

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255465](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255465)

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 ¹⁾ 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 ¹⁾ 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 1915 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert:

Jahr	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914 . . .	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 1915	87	349	4	440
Abgang „ „ 1915	—	8	—	8
Bestand Ende 1915	1832	8967	1322	12 121
gegen „ 1914	1745	8626	1318	11 689
Mithin Ausgang 1915	87	341	4	432
{ mehr				
{ weniger	—	—	—	—

¹⁾ 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 war 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. Müser“ 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, „Kannengießerei III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1915 im Betrieb:

a) Motorboote: bei Karlsruhe	—	(Von den bei Karlsruhe vor-
„ Rheinau	3	handenen 2 Motorbooten
„ Mannheim	12	war das eine von der Mili-
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:		tärbehörde beschlagnahmt,
bei Karlsruhe	1	das andere wegen Benzin-
„ Mannheim	3	mangels stillgelegt.)

Zusammen 19 gegenüber 27 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke waren 32 Motorboote mit rund 530 Pferdestärken vorhanden. Davon dienten 3 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 11 dem Ortspersonenverkehr und 15 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. Durch die infolge des Krieges erfolgte Beschlagnahme des Benzins war der Motorbootsverkehr im Berichtsjahr sehr beschränkt.

In der preußischen Stromstrecke waren 209 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3304,52 indizierten Pferdestärken, gegen 206 mit 3152,0 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

4 dem Strompolizei- und Baudienst,
80 „ Fährdienst,
69 „ Ortspersonenverkehr,
7 anderen gewerblichen Zwecken,
42 dem Privatgebrauch,
7 sonstigen Zwecken.

Mit Beginn des Krieges sind davon 32 Motorboote in den Dienst der Heeresverwaltung eingestellt worden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main	21 Motorboote mit zusammen	341,6 Pferdestärken
2. Lahn	12 „ „ „	110 „
3. Mosel	9 „ „ „	102 „
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	34 „ „ „	556,5 „
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein	1 „ „ „	4,5 „

Zusammen 77 Motorboote mit zusammen 1114,6 Pferdestärken

gegen 71 Motorboote mit 1037,6 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten sind während des Krieges 1 an die Militärverwaltung übergegangen (1 Motorboot ist 1915 von der Militärverwaltung zurückgekauft worden).

Unter den Motorbooten, bei denen als Betriebsmaterial fast ausschließlich Benzin, bei wenigen Petroleum und Benzol, ganz vereinzelt Naphtha, Spiritus, Rohöl oder Gasöl benutzt wird, hat das stärkste einen Motor von 120 Pferdestärken (Rohölmotor).

Der Bestand der niederländischen Rheindampferflotte hat sich vermehrt um 40 Schleppdampfer und um 1 Motorgüterschiff und hat sich, soweit bekannt, vermindert um 3 Schleppdampfer. Ausgang 1915 betrug sonach der Bestand:

553 Schleppdampfer,
54 Güterdampfer,
11 Personendampfer (darunter 10 Raddampfer)
28 Motor-Güterschiffe

Zusammen 646 Dampfschiffe.

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:

Lfd. Nr.	N a m e	A b m e s s u n g e n			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
Maximiliansau:							
zu Berg	13	1805	1818	3075	—	3075	4 893
zu Tal	13	1795	1808	3113	—	3113	4 921
Zus. Maximiliansau gegen 1914	26	3600	3626	6188	—	6118	9 814
	131	5220	5351	7590	1	7591	12 942
Speyer:							
zu Berg	119	1656	1775	3323	—	3323	5 098
zu Tal	120	1650	1770	3307	—	3307	5 077
Zusammen Speyer gegen 1914	239	3306	3545	6630	—	6630	10 175
	225	4865	5090	8752	—	8752	13 842

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

die Schiffbrücke zu	1915			1914		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	13 787	25 698	39 485	18 044	30 563	48 607
Cöln	—	—	—	—	—	—
Wesel	8 917	20 827	29 744	19 913	44 717	64 630

Die Schiffbrücke zu Cöln war bei Beginn der Mobilmachung als Kriegsbrücke in Linz aufgeschlagen worden. Seit 20. Dezember 1915 befindet sich die Brücke zur Aufbewahrung in der Brohler Hafentucht. 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	2655	11 132	13 787	25 598	100	25 698	39 485
Wesel	723	8 194	8 917	18 904	1923	20 827	29 744

Der gesamte Schiffsverkehr ausschließlich der Flöße durch die Schiffbrücke bei Wesel in den letzten 14 Jahren betrug:

	Fahrzeuge insgesamt:		Darunter freifahrende Segelschiffe:	
	Anzahl	Prozentsatz	Anzahl	Prozentsatz
1915	29 744	6,5	1923	6,5
1914	64 630	3,4	2220	3,4
1913	90 147	3,2	2909	3,2
1912	84 647	3,2	2746	3,2
1911	82 921	3,2	2643	3,2
1910	82 639	3,6	2999	3,6
1909	80 585	4,1	3289	4,1
1908	67 880	5,0	3334	5,0
1907	78 078	4,7	3660	4,7
1906	72 309	5,3	3832	5,3
1905	64 308	6,3	4151	6,3
1904	65 868	6,8	4501	6,8
1903	62 477	9,0	5513	9,0
1902	53 272	9,9	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	1915	1914	1913	1912	1911	1910
Rheinschiffe	4 777	9 547	13 851	15 407	13 686	13 590
Sonstige Flußschiffe	2 283	2 329	2 769	2 797	3 213	3 151
Flußdampfschiffe	9 415	16 631	22 558	22 239	20 264	18 844
Seeschiffe	289	1 140	1 598	1 646	1 359	1 636
Zusammen	16 764	29 647	40 776	42 089	38 522	37 221
Durchschnittlich in 24 Stunden	46	81	112	115	105	102

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:

1915 zu Berg	11 567 Schiffe,	darunter für den Rhein-See-Verkehr	—
1915 „ Tal	11 966 „	„ „ „	—
zusammen 1915	23 533 Schiffe,	„ „ „	—

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

im Jahr 1915: 7432 von insgesamt 21 517 Segelschiffen und Schleppkähnen.

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

- 17 666 = 75,0 % die niederländische Flagge,
- 5 571 = 23,7 % „ Flagge deutscher Staaten,
- 231 = 1,0 % „ belgische Flagge,
- = 0,0 % „ britische Flagge,
- 65 = 0,3 % 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	. . . 11 610 Schiffe,	gegen 25 767 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	. . . 12 050 „	„ „ 26 148 „ „ „
Zusammen	23 660 Schiffe,	gegen 51 915 Schiffe im Vorjahr.

Von den 23 660 Schiffen führten:

- 17 294 = 73,1 % die niederländische Flagge,
- 5 194 = 21,95 % „ Flagge deutscher Staaten,
- 1 072 = 4,53 % „ belgische Flagge,
- 100 = 0,42 % andere Flaggen.

Ort	1915	1914	1913	1912	1911	1910	1909	1908	1907	1906	1905	1904	1903	1902	1901	1900
1. Duisburg	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567	11 567
2. Duisburg	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966	11 966
3. Duisburg	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533	23 533
4. Duisburg	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610	11 610
5. Duisburg	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050	12 050
6. Duisburg	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660	23 660
7. Duisburg	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294	17 294
8. Duisburg	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194
9. Duisburg	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072
10. Duisburg	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100