

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

V. Schiffsverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255516](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255516)

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 1920 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 1920	368	1017	20	1 405
Abgang „ „ 1920	98	19	84	201
Bestand Ende 1920	2015	9624	1254	12 893
gegen „ 1919	2005	9469	1316	12 790
Mithin Ausgang 1920				
mehr	10	155	—	103
weniger	—	—	62	—

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, „Kannengießer III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1920 vorhanden:

a) Motorboote: bei Karlsruhe	3
„ Rheinau	3
„ Mannheim	17

b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:

bei Karlsruhe	3, darunter 2 Zollboote
„ Mannheim	2

Zusammen 28 gegenüber 24 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke sind an Motorbooten 24 mit rund 556 Pferdestärken vorhanden.

Davon dienen 3 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 3 dem Schleppverkehr, 7 dem Ortspersonenverkehr und 10 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehren auf der hessischen Mainstrecke 2 Motorboote mit zusammen 50 Pferdestärken, die dem Privatgebrauch dienen.

Die französische Militärbehörde hat eine wechselnde Anzahl Motorboote zur Ausübung des Strompolizeidienstes 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 1920 um 108 Segelschiffe, 18 Dampfschiffe und 5 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	„ „ 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 . . .	93	1900	1993	2822	—	2822	4815
zu Tal . . .	91	1920	2011	2879	—	2879	4890
Zus. Maximiliansau gegen 1919	184 31	3820 3285	4004 3316	5701 5292	—	5701 5292	9705 8608
Speyer:							
zu Berg . . .	42	1453	1495	2972	12	2984	4479
zu Tal . . .	42	1587	1629	3191	—	3191	4820
Zusammen Speyer gegen 1919	84 218	3040 3113	3124 3331	6163 5364	12 —	6175 5364	9299 8695

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	1920			1919		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	16 294	31 565	47 859	12 851	24 939	37 290
Cöln-Mülheim	18 437	32 136	50 573	15 510	28 186	43 696

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	1927	14 367	16 294	31 393	172	31 565	47 859
Cöln-Mülheim	3377	16 066	19 443	31 638	498	32 136	51 579

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

Durchgefahrene Schiffe	1920	1919	1918	1917	1916	1915
Rheinschiffe	3 312	3 531	2 573	3 494	4 628	4 777
Sonstige Flußschiffe	1 088	167	2 078	2 227	2 521	2 283
Flußdampfschiffe	9 498	8 774	6 146	7 381	9 325	9 415
Seeschiffe	660	18	295	414	550	289
Zusammen	14 558	12 490	11 092	13 516	17 024	16 764
Durchschnittlich in 24 Stunden	40	34	31	37	47	46

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			
	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe
Straßburg	1371	78	1145	63	1428	82	1086	59
Kehl	426	13	398	30	435	16	396	29
Lauterburg	186	—	137	—	192	—	136	—
Karlsruhe	997	24	1106	72	1012	24	1106	68
Speyer	473	—	534	8	475	—	535	8
Mannheim mit Rheinau	8417	499	6881	435	8194	452	7054	415
Ludwigshafen	3603	439	2828	435	3587	439	2839	435
Worms	947	343	1334	494	959	341	1324	490
Gernsheim	323	42	425	120	323	43	431	124
*Weisenau	50	7	51	—	50	7	52	—
Gustavsburg	1757	74	1761	85	1746	75	1751	88
Mainz	1835	585	2022	748	1852	590	2039	751
*Budenheim	166	1	66	—	165	1	66	—
Biebrich	331	228	524	419	388	285	527	421
Schierstein	24	—	38	—	24	—	38	—
Bingen	694	323	749	453	695	323	751	452
Oberlahnstein	591	153	726	230	324	101	255	104
Coblenz	993	507	1073	673	882	432	686	488

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			
	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe
*Beuel	172	—	69	—	135	—	35	—
*Bonn ¹	935	118	830	790	—	—	855	813
*Wesseling	1898	—	1357	2	1892	—	1365	2
Cöln-Mülheim	3241	2000	3257	1813	2993	1959	1694	1312
*Leverkusen	282	81	108	54	256	89	67	23
*Reisholz	832	45	893	74	772	16	863	87
Neuß	921	44	884	59	926	37	853	54
Düsseldorf	1670	693	2010	785	2483	663	2823	643
*Crefeld	665	180	985	393	666	159	931	333
Uerdingen	610	388	662	408	627	405	608	356
*Rheinhausen	522	23	376	6	515	23	375	5
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal)	14366	692	10770	760	13922	626	10495	694
*Homburg	820	—	883	3	800	—	873	3
*Alsum mit Schwelgern	1675	5	878	41	1846	6	880	43
*Walsum	666	6	165	1	932	8	723	28
*Orsoy	128	51	131	85	104	39	131	85
*Rheinberg	149	—	102	—	135	—	108	1
Wesel	672	213	815	243	610	152	753	183

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 fuhren hiernach über die Grenze:

	zu Berg	12 175 Schiffe,	darunter für den Rhein-Seeverkehr	118 mit 35 147 t Ladung
	„ Tal	12 537 „	„ „ „	115 „ 25 299 t „
zusammen 1920	24 712 Schiffe,	„	„	233 mit 60 446 t Ladung
gegen 1919	13 415 „	„	„	—

Sonach 1920 mehr 11 297 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr 233

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

im Jahr 1920:	5 593 von insgesamt	23 133 Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1919:	3 929 „	12 165 „ „ „

¹⁾ Über abgegangene Schiffe sind 1920 keine Angaben gemacht.

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

16 741	= 67,74 %	die niederländische Flagge,
5 972	= 24,17 %	„ Flagge deutscher Staaten,
1 918	= 7,76 %	„ belgische Flagge,
16	= 0,06 %	„ britische Flagge,
65	= 0,26 %	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.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

zu Berg . . .	12 257 Schiffe,	gegen	7 394 Schiffe	im Vorjahr,
„ Tal . . .	12 372 „	„	7 401 „	„
Zusammen 24 629 Schiffe, gegen 14 795 Schiffe im Vorjahr.				

Von den 24 629 Schiffen führten:

16 372	= 66,5 %	die niederländische Flagge,
6 200	= 25,2 %	„ Flagge deutscher Staaten,
2 021	= 8,2 %	„ belgische Flagge,
10	= 0,1 %	„ britische Flagge,
26	= 0,1 %	andere Flaggen.

Der Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Jahr	Zusammen	zu Berg	Tal
1920	24 629	12 257	12 372
1919	14 795	7 394	7 401

Im Jahr 1920: 24 629 Schiffe, darunter für den Rhein-Verkehr 23 133 Schiffe und Schleppkähne . . . 1 496

Im Jahr 1919: 14 795 Schiffe, darunter für den Rhein-Verkehr 13 237 Schiffe und Schleppkähne . . . 1 558

1) Über abgegangene Schiffe sind 1920 keine Angaben gemacht.