

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Rhein von Strassburg bis zur holländischen Grenze in technischer und wirtschaftlicher Beziehung**

**Beyerhaus, Eduard**

**Koblenz, 1902**

Der Flossverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-320800](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-320800)

In der Stromstrecke oberhalb Cöln ist hiernach der Personendampferverkehr mehr als dreimal so stark, der Flossverkehr mehr als viermal so stark, wie unterhalb Ruhrort, während der Segelschiffverkehr unterhalb Ruhrort mehr als das Vierfache desjenigen bei Cöln und etwa das Achtfache des bei Coblenz beträgt. Dass aber auch unterhalb Ruhrort das Verhältniss der Segelschiffahrt zum Schleppbetriebe anhaltend abnimmt, zeigt nachstehende Zusammenstellung:

	Fahrzeuge insgesamt	darunter Segelschiffe	Procentsatz
1897	46 783	5392	11,5
1898	50 209	5273	10,5
1899	57 233	4979	8,7
1900	61 984	4835	7,8
1901	63 846	4333	6,8

Das **Schleppen** wird ausser durch Rad- und Schraubendampfer auch durch einige sog. Taueridampfer (im Schiffermunde „Hexen“ genannt) ausgeübt, welche sich auf der Bergfahrt von Bonn bis Bingen an einem Drahtseil vorwärts bewegen. Dieses hebt sich vor dem „Tauer“ vom Flussgrunde auf, durchläuft den Umfang mehrerer Scheibenräder, um dann wieder in die Tiefe zu sinken. Auf der Thalfahrt und ausserhalb der Strecke Bonn—Bingen fahren die Tauer frei mittelst Schraube. Bei allen Schleppdampfern geht ein besonderer Strang zu jedem der Anhangschiffe, und zwar zu jedem hinteren an der linken Seite des vorderen vorbei. Dies ermöglicht eine grosse Bewegungsfreiheit der einzelnen Schiffe, deren Zahl im allgemeinen (abgesehen von den kleinen ausländischen unterhalb Ruhrort) nicht über fünf geht, für die Fahrt durchs Binger Loch aber auf zwei beschränkt ist.

### Der Flossverkehr.

Die Grösse und Entwicklung des durchgehenden Flossverkehrs ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung der Aufzeichnungen an den Schiffbrücken (vergl. auch S. 91 unter Kastel).

Im Jahre	Flossverkehr an der Schiffbrücke zu											
	Coblenz			Cöln			Wesel					
	Zahl	Gewicht		Zahl	Gewicht		zu Thal			zu Berg		
		im ganzen Tonnen	im Durch- schnitt Tonnen		Zahl	im ganzen Tonnen	im Durch- schnitt Tonnen	Zahl	im ganzen Tonnen	im Durch- schnitt Tonnen	Zahl	im ganzen Tonnen
1880	322	31 723	99	406	30 000	74	71	10 264	145	—	—	—
1890	332	208 122	627	317	173 504	547	68	37 937	558	—	—	—
1900	326	227 759	699	301	213 164	708	65	32 889	506	6	2462	410
1901	301	205 731	683	280	178 314	637	66	26 597	403	5	2006	401

Das Durchschnittsgewicht eines Flosses beträgt danach am Mittelrhein rd. 700 t; es wechselt im einzelnen zwischen 1200 t und 50 t. Doch kommen die kleinen Flösse nur selten vor. Als grösste Länge eines Flosses ist 210 m beobachtet worden. Die Breite ist von Mann-



heim abwärts durch Polizeiverordnung auf 63 m beschränkt. In neuerer Zeit erfolgt die Bewegung auch zu Thal fast ausschliesslich unter Vorspann eines kleinen Dampfers zur besseren Steuerung. Die auf dem Niederrhein zu Berg (bis höchstens Benrath bei Düsseldorf) gehenden Flüsse bestehen fast ganz aus „harten“ Stämmen.

### Behinderung der Schifffahrt.

Während die Schifffahrt auf dem Rhein zur trockenen Sommerszeit durch die Wasserspeisung aus den Alpen im Gegensatz zu anderen Flüssen vor dem Stillliegen bewahrt wird, gereicht ihr im Winter das aussergewöhnlich milde Klima des Rheinthal zum Vortheil. Infolgedessen findet eine völlige Behinderung des Schifffahrtsverkehrs durchschnittlich nur verhältnissmässig selten statt, und zwar an durchschnittlich 17 Tagen jährlich durch Eisgang bzw. Eisstand.

In der Regel gelangt das Eis in den engen tiefen Stellen bei und oberhalb der Loreley, wo der Strom sehr langsam fliesst, zuerst zum Stehen und pflanzt sich dann weiter nach aufwärts fort, während unterhalb das Wasser stark abfällt.

Bei eisfreiem Strome tritt eine wesentliche Erschwerung der Schifffahrt besonders oberhalb St. Goar ein, sobald der Wasserstand unter gemittelt Niedrigwasser (1,50 Cölner Pegel) heruntergeht, was an durchschnittlich 30 Tagen im Jahre eintritt, doch kann bei diesem Wasserstande der gesammte Schiffsverkehr bis Mannheim immer noch, wenn auch mit verminderter Ladung, aufrecht erhalten werden. Erst bei weiterem Abfallen des Wassers bis unter das Maass von 1,15 m Cölner Pegel, was an durchschnittlich 17 Tagen im Jahre eintritt, findet eine erhebliche Beschränkung besonders dadurch statt, dass die tiefer gehenden Schraubendampfer ihre Fahrten einstellen müssen.

Sobald der Wasserstand über das gewöhnliche Hochwasser von 6 m bis 6,50 m Cölner Pegel hinausgeht, wird die Schifffahrt hauptsächlich dadurch behindert, dass in den grossen Haupthäfen, wie Ruhrort und Duisburg, die Ladeufer und Kaimauern überfluthet werden und der Ladebetrieb hier fast ganz aufhört, auch die Bewegung der Fahrzeuge im Hafen untersagt wird. Eine derartige Behinderung tritt durchschnittlich an 8 Tagen im Jahre ein.

Im ganzen wird sonach die Schifffahrt durchschnittlich im Jahre behindert

durch Hochwasser . . . . .	rd. 8 Tage,
„ Eisgang und Eisstand . . . . .	„ 17 „
„ Niedrigwasser . . . . .	„ 17 „
zusammen durchschnittlich jährlich 42 Tage,	

eine im Vergleich zu den anderen deutschen Strömen offenbar sehr geringe Zahl.

Beim Wasserstande von 5,0 m am Cölner Pegel hört die nicht unter Dampf gehende Schifffahrt in der Regel auf. Bei 5,50 m am Cölner Pegel unterliegt die Dampfschifffahrt auf Grund von Artikel 16 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein nach Maassgabe der drei Marken I., II. und III. folgenden Beschränkungen, nämlich beim Wasserstande,

- a) welcher die Marke I. erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe auf der Thalfahrt in der Mitte des Stromes fahren und auf der Bergfahrt mindestens 80 m vom Uferrande entfernt bleiben;
- b) welcher die Marke II. erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tage aber nur in der Mitte des Stromes fahren und, sofern sie sich auf der Thalfahrt befinden, nur mit derjenigen Kraft, welche zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist;