Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 7 (1914-1915)

Heft: 12-13

Artikel: Die deutsche Rheinschifffahrt im Jahre 1913/14

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920064

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT .·. ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT RHEIN-BODENSEE

GEGRÜNDET VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL

Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 15.— jährlich, Fr. 7.50 halbjährlich
Deutschland Mk. 14.— und 7.—, Österreich Kr. 16.— und 8.—
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. ℞ Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Züricher Post" in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 .·. .·. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 12/13 **ZÜRICH, 10. April 1915** **VII. Jahrgang**

Inhaltsverzeichnis:

Die deutsche Rheinschiffahrt 1913/14 — Der Aarberger-Kanal — Die Muotakorrektion — Niederschlagsmessungen — Schweiz. Wasserwirtschaftsverband — Wasserrecht — Wasserkraftausnutzung — Geschäftliche Mitteilungen — Verschiedene Mitteilungen — Wasserwirtschaftliche Literatur — Patente.

Die deutsche Rheinschiffahrt im Jahre 1913/14.

Dr. K. Nach dem Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1913/14 waren die Wasserstandsverhältnisse auf dem ganzen Rhein für die Schiffahrt günstig, am Oberrhein sogar noch günstiger als im Jahre vorher. Zeitweise Beschränkungen wegen Wassermangels traten im Gegensatz zum Vorjahre nicht ein. In der preussischen Stromstrecke von Bingen abwärts, in der Lage und Querschnitt des Fahrweges im allgemeinen wenig veränderlich sind, hat das Fahrwasser fast überall die planmässige Breite und Tiefe gehabt. Ablagerungen von Sand und Gerölle machten sich nur an wenigen Stellen bemerkbar; sie sind durch Baggerungen alsbald nach ihrem Entstehen beseitigt worden.

Für Hafenbauten, einschliesslich der Gemeinde- und Privathäfen, sind in der Berichtszeit vom Staate, von Gemeinden und Privaten auf den vertragsmässigen Strecken 11,319,743 Mk. verausgabt worden; auf der preussischen Strecke 6,773,384 Mk. Der Güterverkehr betrug in den 37 wichtigeren deutschen Rheinhäfen:

	1913	1912
die Zufuhr	36,241,601,4 t	33,457,424,5 t
die Abfuhr	30,049,742,1 t	26,393,077,5 t
zusammen	66,291,343,5 t	59,850,502,0 t,

also mehr zusammen 6,440,841,5 t. Der Gesamtverkehr der Rhein-Ruhrhäfen allein betrug: Zufuhr 15,046,616,3 t (1912 13,417,023,3 t), Abfuhr 23,972,639 t (20,550,752 t).

Der Bestand der Rheinflotte an Schiffen von 15 t und mehr Tragfähigkeit ist nachgewiesen zu insgesamt 12,453 Rheinschiffen mit 35,116 Mann Besatzung. Davon sind 1671 Dampfschiffe und 10,782 Segelschiffe und Lastkähne. Die Vermehrung betrug 88 Dampfschiffe, 527 eiserne und 23 hölzerne Schleppkähne. Der unmittelbare Rhein-Seeverkehr wurde im Jahre 1913 mit 62 Rhein-Seedampfern von insgesamt 5[illegible],517 t Tragfähigkeit betrieben. Der Schleppgüterverkehr wurde von 20 Dampfschiffahrtsgesellschaften und Reedereien bewerkstelligt.

Über den Personenverkehr ist folgendes zu berichten: Die Vereinigte Kölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft hat einen Verkehr mit 31 Dampfschiffen auf der Strecke Mannheim und Rotterdam unterhalten. Die Dampfschiffe machten im ganzen 4246 Fahrten, in denen sie 990,230 km zurücklegten. Die Nederlandsche Stromboot Reederij in Rotterdam unterhielt mit 10 Salondampfern einen regelmässigen täglichen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim und in umgekehrter Richtung zur Beförderung von Personen und Gütern.

Über Frachten und Versicherungswesen in Preussen ist folgendes zu sagen: Im Wirtschaftsjahre 1913 machten sich gegen Jahreswechsel auch im rheinischen Reedereigeschäfte Zeichen weichender Konjunktur bemerkbar. Einer in den ersten neun Monaten des Jahres infolge der aussergewöhnlich grossen, für das Eisen- und Kohlengewerbe zu befördernden Mengen und infolge des guten Wasserstandes günstigen Frachtenlage, folgte im letzten Vierteljahr ein

starkes Nachlassen der Beförderungsmengen, sodass das Schiffahrtsgewerbe derartig niedrige Frachtsätze zu verzeichnen hatte, wie kaum im Frühjahr und Sommer. Namentlich hatten die Partikulierschiffer unter der Ungunst dieser Verhältnisse zu leiden. Im grossen und ganzen hat sich aber die Frachtenlage im Jahre 1913 lohnend gestaltet und den einzelnen Unternehmungen befriedigende Erträgnisse zugeführt.

Im Jahre 1913 wurden 1559 Fahrzeuge nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert gegen 1494 im Jahre vorher. Die Prämie wechselte bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften mit fester Prämie ungefähr von 2 bis $2^1/_2$ %. Auf der preussischen Stromstrecke ereigneten sich 116 Unfälle, davon 5 bei Nacht; von den Unfällen wurden unter anderem betroffen 18 Dampfer und 85 Schleppkähne.

Am Tage der deutschen Mobilmachung kam der ganze Schiffahrtsverkehr auf dem Rhein mit einem Schlage ins Stocken. Durch die Abberufung der militärpflichtigen Mannschaften und Arbeiter wurde die Beladung und Entlöschung der Fahrzeuge fast unmöglich gemacht, und die unterwegs befindlichen Schiffe mussten wegen Mangels an Personal auf der Strecke liegen bleiben. Eine Anzahl Schleppboote wurde von der Militärbehörde in Anspruch genommen, was ebenfalls dazu beitrug, die Schiffahrt zu hindern.

Um diese Lähmung einigermassen zu beseitigen, verfügte dann der Reichskanzler, dass ein Teil der militärpflichtigen Mannschaften — Schiffer, Kapitäne und Maschinisten — vom Militärdienst beurlaubt wurde. Diese Anordnung hat sich als eine sehr zweckmässige Massregel erwiesen, denn einer ganzen Reihe von Fahrzeugen wurde es dadurch möglich, ihren Bestimmungshafen zu erreichen. Ausserdem wurden zahlreiche Fahrzeuge betriebsfähig, die für die Verproviantierung von Festungen und Städten ausserordentliche Dienste leisteten und die aus dem neutralen Auslande noch grosse Mengen von Nahrungsmitteln, Rohstoffen usw. auf deutsches Gebiet bringen konnten.

Da vom Tage der Mobilmachung an die Eisenbahnen die Beförderung von Kaufmannsgütern zunächst einstellen und ihr Material ausschliesslich für militärische Zwecke verwenden mussten, hat die Gütermenge an den Rheinumschlagsplätzen sich sehr verringert. Während daher die Eisenbahnen keine Güter befördern konnten, erwies sich die Schiffahrt in dieser kritischen Zeit auf dem Rhein, Neckar und Main als ein Verkehrsmittel von grösster Bedeutung. Die rasche Verproviantierung und Versorgung von Festungen wäre ohne die Schiffahrt nicht möglich gewesen, und die an den Wasserstrassen gelegenen Mühlen und sonstigen industriellen Betriebe, deren Erzeugnisse gerade während der Kriegszeit dringend benötigt wurden, konnten nur unter Zuhilfenahme der Schiffahrt ihren Betrieb voll aufrechterhalten.

Je grösseren Umfang der Krieg annahm, umso härter wurden der Handel und der Güteraustausch und somit auch die Schiffahrt betroffen. Durch die englischen Absperrungsmassnahmen mussten die Zufuhren vom Auslande an Getreide und Rohstoffen aller Art allmählich aufhören, was zur Folge hatte, dass der grösste Teil der Schleppkähne beschäftigungslos wurde. Das einzige Massengut, das noch ins Gewicht fällt, ist die Kohle; aber infolge ihrer beschränkten Förderung kann auch dadurch nur ein kleiner Teil der Rheinflotte beschäftigt werden.

Die Schiffahrt gehört jedenfalls zu den Geschäftsunternehmungen, die durch den gegenwärtigen Krieg am härtesten betroffen werden.

Der Aarberger Kanal.

(1645—1663.)

Von J. Keller-Ris, Bern.

(Fortsetzung.)

Das gleiche Datum (28. September 1646) trägt des bestellten Schleussenmeisters Patent, welches lautet: „Die Schleußen bedürfen bei angehendem Gebrauch des Arberg Canals eines eigenen Abwarts; hiezu ist bestellt der Ehrsame Mr. Jacob Emenes, unsere Canal- und Schleuß-Zimmermeister und bei dem Werk verbleibendem Uffseher, der dann sowol durch sich selbst als auch durch habende Untergebene uff solches Werk sich verstehende bestellte die Schleußen aller orten den daherkommenden Schiffen öffnen und . . . widerumb beschliessen; von jedem durch den Canal gehenden Schiff sind ihm 10 Batzen verordnet."

Wir haben gesagt, der Kanal sollte verpachtet werden. Der bezügliche Vertrag datiert vom 15. September 1647 und hat folgenden Wortlaut:

Arberger Canalwerks
admodiation uff 3. Jahre lang zu gunsten
Henrys von Treytorens und Aßocierten.

Um das Canalwerk ertraglich zu machen, soll es für drei Jahre verpachtet werden:

Als erstlich das Lenti Hauß zu Arberg zu Ußgang deß Canals sampt dem abgesteckten Platz umbs selbige zu der daher kommenden wahren auffenthaltung gewidmet; deßgleichen der Platz, da die alte Spießhütten gestanden zu einem in seinen costen ze errichtenden Garten, Item auch das Hauß, so in der Mitte deß Canals in unseren costen sol gebuwen werden, die Nachts ankommenden Schiffslüt, mit Herberg, Speiß und trank, gegen gebürenden Bezallung ze versehen, Zusambt einem Imme der enden absteckenden stuck Erdtrich vom Moß, solches einzefrieden und ze nutzen.

Denne die Nutzung deß Eichholtzes Im Aspi genant, so vil den Weidtgang und das Acharum betrifft: Neben dem, ds er, zur notwendigen erhaltung und reparation deß Canals, under unser jederweiligen befragung und erlaubnus, Holtz daraus nemmen mag.

Verners den Fischfang im Canal (die einschränkenden Bestimmungen sind vom Verfasser weggelassen worden). Wir wellend Imme auch, uß Oberkeitlichen gewalt bewilliget haben, ein Schiff uffem Iverter See zur vertigung allerhandt wahren one anderer Schifflüten ein- und widerred, under der gemeinen bestimten Lohnsverordnung zegebrauchen.

Darbei wir dann gemeint und erlütert haben wellend, den eingehenden pfenning umb so vil zevermehren, daß unser