

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255493](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255493)

## 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 1918 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 1918 . . . . .	206	810	15	1 031
Abgang „ „ 1918 . . . . .	—	9	1	10
Bestand Ende 1918	1951	9427	1332	12 710
gegen „ 1917	1898	9387	1333	12 618
Mithin Ausgang 1918 { mehr	53	40	—	92
{ weniger	—	—	1	—

<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“, 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 1918 vorhanden:

a) Motorboote: bei Karlsruhe . . . . .	3
„ Rheinau . . . . .	2
„ Mannheim . . . . .	14
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:	
bei Karlsruhe . . . . .	1
„ Mannheim . . . . .	2

Zusammen 22 gegenüber 20 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 bis anfangs November 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 183 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 2838,72 indizierten Pferdestärken, gegen 208 mit 3201,32 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:	2 dem Strompolizeidienst,
	61 „ Fährdienst,
	42 „ Ortspersonenverkehr,
	9 anderen gewerblichen Zwecken,
	38 dem Privatgebrauch,
	2 sonstigen Zwecken.

29 Motorboote befanden sich Ende des Berichtsjahres im Dienst der Besatzungsbehörden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main . . . . .	17 Motorboote mit zusammen	220,6	Pferdestärken
2. Lahn . . . . .	8 „ „ „	74,0	„
3. Mosel . . . . .	6 „ „ „	65,4	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen . . . . .	35 „ „ „	648,0	„

Zusammen 66 Motorboote mit zusammen 1008,0 Pferdestärken gegen 69 Motorboote mit 932,5 Pferdestärken im Vorjahr.

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 52 Pferdestärken (Benzinmotor).

Der Bestand der niederländischen Rheindampferflotte betrug 1917 459 Schleppdampfer, 66 Güterdampfer, 11 Personendampfer, 10 Raddampfer, 6 Motorschiffe. Er hat sich vermehrt in 1918 um 49 Segelschiffe und 15 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:

Lfde. Nr.	N a m e	A b m e s s u n g e n			T r a g f ä h i g k e i t 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 . . .	9	2069	2078	3676	—	3676	5 754
zu Tal . . .	8	2083	2091	3687	—	3687	5 778
Zus. Maximiliansau gegen 1917	17 3	4152 3575	4169 3578	7363 5299	— —	7363 5299	11 532 8 877
<b>Speyer:</b>							
zu Berg . . .	62	1685	1747	3640	—	3640	5 387
zu Tal . . .	57	1693	1750	3692	—	3692	5 442
Zusammen Speyer gegen 1917	119 132	3378 2878	3497 3008	7332 5563	— —	7332 5563	10 829 8 571

Über den Verkehr auf den einzelnen Stromstrecken des preußischen Rheins ist folgendes zu berichten. Der Betrieb der Weseler Schiffbrücke wurde am 26. Juli 1917 infolge Eröffnung der festen Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel eingestellt. Es kommen für die Beurteilung des Verkehrs in Zukunft die beiden Brücken zu Coblenz und Cöln-Mülheim in Betracht. Es durchfahren:

die Schiffbrücke zu	1918			1917		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz . . . . .	16 411	31 289	47 700	11 549	22 915	34 464
Cöln-Mülheim <sup>1)</sup> . . . . .	16 833	32 657	49 490	12 882	25 250	38 132

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 . . . . .	2694	13 717	16 411	31 222	67	31 289	47 700
Cöln-Mülheim <sup>1)</sup> . . . . .	2125	14 708	16 833	32 167	490	32 657	49 490

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

Durchgefahrene Schiffe	1918	1917	1916	1915	1914	1913
Rheinschiffe . . . . .	2 573	3 494	4 628	4 777	9 547	13 851
Sonstige Flußschiffe . . . . .	2 078	2 227	2 521	2 283	2 329	2 769
Flußdampfschiffe . . . . .	6 146	7 381	9 325	9 415	16 631	22 558
Seeschiffe . . . . .	295	414	550	289	1 140	1 598
Zusammen	11 092	13 516	17 024	16 764	29 647	40 776
Durchschnittlich in 24 Stunden	31	37	47	46	81	112

<sup>1)</sup> Die Brücke wurde 1917 vom 26. Januar bis 26. Februar und vom 26.—31. Dezember wegen Eisgang abgefahren; im Jahre 1918 vom 1. bis 13. Januar.

## 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			
	1918	darunter Dampf- schiffe	1917	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe	1917	darunter Dampf- schiffe
Straßburg . . . . .	1287 <sup>1)</sup>	105	930 <sup>2)</sup>	63	1306 <sup>3)</sup>	105	925 <sup>4)</sup>	61
Kehl . . . . .	1244	91	746	52	1241	94	751	52
Lauterburg . . . . .	326	—	292	—	326	—	287	—
Karlsruhe . . . . .	1593	214	1267	119	1604	200	1265	119
Speyer . . . . .	269	—	229	—	269	—	230	—
Mannheim mit Rheinau . . . . .	8344	771	6407	579	8679	703	6828	563
Ludwigshafen . . . . .	4219	775	3445	574	4233	784	3440	573
Worms . . . . .	1883	824	1636	740	1903	847	1649	742
Gernsheim . . . . .	359	173	456	195	353	167	457	196
*Weisenau . . . . .	71	—	122	—	68	—	119	—
Gustavsburg . . . . .	2250	36	1454	67	2175	35	1438	69
Mainz . . . . .	2259	1101	1986	895	2276	1109	1939	915
*Budenheim . . . . .	100	—	129	—	100	—	129	—
Biebrich . . . . .	837	764	818	764	845	773	741	687
Schierstein . . . . .	36	—	32	—	36	—	32	—
Bingen . . . . .	932	630	841	599	933	629	843	600
Oberlahnstein . . . . .	875	394	944	375	536	291	621	306
Coblenz . . . . .	1462	1221	1271	1080	1102	1058	891	867

<sup>1)</sup> Y compris 18 péniches (vides) arrivées à Strasbourg par le Rhin et parties par canaux.

<sup>2)</sup> Y compris 17 péniches (4 chargées et 13 vides) arrivées à Strasbourg par le Rhin et parties par canaux.

<sup>3)</sup> Y compris 4 péniches (vides) arrivées chargées à Strasbourg par canaux et descendues vides par le Rhin.

<sup>4)</sup> Y compris 12 péniches arrivées chargées à Strasbourg par canaux et descendues par le Rhin (3 vides et 9 avec un nouveau chargement).

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

Im Hafen zu	angekommen				abgegangen			
	1918	darunter Dampf- schiffe	1917	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe	1917	darunter Dampf- schiffe
*Beuel . . . . .	224	2	250	—	108	4	121	7
*Bonn <sup>1</sup> . . . . .	1486	1454	—	—	—	—	—	—
*Wesseling . . . . .	1548	2	1120	4	1548	3	1089	4
Cöln-Mülheim . . . . .	4263	2926	3779	2992	3057	2661	3324	2855
*Leverkusen . . . . .	698	200	931	245	339	172	218	77
*Reisholz . . . . .	787	43	842	74	813	88	934	170
Neuß . . . . .	866	120	738	129	819	115	718	116
Düsseldorf . . . . .	2445	1187	2498	1223	1986	1184	1875	1243
*Crefeld . . . . .	914	466	828	529	838	395	796	496
Uerdingen . . . . .	828	517	892	643	790	492	870	620
*Rheinhausen . . . . .	622	12	575	5	631	12	565	3
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal) . . . . .	17867	1019	15186	1023	17540	1032	14805	978
*Homburg . . . . .	1269	—	1229	—	1507	—	1420	—
*Alsum mit Schwelgern . . . . .	1931	31	2022	4	1940	35	1894	2
*Walsum . . . . .	475	—	566	—	741	16	829	11
*Orsoy . . . . .	99	99	115	115	166	53	278	71
*Rheinberg . . . . .	169	—	138	—	171	—	—	—
Wesel . . . . .	1016	445	974	469	993	420	924	419

### 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 (einschließlich des Verkehrs über See und durch niederländische Kanäle mit deutschen Verkehrsbezirken).

Es fuhren hiernach über die Grenze:

zu Berg	7 252	Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr	—
„ Tal <sup>2)</sup>	7 725	„ „ „ „	—
zusammen 1918	14 977	Schiffe, „ „ „ „	—
gegen 1917	18 361	„ „ „ „	—

Sonach 1918 weniger 3 384 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —

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

im Jahr 1918:	6 711	von insgesamt 14 274 Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1917:	7 809	„ „ 17 503 „ „ „ „

<sup>1)</sup> Über abgegangene Schiffe sind keine Angaben gemacht.

<sup>2)</sup> Nur Luxemburg.



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

11 509 = 76,8 %	die niederländische Flagge,
2 872 = 19,2 %	„ Flagge deutscher Staaten,
583 = 3,9 %	„ belgische Flagge,
— = 0,0 %	„ britische Flagge,
13 = 0,1 %	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 führen hiernach über die Grenze:

zu Berg . . .	8 442 Schiffe,	gegen	9 034 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal . . .	8 426 „	„	9 116 „ „ „

Zusammen 16 868 Schiffe, gegen 18 150 Schiffe im Vorjahr.

Von den 16 868 Schiffen führten:

13 405 = 79,05 %	die niederländische Flagge,
2 566 = 15,21 %	„ Flagge deutscher Staaten.
884 = 5,24 %	„ belgische Flagge,
13 = 0,01 %	andere Flaggen.