

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255473](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255473)

## 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	„ „
30 französische	„	9 312 t	„ „ 0,4 %
32 luxemburgische	„	10 035 t	„ „

Bis Ausgang 1916 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 1916	135	670	10	815
Abgang „ „ 1916	—	9	—	9
Bestand Ende 1916	1880	9287	1328	12 495
gegen „ 1915	1832	8967	1322	12 121
Mithin Ausgang 1916	{ mehr weniger	48 —	320 —	6 —

<sup>1)</sup> Bei den niederländischen Schiffen sind sämtliche Schiffe mitgezählt, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22. der revidierten Rheinschiffahrtsakte 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 Berthold“. 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“, 7,20 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 1916 im Betrieb:

a) Motorboote:	bei Karlsruhe	4
	„ Rheinau	3
	„ Mannheim	11
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:		
	bei Karlsruhe	1
	„ Mannheim	3
	Zusammen	22 gegenüber 19 im Vorjahr

Auf der hessischen Rheinstrecke waren 32 Motorboote mit rund 531 Pferdestärken vorhanden. Davon dienten 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 11 dem Ortspersonenverkehr und 16 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehrten auf der hessischen Mainstrecke 6 Motorboote mit zusammen 115 Pferdestärken, von denen 2 dem Ortspersonenverkehr und 4 dem Privatgebrauch dienten. Für militärische Zwecke waren 2 weitere Motorboote eingestellt. — Als Betriebsmittel wurde fast durchweg Benzin benutzt; bei 2 Booten wird Petroleum, bei 6 Benzol und bei 3 Rohöl verwendet. Durch die infolge des Krieges erfolgte Beschlagnahme des Benzins war der Motorbootsverkehr im Berichtsjahr sehr beschränkt.

In der preußischen Stromstrecke waren 200 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3169,02 indizierten Pferdestärken, gegen 209 mit 3304,52 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

4 dem Strompolizei- und Baudienst,
80 „ Fährdienst,
61 „ Ortspersonenverkehr,
7 anderen gewerblichen Zwecken,
43 dem Privatgebrauch,
5 sonstigen Zwecken.

Mit Beginn des Krieges sind davon 32 Motorboote in den Dienst der Heeresverwaltung eingestellt worden, von welchen sich Ende des Berichtsjahres noch 31 Motorboote im Dienst befanden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main . . . . .	20	Motorboote mit zusammen	301,6	Pferdestärken
2. Lahn . . . . .	12	„ „ „	110	„
3. Mosel . . . . .	8	„ „ „	78	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen . . . . .	33	„ „ „	555,0	„
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein . . . . .	1	„ „ „	4,5	„

Zusammen 74 Motorboote mit zusammen 1049,1 Pferdestärken

gegen 77 Motorboote mit 1114,6 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten ist 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 im Jahr 1916 vermehrt um 195 Segelschiffe, 19 Dampfschiffe und 4 Motorboote. Abgegangen sind — soweit bekannt geworden — 7 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	„ „ 1906 = 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.	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
<b>Maximiliansau:</b>							
zu Berg . . . . .	6	1846	1852	3177	—	3177	5 029
zu Tal . . . . .	6	1846	1852	3153	—	3153	5 005
<b>Zus. Maximiliansau gegen 1915</b>	12	3692	3704	6330	—	6330	10 034
	26	3600	3626	6188	—	6188	9 814
<b>Speyer:</b>							
zu Berg . . . . .	92	2034	2126	3660	—	3660	5 786
zu Tal . . . . .	91	2025	2116	3670	—	3670	5 786
<b>Zusammen Speyer</b>	183	4059	4242	7330	—	7330	11 572
<b>gegen 1915</b>	239	3306	3545	6630	—	6630	10 175

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

die Schiffbrücke zu	1916			1915		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	13 080	24 618	37 698	13 787	25 698	39 485
Wesel	8 412	20 860	29 272	8 917	20 827	29 744

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	2538	10 542	13 080	24 496	122	24 618	37 698
Wesel	596	7 816	8 412	19 179	1681	20 860	29 272

Der gesamte Schiffsverkehr ausschließlich der Flöße durch die Schiffbrücke bei Wesel in den letzten 15 Jahren betrug:

	Fahrzeuge insgesamt:		Darunter freifahrende Segelschiffe:	
	Anzahl	Prozentsatz	Anzahl	Prozentsatz
1916	29 272	5,7	1681	5,7
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:

Durchgefahrte Schiffe	1916	1915	1914	1913	1912	1911
Rheinschiffe	4 628	4 777	9 547	13 851	15 407	13 686
Sonstige Flußschiffe	2 521	2 283	2 329	2 769	2 797	3 213
Flußdampfschiffe	9 325	9 415	16 631	22 558	22 239	20 264
Seeschiffe	550	289	1 140	1 598	1 646	1 359
Zusammen	17 024	16 764	29 647	40 776	42 089	38 522
Durchschnittlich in 24 Stunden	47	46	81	112	115	105



### 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 der Beilage VII 1. A. nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

	zu Berg	13 016 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —
	„ Tal	13 037 „ „ „ „ „
<b>zusammen 1916</b>	<b>26 053 Schiffe,</b>	<b>—</b>
<b>gegen 1915</b>	<b>23 533 „</b>	<b>—</b>

Sonach 1916 mehr 2 520 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —

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

im Jahr 1916: 10 337 von insgesamt 24 696 Segelschiffen und Schleppkähnen.

„ „ 1915: 9 433 „ „ 21 517 „ „ „

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

18 887 = 72,5 %	die niederländische Flagge,
6 951 = 26,7 %	„ Flagge deutscher Staaten,
138 = 0,5 %	„ belgische Flagge,
— = 0,0 %	„ britische Flagge,
77 = 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	12 908 Schiffe, gegen 11 610 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	12 999 „ „ 12 050 „ „

Zusammen 25 907 Schiffe, gegen 23 660 Schiffe im Vorjahr.

Von den 25 907 Schiffen führten:

18 462 = 71,3 %	die niederländische Flagge,
6 754 = 26,1 %	„ Flagge deutscher Staaten,
582 = 2,2 %	„ belgische Flagge,
109 = 0,4 %	andere Flaggen.