

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255483](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255483)

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 ₆ t	oder rund	45,8 %
3998 ¹⁾ niederländische	„	1 760 712 ₀ t	„ „	34,4 %
2642 belgische	„	997 481 ₁ t	„ „	19,4 %
7 britische	„	1 102 ₉ t	„ „	} 0,4 %
30 französische	„	9 312 ₀ t	„ „	
32 luxemburgische	„	10 035 ₀ t	„ „	

Bis Ausgang 1917 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 1916	153	770	15	938
Abgang „ „ 1916	—	9	—	9
Bestand Ende 1917	1898	9387	1333	12 618
gegen „ 1916	1880	9287	1328	12 495
Mithin Ausgang 1917 { mehr weniger	18 —	100 —	5 —	123 —

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 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“, 73,20 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, „Kannengießler III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1917 vorhanden:

a) Motorboote: bei Karlsruhe	4
„ Rheinau	2
„ Mannheim	11
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:	
bei Karlsruhe	1
„ Mannheim	2

Zusammen 20 gegenüber 22 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke sind an Motorbooten 26 mit rund 368 Pferdestärken vorhanden.

Davon dienen 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 7 dem Ortspersonenverkehr und 14 dem Privatgebrauch.

Von der Militärbehörde in Mainz werden noch 2 Motorboote zur Ausübung des Polizeidienstes auf dem Rhein in Betrieb gehalten. Außerdem verkehren auf der hessischen Mainstrecke 5 Motorboote mit zusammen 100 Pferdestärken, von denen 2 dem Ortspersonenverkehr und 3 dem Privatgebrauch dienen.

Als Betriebsmittel für die Boote ist bei der Mehrzahl Benzin erforderlich, bei 6 wird Benzol, bei 2 Rohöl und bei 3 Petroleum benützt. Durch die infolge des Krieges erfolgte Beschlagnahme des Benzins war der Motorbootverkehr im abgelaufenen Jahre fast gänzlich eingestellt.

In der preußischen Stromstrecke waren 208 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3201,32 indizierten Pferdestärken, gegen 200 mit 3169,02 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

3 dem Strompolizei- und Baudienst,
68 „ Fährdienst,
52 „ Ortspersonenverkehr,
12 anderen gewerblichen Zwecken,
35 dem Privatgebrauch,
3 sonstigen Zwecken.

35 Motorboote befanden sich Ende des Berichtsjahres im Dienst der Heeresverwaltung.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main	17 Motorboote mit zusammen	220,6	Pferdestärken
2. Lahn	11 „ „ „	102,0	„
3. Mosel	9 „ „ „	81,4	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen . .	31 „ „ „	524,0	„
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein . .	1 „ „ „	4,5	„

Zusammen 69 Motorboote mit zusammen 932,5 Pferdestärken

gegen 74 Motorboote mit 1049,1 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten befanden sich Ende des Berichtsjahres 3 im Dienst der Militärverwaltung.

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 90 Pferdestärken (Benzinmotor).

Der Bestand der niederländischen Rheindampferflotte betrug 459 Schleppdampfer, 66 Güterdampfer, 11 Personendampfer, 10 Raddampfer, 6 Motorschiffe.

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	„ „ 1908 = 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
Maximiliansau:							
zu Berg . . .	2	1798	1800	2701	—	2701	4 501
zu Tal . . .	1	1777	1778	2598	—	2598	4 376
Zus. Maximiliansau gegen 1916	3	3575	3578	5299	—	5299	8 877
	12	3692	3704	6330	—	6330	10 034
Speyer:							
zu Berg . . .	65	1433	1498	2772	—	2772	4 270
zu Tal . . .	67	1443	1510	2791	—	2791	4 301
Zusammen Speyer gegen 1916	132	2876	3008	5563	—	5563	8 571
	183	4059	4242	7330	—	7330	11 572

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

die Schiffbrücke zu	1917			1916		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	11 549	22 915	34 464	13 080	24 618	37 698
Wesel ¹⁾	3 672	8 294	11 966	8 412	20 860	29 272

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	2121	9428	11 549	22 831	84	22 915	34 464
Wesel ¹⁾	207	3465	3 672	8 037	257	8 294	11 960

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

	Fahrzeuge insgesamt:	Darunter freifahrende Segelschiffe:
	Anzahl	Anzahl Prozentsatz
1917 ¹⁾	11 960	257 2,2
1916	29 272	1681 5,7
1915	29 744	1923 6,5
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

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

Durchgefahrene Schiffe	1917	1916	1915	1914	1913	1912
Rheinschiffe	3 494	4 628	4 777	9 547	13 851	15 407
Sonstige Flußschiffe	2 227	2 521	2 283	2 329	2 769	2 797
Flußdampfschiffe	7 381	9 325	9 415	16 631	22 558	22 239
Seeschiffe	414	550	289	1 140	1 598	1 646
Zusammen	13 516	17 024	16 764	29 647	40 776	42 089
Durchschnittlich in 24 Stunden	37	47	46	81	112	115

¹⁾ Der Betrieb der Weseler Schiffbrücke wurde am 26. Juli 1917 infolge Eröffnung der festen Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel eingestellt. Die Verkehrszahlen beziehen sich somit nur auf die Zeit vom 1. 1. 1917 bis 26. 7. 1917.

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 Va und VIa 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 36 deutschen Rheinhäfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht:

Im Hafen zu	a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
	1917	darunter Dampf- schiffe	1916	darunter Dampf- schiffe	1917	darunter Dampf- schiffe	1916	darunter Dampf- schiffe
Straßburg	930 ¹⁾	63	986 ²⁾	49	925 ³⁾	61	977 ⁴⁾	50
Kehl	746	52	909	45	751	52	911	48
Lauterburg	292	—	332	—	287	—	342	—
Karlsruhe	1267	119	1689	124	1265	119	1690	119
Speyer	229	—	240	10	230	—	242	10
Mannheim mit Rheinau	6407	579	7610	639	6828	563	8125	677
Ludwigshafen	3445	574	3245	581	3440	573	3231	581
Worms	1636	740	1261	498	1649	742	1266	490
Gernsheim	456	195	357	111	457	196	354	108
Gustavsburg	1454	67	1168	193	1438	69	1159	193
Mainz	1986	895	2229	732	1939	915	2178	737
*Weisenau	122	—	—	—	119	—	—	—
*Budenheim	129	—	—	—	129	—	—	—
Biebrich	818	764	840	734	741	687	750	647
Schierstein	32	—	15	—	32	—	15	—
Bingen	841	599	677	438	843	600	680	440
Oberlahnstein	944	375	1062	464	621	306	798	417
Coblenz	1271	1080	1322	1148	891	867	839	797

¹⁾ Hierunter 17 Kanalschiffe (4 beladene und 13 leere), die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen.

²⁾ Hierunter 2 Kanalschiffe, (1 beladenes, 1 leeres), die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen.

³⁾ Hierunter 12 Kanalschiffe, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben. Hiervon sind 3 Schiffe leer zu Tal gefahren, 9 Schiffe haben frische Ladung genommen und sind auf dem Rhein talwärts abgegangen.

⁴⁾ Hierunter 11 Kanalschiffe, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und alsdann leer zur Talfahrt den Rhein benutzten.

Anmerkung: Die in dieser Übersicht mit Stern (*) versehenen Häfen sind im Jahresbericht 1917 zum erstenmal aufgeführt.

Im Hafen zu	a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
	1917	darunter Dampf- schiffe	1916	darunter Dampf- schiffe	1917	darunter Dampf- schiffe	1916	darunter Dampf- schiffe
*Beuel	250	—	—	—	121	7	—	—
*Bonn ¹	—	—	—	—	—	—	—	—
*Wesseling	1120	4	—	—	1089	4	—	—
Cöln-Mülheim	3779	2992	4392	3062	3324	2855	3343	2885
*Leverkusen	931	245	—	—	218	77	—	—
*Reisholz	842	74	—	—	934	170	—	—
Neuß	738	129	525	21	718	116	518	20
Düsseldorf	2498	1223	2627	1347	1875	1243	2003	1336
*Crefeld	828	529	—	—	796	496	—	—
Uerdingen	892	643	741	550	870	620	763	566
*Rheinhausen	575	5	—	—	565	3	—	—
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal)	15186	1023	18105	963	14805	978	17779	751
*Homberg	1229	—	—	—	1420	—	—	—
*Alsum mit Schwelgern	2022	4	—	—	1894	2	—	—
*Walsum	566	—	—	—	829	11	—	—
*Orsoy	115	115	—	—	278	71	—	—
*Rheinberg	138	—	—	—	—	—	—	—
Wesel	974	469	1307	613	924	419	1138	450

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 I. A. nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt (einschließlich des Verkehrs über See und durch niederländische Kanäle mit deutschen Verkehrsbezirken).

Es fuhren hiernach über die Grenze:

zu Berg	8 947 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr	—
„ Tal ²⁾	9 414 „ „ „ „	—
zusammen 1917	18 361 Schiffe,	—
gegen 1916	26 053 „ „	—

Sonach 1917 weniger 7 692 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —

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

im Jahr 1917:	7 809 von insgesamt 17 503 Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1916:	10 337 „ „ 24 696 „ „

¹⁾ Es sind keine Angaben gemacht.

²⁾ Nur Luxemburg.

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

12 975 = 70,6 %	die niederländische Flagge,
4 972 = 27,1 %	„ Flagge deutscher Staaten,
378 = 2,1 %	„ belgische Flagge,
— = 0,0 %	„ britische Flagge,
36 = 0,2 %	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 I. B. enthalten.

Es führen hiernach über die Grenze:

zu Berg . . .	9 034 Schiffe,	gegen	12 908 Schiffe	im Vorjahr,	
„ Tal	9 116 „	„	12 999 „	„ „	
Zusammen		18 150 Schiffe,	gegen	25 907 Schiffe	im Vorjahr.

Von den 18 150 Schiffen führten:

12 890 = 71,02 %	die niederländische Flagge,
4 333 = 23,88 %	„ Flagge deutscher Staaten.
883 = 4,86 %	„ belgische Flagge,
44 = 0,24 %	andere Flaggen.