

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Die Schiffbarmachung der Mosel

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1957) : Die Schiffbarmachung der Mosel, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 4, pp. 222-224

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132459>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

in Auftrag gegeben sind, befinden sich 6 von mehr als 50 000 t d w, 7 von 40 000—50 000 t d w, 18 von 30 000 bis 40 000 t d w, 11 von 16 000 — 30 000 t d w und nur einer mit weniger als 16 000 t d w. Andererseits haben französische Werften 1956 erstmalig aus Aufträgen für Erztransporter erheblicher Tonnage (15 000 bis 20 000 t Tragfähigkeit) profitiert.

Alle 1956 abgelieferten Neubauten wurden komplett mit Diesel- und Turbinenantrieb ausgerüstet. Im Kriege wurde im allgemeinen die Turbine bevorzugt. Bei den großen Oldampfern geschah dies überall dort, wo eine Antriebskraft von über 15 000 PS auf eine einzige Antriebswelle wirkt.

Die von ausländischen Reedereien eingegangenen Aufträge belaufen sich auf 540 000 BRT. Das stellt einen annehmbaren Prozentsatz der Gesamtproduktion des französischen Schiffbaus dar und bedeutet eine Deviseneinnahme in der Größenordnung von etwa 70 Mrd. ffrs. Von den 172 Handelsschiffen, die am 1. Oktober 1956 dem französischen Schiffbau in Auftrag gegeben waren, gehen 54 auf ausländische Rechnung. Seit 1947 haben 20 Länder Aufträge erteilt, unter ihnen sogar Großbritannien, die Niederlande und Schweden, die selbst über eine bedeutende Schiffbauindustrie verfügen. Von allen ausländischen Auftraggebern bleibt Norwegen der Hauptkunde.

Die französischen Werften zeigen eine klare Tendenz zur Spezialisierung ihrer Erzeugung. Die Tankerneubauten von mehr als 35 000 t laufen in Saint-Nazaire oder in Dünkirchen vom Stapel, wo sich 17 bzw. 23 Einheiten in Bau oder Montagevorbereitung befinden. Bestimmte Werften richten ihr Augenmerk hauptsächlich auf Erzfrachter zwischen 15 000 und 20 000 t und auf mittlere Tanker von rd. 20 000 t. Andere wiederum haben sich auf Frachter von 10 000 bis 13 000 t, auf Bananendampfer oder auf Küstenschiffe und kleine Frachter spezialisiert. Die Produktion verschiedener Werften wurde gleichzeitig auf Tanker größerer Tonnage (bis 30 000 t) und auf Frachter von 8000—9000 t d w. konzentriert. Sämtliche Tankeraufträge in Frankreich gingen an fünf Werften, drei Betriebe teilen sich in den Bau von Erzfrachtern und anderen Frachtern größerer Tonnage, während drei andere Werften Bananendampfer bauen. Die Produktivität der französischen Werften stieg seit dem Kriege um 15—20 %. Dieser Erfolg beruht besonders auf den Bemühungen, sich durch dauernden Druck auf die Selbstkosten an das internationale Preisniveau anzugleichen, und auf der relativen Spezialisierung der Werften bei Ausnutzung modernster Montageverfahren.

Die Schiffbarmachung der Mosel

Von einem Korrespondenten

Die Kanalisierung der Mosel wird für das Saarland folgenschwere Probleme aufwerfen, da die Wettbewerbslage der lothringischen Eisen- und Stahlindustrie eine wesentliche Verbesserung gegenüber der saarländischen erfährt. Noch liegen die Verhältnisse umgekehrt. Die Saalhütten haben auf dem süddeutschen Markt einen geringen Frachtvorsprung gegenüber den lothringischen Werken, der sich aus der kürzeren Entfernung ergibt. Das Projekt stieß nicht nur im Saarland, sondern auch in Luxemburg und im Rheinland auf starke Widerstände.

Von mancher Seite wurde in einer solchen Begünstigung der lothringischen Industrie zugunsten der konkurrierenden Reviere der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl eine versteckte Subvention, also ein Verstoß gegen die Bestimmung des Art. 4, Absatz c, des Montanunion-Vertrages erblickt, der besagt, daß es unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl ist, einem der Montan-Union unterliegenden Wirtschaftszweig Subventionen oder Beihilfen zu bewilligen. Es ist allerdings fraglich, ob die Hohe Behörde dieser Frage nachgehen wird und ob es zu einer Klage vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl kommen wird.

Neuerlichen Berichten zufolge sind auch in Frankreich Stimmen laut geworden, insbesondere aus dem nordfranzösischen Industriegebiet, die von einer Schiffbarmachung der Mosel abraten, und zwar nicht nur wegen der hohen Kosten — zwei Drittel der Gesamtbaukosten, die laufenden Unkosten für die Wasserbewirt-

schaffung und die Entschädigung an Luxemburg —, sondern auch, weil die seinerzeit errechnete Frachtersparnis nach Ausbau des Hafens Givet durch Belgien sich erheblich verringert, wodurch das Projekt als Ganzes an Interesse verliert.

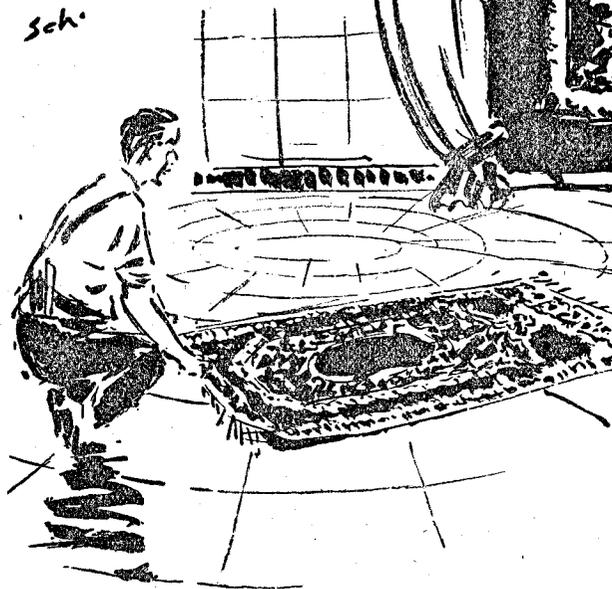
DAS VERTRAGSWERK

Im Rahmen des am 27. Oktober 1956 in Luxemburg geschlossenen Saarvertrages ist u. a. auch zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und dem Großherzogtum Luxemburg ein Abkommen über die Schiffbarmachung der Mosel zwischen Diedenhofen und Koblenz getroffen worden, das am 1. Januar 1957 in Kraft getreten ist. Wenn auch das Vorhaben über die Moselkanalisierung in keinem direkten Zusammenhang mit der deutsch-französischen Regelung der Saarfrage stand, so machte dennoch Frankreich die Rückgliederung des Saarlandes von der Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausbau dieses Wasserweges praktisch abhängig. Da höhere politische und wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel standen, stimmte die deutsche Regierung schließlich dem Vorhaben zu. Daraufhin nahm die französische Regierung Verhandlungen mit dem Großherzogtum Luxemburg auf, das gegen eine entsprechende Entschädigung dem Plan zustimmte. Das Projekt der Moselkanalisierung ist nicht, wie so oft angenommen wird, ein Vorhaben, das die französische Regierung im Laufe der deutsch-französischen Saarverhandlungen aufgegriffen hat, sondern schon wesentlich älteren Datums. Es geht sogar in die Zeit

vor dem ersten Weltkrieg zurück. Nach der Abtretung Elsaß-Lothringens auf Grund des Versailler Vertrages griff die französische Regierung dieses Vorhaben auf, weil sie durch den Bau eines solchen Kanals hoffte, die Bindungen Lothringens an Frankreich enger gestalten zu können. Nach Eröffnung der Teilstrecke Metz — Diedenhofen am 14. August 1932 wurde jedoch aus politischen Gründen zunächst von der Weiterführung des Baues abgesehen. Als 1940 das Département Moselle der deutschen Zivilverwaltung unterstellt wurde, griffen sehr bald deutsche Stellen das Projekt auf. Schon 1942 wurde mit den entsprechenden Arbeiten begonnen. Nach der Ratifizierung des Vertrages über die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl durch Frankreich im April 1952 nahm die französische Regierung mit den zuständigen Regierungen Verhandlungen auf, um die Mosel zwischen Diedenhofen und Koblenz zu kanalisieren. Vorübergehend haben sich deutsche, französische und luxemburgische Kommissionen mit diesem Projekt befaßt. Im September 1955 wurden auf Regierungsebene erneut deutsch-französische Sachverständigen-Untersuchungen durchgeführt, die am 20. Februar 1956 zum Abschluß kamen. Nunmehr wurde von Frankreich die Rückkehr des Saarlandes an die Bedingung geknüpft, die Mosel schiffbar zu machen. Hierdurch sollte der verkehrspolitischen Benachteiligung des lothringischen Industriegebietes ein Ende gesetzt werden. Die Versorgung der lothringischen Hütten- und Stahlwerke mit Ruhrkoks wird durch den Ausbau dieses Wasserweges billiger. Das gleiche gilt für die Transportkosten für den Export der Fertigerzeugnisse aus Lothringen über die Nordseehäfen.

TECHNISCHE DATEN

Der Vertrag sieht die Schiffbarmachung für 1500 t-Schiffe vor, also für fast alle auf dem Rhein verkehrenden Kähne. Frankreich übernimmt es ferner, auf seine Kosten den vorgenannten, seit 1932 bestehenden Teil des Moselkanals zwischen Metz und Diedenhofen für Schiffe gleicher Größe befahrbar zu machen. Die ersten rund 25 km der Mosel zwischen Diedenhofen und Apach durchströmen französisches Gebiet, die folgenden rund 50 km des Flußlaufes bilden die Grenze zwischen Luxemburg und der Bundesrepublik (Saarland), die übrigen rd. 200 km fließen auf deutschem Boden. Zur Sicherstellung des Verkehrs werden 13 Stauwehre mit Schleusen von je 165 m Länge und 12 m Breite gebaut. Der Talweg wird 2,5 m tief und mindestens 40 m breit. Die 13 Wehre werden bei Lehmen, Müden, Fankel, St. Aldegund, Enkirch, Zeltingen, Wintrich, Detzem, Trier, Grevenmacher, Palzem, Apach und Königsmacher errichtet; ferner je eine Schleuse an den obengenannten Wehren und an der Staustufe Koblenz. Bei Detzem und Königsmacher liegen die Schleusen in den Seitenkanälen. Neben den projektierten, den 18 Wehren entsprechenden Schleusen wird das Gelände für eine zweite Schleuse vorgesehen. Die Vorhäfen oberhalb und unterhalb der Schleusen stellen die Abwicklung eines Verkehrs von rund 10 Mill. t im Jahr sicher. Diese Vorhäfen werden von vornherein mit den Abmessungen für zwei Schleusen hergestellt. Bei Detzem



Wenn ich mal baue . . .

dann so, als sei das Leben ein einziges Fest.

Ich baue nicht luxuriös, aber ich baue ideenreich, im besten Sinne modern, mit allen jenen kleinen Raffinessen, die uns die letzten Jahre beschert haben.

Die Böden werden aus hellem Terrazzo sein, aus DYCKERHOFF-WEISS und hellem Gestein! Nicht nur in den Dielen, auf den Treppen, in der Küche, im Bad und auf der Terrasse, wie Sie vielleicht meinen, heller Terrazzo kommt vor allem in die Wohnräume. Es ist faszinierend, wie großzügig die Möbel wirken, wie die Teppiche sich abheben!

Praktisch ist das und so hygienisch. Wir haben keine Arbeit mit der Pflege und keine Kosten. Die Schönheit währt ewig.

Man hat eine besondere Technik der Verlegung. Metall- oder Plastikstreifen teilen den hellen Terrazzo architektonisch sehr reizvoll auf. Dann reißt er nicht, und der künstlerische Effekt ist noch viel stärker.



Wir schicken
auch gern unsere
schönen Druckschriften.

der Baustoff der Freude

DYCKERHOFF Zementwerke AG
Wiesbaden-Amöneburg

und Königsmacher wird je ein Seitenkanal von ungefähr 1 km Länge gebaut. Ferner sind fünf Sicherheitshäfen geplant, davon vier in Deutschland und einer in Frankreich. Diese Häfen sollen bei Behinderung durch Eis oder Hochwasser die auf der Mosel befindlichen Schiffe aufnehmen.

Bei dem Ausbau sollen die Bedürfnisse der Elektrizitätswirtschaft, der Landeskultur, der Fischerei, der Wasserwirtschaft und des Fremdenverkehrs berücksichtigt werden. Der Ausbau soll möglichst unter Schonung des Landschaftsbildes vorgenommen werden. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt durch die nationalen Wasserbauverwaltungen in engster Zusammenarbeit mit der am 29. Januar 1957 in Trier gegründeten „Internationalen Mosel-Gesellschaft m. b. H.“, die sich hauptsächlich mit der Finanzierung, aber auch mit der Prüfung und Begutachtung aller Bauvorhaben zu befassen hat. Nach Fertigstellung des Schiffahrtsweges fallen Betrieb und Unterhalt in die Zuständigkeit des Uferstaates, ebenso der Bau von Wasserkraftanlagen und die Ausnutzung der Wasserkraft.

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 102 Mill. DM, wovon 50 Mill. DM aus Deutschland, 50 Mill. DM aus Frankreich und 2 Mill. DM aus Luxemburg kommen. Die Geschäftsführung besteht aus einem deutschen und einem französischen Geschäftsführer; der Aufsichtsrat umfaßt 14 Mitglieder, nämlich je sechs Vertreter Deutschlands und Frankreichs und zwei Vertreter Luxemburgs. Die Gesellschaft wird steuerlich als Verwaltungsbehörde behandelt. Die mit der Ausführung der Arbeiten betrauten Unternehmen werden Geräte, Werkzeuge usw. zollfrei einführen können.

Die Kosten des Bauvorhabens sind nach dem Stand vom August 1955 auf 370 Mill. DM veranschlagt. Hier-von gehen zu Lasten Deutschlands 120 Mill. DM, Frankreichs 248 Mill. DM und Luxemburgs 2 Mill. DM. Die diesen Betrag übersteigenden Ausgaben werden durch zusätzliche deutsche und französische Einzahlungen im Verhältnis 120:250 gedeckt. In den deutschen 120 Mill. DM sind 60 Mill. DM eingeschlossen, die von den Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerken als verlorener Zuschuß für solche Anlagen geleistet werden, die sowohl der Schiffbarmachung als auch der Nutzung der Wasserkraft dienen. Auf der schiffbar gemachten Mosel werden Schiffahrtsabgaben erhoben

werden. Sie werden grundsätzlich den jeweiligen Abgaben auf Main und Neckar entsprechen. Die so erzielten Einnahmen werden in erster Linie für die Erhebungskosten, die Verwaltungskosten der Gesellschaft, die Kosten für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung und in letzter Linie zur Verzinsung und Amortisation des Baukapitals verwendet.

Die Schiffahrtsordnung wird sich eng an die für den Rhein geltende anschließen. Die Schiffahrt auf der Mosel wird für die Schiffe aller Flaggen frei sein. Auf der Mosel besteht kein Lotsenzwang. Für die Zollbehandlung gelten die Bestimmungen der in Mannheim am 17. Okt. 1868 unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte einschließlich ihrer späteren Änderungen und Ergänzungen; die Bestimmungen der Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe; die Bestimmungen des Abkommens zwischen den Rheinuferstaaten und Belgien vom 16. Mai 1952 über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschiffahrt verwendet wird; die entsprechende Anwendung der Bestimmungen dieses Abkommens kann unter den in seinem Art. 6 aufgeführten Voraussetzungen von jedem Vertragsstaat für den Bereich der Mosel gekündigt werden. Eine Moselkommission mit Sitz in Trier wird spätestens ein Jahr vor dem für die Großschiffahrt vorgesehenen Zeitpunkt eingesetzt, der Vertreter eines jeden der drei Uferstaaten angehören. Sie wird sich insbesondere mit der Schiffahrtsordnung auf der Mosel und den Modalitäten der Schiffahrtsabgaben befassen.

Frankreich übernimmt es, auf seine Kosten möglichst kurzfristig die erforderlichen Arbeiten auszuführen, um die Mosel zwischen Diedenhofen und Metz für Schiffe von 1500 t befahrbar zu machen.

Im französisch-luxemburgischen Vertrag über die an das Großherzogtum Luxemburg zu zahlenden Entschädigungen verzichtet Frankreich im Hinblick auf den durch die Moselkanalisierung zu erwartenden Ausfall von Einnahmen der luxemburgischen Eisenbahnen auf die Jahreszahlungen — Amortisierung und Zinsendienst seines Kapitalanteils —, die es von den luxemburgischen Eisenbahnen zu erhalten hat. Frankreich verpflichtet sich darüber hinaus zur unentgeltlichen Lieferung von 20 elektrischen Lokomotiven im Gesamtwert von 2 Mrd. frs an das Großherzogtum.

Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST: Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährl. DM 10,—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,— oder mit „Bibliographie der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, od. durch den Buchhandel