschiffe erreicht worden.) Düsseldorf, welches in Folge seiner Lage für seine Umgebung der natürliche Hafen ist, würde dann bald auch zu Wasser einen Verkehr und eine Stellung auf dem Gebiet der Rheinschifffahrt erlangen, welche

der entsprechen würde, die es gegenwärtig im Eisenbahnverkehr einnimmt.

Am Schlusse dieses Theiles meiner Denkschrift angelangt, stelle ich noch das Verlangen nach einer gleichmässig hohen Stadtbrücke über den Rhein für gewöhnliche Wagen und Fuhrwerke, und Passagiere, wie in Rotterdam, die stromaufwärts von der neuen Kunstakademie nach Oberkassel zu errichten wäre. (Siehe die Skizze auf Plan Nr. 2). Die Brücke wäre mit einer Zufahrtsstrasse nach der Alleestrasse zu versehen. Diese Brücke hätte nicht nur als beständiges, für alle Zeiten dauerndes Verbindungsmittel mit dem linken Rheinufer, der Oberkasseler Seite, zu dienen, sondern sollte auch die Behörden in den Stand setzen, die ganz ungenügende Schiffbrücke mit ihren schlimmen Wirkungen auf den Lauf des Stroms und auf die Schifffahrt zu beseitigen, durch welche, wie ich bemerkt habe, eine Sandbank von 240 Fuss Breite in dem natürlichen Laufe, dem Bette des Stroms entstanden ist, und die ausser ihrem schlimmen Einfluss auf die Schifffahrt des Stroms dem Verkehr der Flösse, Boote, Dampfschiffe u. s. w. grosse Störung bereitet.

Diese bleibende städtische Hochbaubrücke in der von mir bezeichneten Lage ist aus vielen Gründen die zweckmässigste, nicht nur, weil sie eine weniger schädliche Wirkung auf den Strom ausübt, für die Rheinschifffahrt, sondern auch wegen ihres Zugangs von dem höher gelegenen Theil der Stadt in einer nahezu directen Linie mit dem Centralbahnhof, an einem Punkt, welcher nahezu der Mittelpunkt der künftig bedeutend erweiterten Stadt sein wird, und der deshalb von allen Seiten leicht zu erreichen wäre. Von dem niedriger gelegenen alten Theile der Stadt und von den Quais könnten directe Zugänge zu der Brücke führen. Von dem vorgeschlagenen Hafen kann in der Nähe des jetzigen Sicherheitshafens ein Weg zu dieser Brücke hergestellt werden. Der wichtigste Grund aber, warum ich gerade diese Stelle zur Anlage einer Brücke wähle, ist die Rücksichtnahme auf den Lauf und die Strömung des Flusses; denn hier macht der Fluss nur wenig oder gar keine Kurve, und ist ein gerader Abfluss für Hochwasser und Eis, und eine geeignete Zufahrt für Schiffe dadurch erreicht.
