

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255455](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255455)

## V. Schiffsverkehr.

### A. Im allgemeinen.

#### 1. Die Rheinflotte im allgemeinen.

Der Bestand der Rheinflotte an Schiffen von 15 Tonnen und mehr Tragfähigkeit ist in der 19. Ausgabe des Rheinschiffsregisters Ende November 1914 vom Rheinschiffsregister-Verband nachgewiesen zu insgesamt 11 689 Rheinschiffen mit 33 041 Mann Besatzung.

Davon sind:

1745 Stück Dampfschiffe mit 424 360 indizierten Pferdestärken der Maschinen und  
9944 „ Segelschiffe und Schleppkähne mit 5 125 848 t Gesamttragfähigkeit.

Von den insgesamt 424 360 Pferdestärken der Dampfschiffe entfallen auf:

898 deutsche	Schiffe	254 882	Pferdestärken oder rund	60,1 %
638 <sup>1)</sup> niederländische	„	137 028	„	32,3 %
209 belgische	„	32 450	„	7,7 %

Von den insgesamt 5 125 848 t Tragfähigkeit der Segelschiffe und Schleppkähne entfallen auf:

3235 deutsche	Schiffe	2 347 203 t	oder rund	45,8 %
3998 <sup>1)</sup> niederländische	„	1 760 712 t	„	34,4 %
2642 belgische	„	997 481 t	„	19,4 %
7 britische	„	1 102 t	„	} 0,4 %
30 französische	„	9 312 t	„	
32 luxemburgische	„	10 035 t	„	

Bis Ausgang 1914 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert:

J a h r	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914 . . .	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 1914 . . . . .	.	.	.	.
Abgang „ „ 1914 . . . . .	.	.	.	.
Bestand Ende 1914	1745	8626	1318	11 689
gegen „ 1913	1759	8937	2395	13 091
Mithin Ausgang 1914 { mehr weniger	14	311	1077	1402

<sup>1)</sup> Bei den niederländischen Schiffen sind sämtliche Schiffe mitgezählt, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffsverkehrsakte ausgestellt ist; es sind also viele Schiffe darunter, die den Rhein oberhalb der niederländischen Grenze selten oder überhaupt nicht befahren.



## 2. Dampfschiffe und Motorboote.

Unter den in der 19. Ausgabe des Rheinschiffsregisters nachgewiesenen 1745 Stück Dampfschiffen der Rheinflotte sind:

170 Räderboote mit 128 540 indizierten Pferdestärken der Maschinen  
1575 Schraubenboote " 295 820 " " " " "

Zusammen 424 360 indizierte Pferdestärken.

Davon entfallen 191 330 Pferdestärken auf die preußischen Rheindampfer und 63 552 Pferdestärken auf die der übrigen deutschen Rheinuferstaaten.

Bezüglich der Verwendung der Dampferflotte ist zu bemerken, daß:

198 Dampfer = rund 11,4% der Personenbeförderung dienen,  
71 " = " 4,1% " Personen- und Güterbeförderung,  
278 " = " 15,9% " Güterbeförderung,  
1126 " = " 64,5% dem Schleppdienst,  
21 " = " 1,2% " Schleppdienst und der Güterbeförderung,  
51 " = " 2,9% verschiedenen Zwecken.

Zusammen 1745 Dampfer = 100,0%.

Von den Güterdampfern sind die größten auf dem Rhein und damit die größten Flußdampfer Europas die 1906 und 1907 in Bolnes erbauten Schraubendampfer „Karlsruhe IX, Erbgroßherzog von Baden“, „Karlsruhe X, Prinz Max“ und „Karlsruhe XI, Prinz Bertold“. Diese drei Schiffe haben je eine Länge von 83 m, eine Breite von 10,08 m und 2,50 m Tiefgang. Die Ladefähigkeit beträgt je 1306 t bei 650 und 600 indizierten Pferdestärken der Maschinen. Es folgt der Schraubendampfer „Karlsruhe VIII, Max Honsell“, der 80 m lang und 9,70 m breit ist und bei 2,50 m Tiefgang eine Ladefähigkeit von 1310 t besitzt.

Der Bestand der Rhein-See-Dampfer betrug Ende 1914 = 63. Der größte Dampfer ist, wie bisher, „Bingen“ mit einer Länge von 73 m bei 10,06 m Breite, 4,38 m Tiefgang und 1770 t Ladefähigkeit bei 600 indizierten Pferdestärken, der kleinste „Arion“ bei 36,7 m Länge, 6,26 m Breite, 3,57 m Tiefgang, einer Ladefähigkeit von 342 t und 160 indizierten Pferdestärken.

Von den Schleppdampfern, die etwa  $\frac{2}{3}$  der ganzen Dampferflotte ausmachen, sind die größten und stärksten nach den Angaben im Rheinschiffsregister 1914 die Radschleppdampfer „Rob. Muser“ mit 2200 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes XXII“ mit 75,0 m Länge, 8,9 m Breite, 1,25 m Tiefgang und 1700 indizierten Pferdestärken, „Hugo Stinnes I und II“ mit je 72,0 m Länge, 20,44 m Breite, 1,25 m Tiefgang und 1500 indizierten Pferdestärken, „T. Schürmann Söhne VI“ mit 1500 indizierten Pferdestärken, „Franz Haniel XIV“, 73,20 m lang, 8,80 m breit, 1500 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes VII“, 72,0 m lang, 8,80 m breit und 1450 indizierten Pferdestärken, „Raab, Karcher & Cie. Nr. VI und VII“ mit je 73,20 m Länge, 8,80 m Breite und 1400 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes XVII und XXI“ mit 73,0 m Länge und 9,0 m Breite beziehungsweise 73,3 m Länge und 8,84 m Breite sowie mit je 1400 indizierten Pferdestärken, „Kannengießer III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1914 im Betrieb:

a) Motorboote: bei Karlsruhe . . . . .	2
„ Rheinau . . . . .	3
„ Mannheim . . . . .	18
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:	
bei Karlsruhe . . . . .	1
„ Mannheim . . . . .	3

Zusammen 27 gegenüber 33 im Vorjahr.



Auf der hessischen Rheinstrecke waren 31 Motorboote mit rund 558 Pferdestärken vorhanden. Davon dienten 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 12 dem Ortspersonenverkehr und 14 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehrten auf der hessischen Mainstrecke 5 Motorboote mit zusammen 100 Pferdestärken, von denen 1 dem Ortspersonenverkehr und 4 dem Privatgebrauch dienten. — Als Betriebsmittel wurde fast durchweg Benzin, nur bei 2 Booten Petroleum, bei 2 Benzol und bei 3 Rohöl benutzt.

In der preußischen Stromstrecke waren 206 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3152,0 indizierten Pferdestärken, gegen 212 mit 3183,9 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

4 dem Strompolizei- und Baudienst,
76 „ Fährdienst,
73 „ Ortspersonenverkehr,
7 anderen gewerblichen Zwecken,
39 dem Privatgebrauch,
7 sonstigen Zwecken.

Mit Beginn des Krieges sind davon 31 Motorboote in den Dienst der Heeresverwaltung eingestellt worden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main . . . . .	20 Motorboote mit zusammen	320,6 Pferdestärken
2. Lahn . . . . .	12 „ „ „	110 „
3. Mosel . . . . .	8 „ „ „	97 „
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	30 „ „ „	505,5 „
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein	1 „ „ „	4,5 „

Zusammen 71 Motorboote mit zusammen 1037,6 Pferdestärken gegen 70 Motorboote mit 990,6 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten sind während des Krieges 2 an die Militärverwaltung übergegangen.

Unter den Motorbooten, bei denen als Betriebsmaterial fast ausschließlich Benzin, bei wenigen Petroleum, ganz vereinzelt Naphtha, Spiritus oder Benzol benutzt wird, hat das stärkste einen Motor von 90 Pferdestärken.

Nach niederländischen Mitteilungen betrug der Bestand der in Niederland heimatsberechtigten Dampfschiffe, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte ausgestellt worden ist, nach der Zählung im Jahr 1914 = 608 Dampfschiffe, und zwar:

516 Schleppdampfer,
54 Güterdampfer,
11 Personendampfer (darunter 10 Raddampfer)
und 27 Motor-Güterschiffe.

Unter den Dampfschiffen sind auch die Schiffe inbegriffen, die den Rhein oberhalb der Grenze selten oder überhaupt nicht befahren.

### 3. Segelschiffe und Schleppkähne.

Unter den 9944 Stück Segelschiffen und Schleppkähnen der Rheinflotte sind:

8626 eiserne	mit 4 833 427,7 t	Tragfähigkeit,
1318 hölzerne	„	292 420,7 t



Die mittlere Tragfähigkeit der eisernen (560,3 t) übertrifft also diejenige der hölzernen (221,9 t) fast um das Dreifache. Die Zahl der für den Massentransport bestimmten großen eisernen Schleppkähne von mehr als 1000 t Tragfähigkeit betrug:

im Herbst 1914 = 1382	im Herbst 1904 = 752
" " 1912 = 1300	" " 1902 = 647
" " 1910 = 1229	" " 1900 = 537
" " 1908 = 1020	" " 1898 = 410
" " 1906 = 890	" " 1896 = 277

ist also in anhaltendem Zunehmen begriffen, während der Bestand der größeren Holzschiffe über 500 t Tragfähigkeit allmählich abnimmt. Die Zahl derselben betrug:

im Herbst 1914 = 1	im Herbst 1904 = 10
" " 1912 = 2	" " 1902 = 10
" " 1910 = 4	" " 1900 = 15
" " 1908 = 4	" " 1898 = 17
" " 1906 = 6	" " 1896 = 17

Von den 1382 eisernen Schleppkähnen über 1000 t Tragfähigkeit gehören 627 der preußischen Rheinflotte an.

Eine Übersicht der größten Schleppkähne gibt die nachfolgende Zusammenstellung:

Lfde. Nr.	Name	Abmessungen			Tragfähigkeit t
		Länge m	Breite m	Tiefgang m	
1	Karl Schroers 31 . . . . .	123,0	14,08	2,85	3583
2	Transport I . . . . .	105,9	12,10	2,84	2596
3	Thyssen VI . . . . .	105,9	12,12	2,83	2583
4	" VII . . . . .	105,9	12,11	2,80	2568
5	" IV . . . . .	105,7	12,10	2,82	2581
6	" V . . . . .	105,7	12,10	2,83	2581
7	Richard IV . . . . .	102,9	12,08	2,98	2635
8	T. Schürmann Söhne Nr. 24	100,0	12,00	2,85	2530
9	" " " 23	100,0	12,00	2,80	2430

#### 4. Schiffsverkehr.

Für den Schiffsverkehr oberhalb Mannheim ist bezeichnend die Schiffsbewegung durch die Schiffbrücken zu Maximiliansau und Speyer, die aus nachstehender Übersicht ersichtlich ist:

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
<b>Maximiliansau:</b>							
zu Berg . . . . .	65	2619	2684	3 803	—	3 803	6 487
zu Tal . . . . .	66	2601	2667	3 787	1	3 788	6 455
<b>Zus. Maximiliansau gegen 1913</b>	131	5220	5351	7 590	1	7 591	12 942
	197	6350	6547	9 624	—	9 624	16 171
<b>Speyer:</b>							
zu Berg . . . . .	117	2424	2541	4 337	—	4 337	6 878
zu Tal . . . . .	108	2441	2549	4 415	—	4 415	6 964
<b>Zusammen Speyer gegen 1913</b>	225	4865	5090	8 752	—	8 752	13 842
	62	5853	5915	11 528	—	11 528	17 443



Über den Verkehr auf den einzelnen Stromstrecken des preußischen Rheins ist folgendes zu berichten:

Es durchfahren:

die Schiffbrücke zu	1914			1913		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz . . . . .	18 044	30 563	48 607	22 414	38 499	60 913
Cöln . . . . .				31 622	41 375	72 997
Wesel . . . . .	19 913	44 717	64 630	26 862	63 285	90 147

Die Schiffbrücke zu Cöln ist vom Beginn der Mobilmachung ab als Kriegsbrücke in Linz aufgeschlagen worden. Eine Anschreibung des Verkehrs hat nicht stattgefunden.

Die Art des Verkehrs zeigt folgende Übersicht:

Schiffbrücke zu	Personen-dampfer und Motorboote	Güter- und Schlepp-dampfer	Zusammen Dampfer	Geschleppte Kähne	Freifahrende Segelschiffe	Zusammen geschleppte Kähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Coblenz . . . . .	3577	14 467	18 044	30 389	174	30 563	48 607
Wesel . . . . .	1362	18 551	19 913	42 497	2220	44 717	64 630

Der gesamte Schiffsverkehr ausschließlich der Flöße durch die Schiffbrücke bei Wesel in den letzten 13 Jahren betrug:

Fahrzeuge insgesamt: — Darunter freifahrende Segelschiffe:

	Anzahl	Anzahl	Prozentsatz
1914	64 630	2220	3,4
1913	90 147	2909	3,2
1912	84 647	2746	3,2
1911	82 921	2643	3,2
1910	82 639	2999	3,6
1909	80 585	3289	4,1
1908	67 880	3334	5,0
1907	78 078	3660	4,7
1906	72 309	3832	5,3
1905	64 308	4151	6,3
1904	65 868	4501	6,8
1903	62 477	5513	9,0
1902	53 272	5294	9,9

Ein Bild des Schiffsverkehrs durch die Brücke über den Königshafen bei Rotterdam in den letzten 6 Jahren gibt folgende Übersicht:

Durchgefahrene Schiffe	1914	1913	1912	1911	1910	1909
Rheinschiffe . . . . .	9 547	13 851	15 407	13 686	13 590	12 737
Sonstige Flußschiffe . . . . .	2 329	2 769	2 797	3 213	3 151	3 468
Flußdampfschiffe . . . . .	16 631	22 558	22 239	20 264	18 844	18 078
Seeschiffe . . . . .	1 140	1 598	1 646	1 359	1 636	1 449
Zusammen	29 647	40 776	42 089	38 522	37 221	35 732
Durchschnittlich in 24 Stunden	81	112	115	105	102	98



## B. Schiffsverkehr in Deutschland.

Nachweisungen über die Zahl der in den größeren deutschen Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge sind in den Beilagen V\* und VI\* enthalten.

Nach den vom Bundesrat am 25. Juni 1908 erlassenen, am 1. Januar 1909 in Kraft getretenen Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen findet bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  Tonne) eine Anschreibung der Güter nicht statt. Diese Fahrzeuge sind bei der Ankunft und dem Abgang in Häfen als leer anzuschreiben. Hierzu wird preußischerseits bemerkt, daß in einzelnen Häfen die ohne Ladung ein- und auslaufenden Schiffe nicht angeschrieben werden, wodurch die größere Verschiedenheit in den entsprechenden Zahlen sich erklärt.

Einen Vergleich des Schiffsverkehrs in 23 deutschen Rheinhäfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht:

Im Hafen zu	angekommen				abgegangen			
	1914	darunter Dampf- schiffe	1913	darunter Dampf- schiffe	1914	darunter Dampf- schiffe	1913	darunter Dampf- schiffe
Straßburg . . . . .	1 942 <sup>1)</sup>	209	4 268 <sup>2)</sup>	1 885	1 947 <sup>3)</sup>	210	4 262 <sup>4)</sup>	1 887
Kehl . . . . .	1 068	193	1 694	488	1 071	194	1 700	490
Lauterburg . . . . .	302	—	1 069	583	306	—	1 063	583
Karlsruhe . . . . .	2 075	177	3 464	1 159	2 065	172	3 445	1 153
Speyer . . . . .	681	26	1 090	319	688	27	1 088	321
Mannheim mit Rheinau . . . . .	12 202	1 526	18 089	5 892	11 799	1 538	17 366	5 956
Ludwigshafen . . . . .	5 862	1 239	10 771	4 381	5 882	1 241	10 789	4 380
Worms . . . . .	2 942	1 561	4 408	2 487	2 947	1 566	4 446	2 494
Gernsheim . . . . .	1 018	399	1 810	1 116	1 023	402	1 809	1 116
Gustavsburg . . . . .	2 019	390	2 364	492	1 995	396	2 358	489
Mainz . . . . .	5 521	2 044	9 983	5 845	5 622	2 164	9 986	5 856
Biebrich . . . . .	2 041	1 765	4 668	4 414	1 827	1 572	4 056	3 967
Schierstein . . . . .	190	8	191	15	190	8	196	21
Bingen . . . . .	2 071	1 525	6 210	5 525	2 078	1 538	6 260	5 579
Oberlahnstein . . . . .	1 727	1 333	2 448	1 720	1 153	964	1 584	1 333
Coblenz . . . . .	2 968	2 345	3 538	2 668	1 754	1 676	2 233	2 093
Cöln . . . . .	7 277	5 044	9 719	6 141	5 208	4 585	6 480	5 607
Mülheim . . . . .	2 833	1 995	3 748	2 566	2 561	2 240	3 728	3 136
Neuß . . . . .	1 761	304	2 636	500	1 657	280	2 319	487
Düsseldorf . . . . .	7 220	3 799	9 744	4 679	6 027	3 860	8 172	5 009
Uerdingen . . . . .	2 806	2 178	4 718	3 758	2 820	2 193	4 732	3 774
Duisburg-Ruhrorter Häfen	43 477	14 110	60 588 <sup>5)</sup>	19 098	43 023	13 529	60 270 <sup>6)</sup>	18 827
Wesel . . . . .	3 330	1 966	4 312	2 747	2 976	1 609	4 244	2 659

<sup>1)</sup> Hierunter 9 Kanalkähne (1 beladener und 8 leere), die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen. <sup>2)</sup> Hierunter 4 leere Motorschiffe und 34 Kanalkähne (3 beladene und 31 leere), zusammen 38 Schiffe, die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen. <sup>3)</sup> Hierunter 3 leere Motorschiffe und 5 leere Kanalkähne, zusammen 8 Schiffe, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und alsdann zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzten. <sup>4)</sup> Hierunter 6 leere Motorschiffe und 25 Kanalkähne (4 beladene und 21 leere), zusammen 31 Schiffe, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und alsdann zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzten. <sup>5)</sup> Die leeren Schiffe wurden im ersten Halbjahr von den Firmen nicht angeschrieben.



### C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Die Zahl der beladen und unbeladen zu Berg und zu Tal über die deutsch-niederländische Grenze gegangenen Schiffe mit Angabe des Heimatstaates und der Schiffsgattung ist in den Beilagen VII 1. A. nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

1914 zu Berg	25 718 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	429
1914 „ Tal	26 150 „ „ „ „	568
zusammen 1914	51 868 Schiffe, „ „ „ „	997.

Die Zahl der ohne Ladung über die Grenze gegangenen Segelschiffe und Schleppkähne hat betragen:

im Jahr 1914: 9414 von insgesamt 47 324 Segelschiffen und Schleppkähnen.

Trennt man die Gesamtzahl der über die Grenze gegangenen Schiffe nach ihrer Nationalität, so führten:

31 357 = 60,5 %	die niederländische Flagge,
12 012 = 23,2 %	„ Flagge deutscher Staaten,
8 385 = 16,2 %	„ belgische Flagge,
43 = 0,08 %	„ britische Flagge,
71 = 0,14 %	andere Flaggen.

Wie wiederholt hervorzuheben ist, beschränkt sich das starke Vorwiegen der Schiffe unter niederländischer Flagge auf den Stromverkehr unterhalb Duisburg-Ruhrort, während auf der ganzen deutschen Strecke oberhalb Duisburg-Ruhrort die deutsche Flagge vorwiegt.

Die Angaben der Niederländischen Zollstelle zu Lobith sind ebenfalls in Beilage VII unter 1. B. enthalten.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

zu Berg	25 767 Schiffe, gegen 48 117 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	26 148 „ „ 48 651 „ „
Zusammen	51 915 Schiffe, gegen 96 768 Schiffe im Vorjahr.

Von den 51 915 Schiffen führten:

30 861 = 59,44 %	die niederländische Flagge,
11 789 = 22,71 %	„ Flagge deutscher Staaten,
9 140 = 17,6 %	„ belgische Flagge,
42 = 0,08 %	„ britische Flagge,
83 = 0,16 %	andere Flaggen.