

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255504](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255504)

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 848₄ 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 848₄ 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 ₉ t	„ „	
32 luxemburgische	„	10 035 ₉ t	„ „	

Bis Ausgang 1919 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 1919	271	856	18	1 145
Abgang „ „ 1919	11	13	20	44
Bestand Ende 1919	2005	9469	1316	12 790
gegen „ 1918	1951	9427	1332	12 710
Mithin Ausgang 1919	{ mehr	54	—	80
	{ weniger	—	16	—

¹⁾ 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 1919 vorhanden:

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

Zusammen 24 gegenüber 22 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke sind an Motorbooten 24 mit rund 438 Pferdestärken vorhanden.

Davon dienen 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 6 dem Ortspersonenverkehr und 13 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehren auf der hessischen Mainstrecke 4 Motorboote mit zusammen 100 Pferdestärken, die dem Privatgebrauch dienen.

Die französische Militärbehörde hat eine wechselnde Anzahl Motorboote zur Ausübung des Strompolizeidienstes in den Dienst gestellt und in Betrieb gehalten.

Als Betriebsmittel wird für die Boote fast durchweg Benzol benutzt.

In der preußischen Stromstrecke waren 167 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3041,22 indizierten Pferdestärken, gegen 183 mit 2838,72 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:	2 dem Strompolizeidienst,
	60 „ Fährdienst,
	46 „ Ortspersonenverkehr,
	9 anderen gewerblichen Zwecken,
	32 dem Privatgebrauch,
	2 sonstigen Zwecken.

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

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main	15 Motorboote mit zusammen	264,6	Pferdestärken
2. Lahn	4 „ „ „	43,0	„
3. Mosel	7 „ „ „	73,4	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	36 „ „ „	641,6	„

Zusammen 62 Motorboote mit zusammen 1022,6 Pferdestärken gegen 66 Motorboote mit 1008,0 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 150 Pferdestärken (Benzinmotor).

Der Bestand der niederländischen Rheindampferflotte betrug 1918 459 Schleppdampfer, 66 Güterdampfer, 11 Personendampfer, 10 Raddampfer, 6 Motorschiffe, 49 Segelschiffe und 15 Dampfschiffe. Er hat sich vermehrt in 1919 um 50 Segelschiffe und 22 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			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- oder Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Maximiliansau:							
zu Berg . . .	17	1641	1658	2773	—	2773	4 431
zu Tal . . .	14	1644	1658	2519	—	2519	4 177
Zus. Maximiliansau gegen 1918	31	3285	3316	5292	—	5292	8 608
Speyer:							
zu Berg . . .	112	1550	1662	2644	—	2644	4 306
zu Tal . . .	106	1563	1669	2720	—	2720	4 389
Zusammen Speyer gegen 1918	218	3113	3331	5364	—	5364	8 695
	119	3378	3497	7332	—	7332	10 829

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	1919			1918		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	12 351	24 939	37 290	16 411	31 289	47 700
Cöln-Mülheim	15 510	28 186	43 696	16 833	32 657	49 490

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	2406	9 945	12 351	24 852	87	24 939	37 290
Cöln-Mülheim	3333	12 177	15 510	27 670	516	28 186	43 696

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

Durchgefahrene Schiffe	1919	1918	1917	1916	1915	1914
Rheinschiffe	3 531	2 573	3 494	4 628	4 777	9 547
Sonstige Flußschiffe	167	2 078	2 227	2 521	2 283	2 329
Flußdampfschiffe	8 774	6 146	7 381	9 325	9 415	16 631
Seeschiffe	18	295	414	550	289	1 140
Zusammen	12 490	11 092	13 516	17 024	16 764	29 647
Durchschnittlich in 24 Stunden	34	31	37	47	46	81

B. Schiffsverkehr in Frankreich und 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 französischen und 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			
	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe
Straßburg	1145	63	1287	105	1086	59	1306	105
Kehl	398	30	1244	91	396	29	1241	94
Lauterburg	137	—	326	—	136	—	326	—
Karlsruhe	1106	72	1593	214	1106	68	1604	200
Speyer	534	8	269	—	535	8	269	—
Mannheim mit Rheinau .	6881	435	8344	771	7054	415	8679	703
Ludwigshafen	2828	435	4219	775	2839	435	4233	784
Worms	1334	494	1883	824	1324	490	1903	847
Gernsheim	425	120	359	173	431	124	353	167
*Weisenau	51	—	71	—	52	—	68	—
Gustavsburg	1761	85	2250	36	1751	88	2175	35
Mainz	2022	748	2259	1101	2039	751	2276	1109
*Budenheim	66	—	100	—	66	—	100	—
Biebrich	524	419	837	764	527	421	845	773
Schierstein	38	—	36	—	38	—	36	—
Bingen	749	453	932	630	751	452	933	629
Oberlahnstein	726	230	875	394	255	104	536	291
Coblenz	1073	673	1462	1221	686	488	1102	1058

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			
	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe
*Beuel	69	—	224	2	35	—	108	4
*Bonn ¹	830	790	1486	1454	855	813	—	—
*Wesseling	1357	2	1548	2	1365	2	1548	3
Cöln-Mülheim	3257	1813	4263	2926	1694	1312	3057	2661
*Leverkusen	108	54	698	200	67	23	339	172
*Reisholz	893	74	787	43	863	87	813	88
Neuß	884	59	866	120	853	54	819	115
Düsseldorf	2010	785	2445	1187	2823	643	1986	1184
*Crefeld	985	393	914	466	931	333	838	395
Uerdingen	662	408	828	517	608	356	790	492
*Rheinhausen	376	6	622	12	375	5	631	12
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal)	10770	760	17867	1019	10495	694	17540	1032
*Homberg	883	3	1269	—	873	3	1507	—
*Alsum mit Schwelgern	878	41	1931	31	880	43	1940	35
*Walsum	165	1	475	—	723	28	741	16
*Orsoy	131	85	99	99	131	85	166	53
*Rheinberg	102	—	169	—	108	1	171	—
Wesel	815	243	1016	445	753	183	993	420

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 Preußischen Haupt-Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt (einschließlich des Verkehrs über See und durch niederländische Kanäle mit deutschen Verkehrsbezirken).

Es führen hiernach über die Grenze:

zu Berg	6 585 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr	—
„ Tal ²⁾	6 830 „ „ „ „	—
zusammen 1919	13 415 Schiffe, „ „ „ „	—
gegen 1918	14 977 „ „ „ „	—

Sonach 1919 weniger 1 562 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —

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

im Jahr 1919:	3 929 von insgesamt 12 165 Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1918:	6 711 „ „ 14 274 „ „ „

¹⁾ Über abgegangene Schiffe sind 1918 keine Angaben gemacht.

²⁾ Nur Luxemburg.

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

7 875 = 58,70 %	die niederländische Flagge,
4 747 = 35,39 %	„ Flagge deutscher Staaten,
765 = 5,70 %	„ belgische Flagge,
2 = 0,02 %	„ britische Flagge,
26 = 0,19 %	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	7 394 Schiffe, gegen	8 442 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	7 401 „ „	8 426 „ „ „

Zusammen 14 795 Schiffe, gegen 16 868 Schiffe im Vorjahr.

Von den 14 795 Schiffen führten:

8 571 = 57,9 %	die niederländische Flagge,
5 000 = 33,9 %	„ Flagge deutscher Staaten,
1 031 = 7 %	„ belgische Flagge,
6	„ britische Flagge,
187 = 1,2 %	andere Flaggen.