

Der Siegeszug DER DAMPFSCHIFF

von Dr. Erich Schwoerbel

Die Geschichte der rheinischen Landschaften ist mit dem Rheinstrom und seine Schifffahrt aufs innigste verwachsen. Man kann sagen, daß sich der mittelalterliche Charakter des Rheins bis in die 30er Jahre des 19. Jahrhunderts erhalten hat. Es war die Zeit, wo angesichts der politischen Buntscheckigkeit der Lande am Rhein sich noch eine Überzahl von Rheinzöllen äußerst hemmend fühlbar machte, wo die Schifffahrt selbst sich noch in der Gebundenheit des früheren Zunftwesens mit überlebten Privilegien befand.

Aber schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts machte die Rheinschifffahrt eine Wandlung durch aus zünftlerischer Gebundenheit in die Sphäre der Gewerbe- und Verkehrsfreiheit. Unter dem Druck der Ideen des wirtschaftlichen Fortschritts fielen allmählich die noch bestehenden Verkehrshindernisse am Rhein. Die Rheinschiffahrtskonvention vom 31. März 1831 brachte schon eine Reihe von Verkehrsvereinfachungen. Die Rheinzölle wurden wesentlich ermäßigt, die Reste alter Stapelgerechtsame der Städte Mainz und Köln beseitigt. Das Erstarken der Rheinschifffahrt wurde zugleich begünstigt durch eine Politik der völligen Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen für Schiffe aller Nationen, die nach der Konvention von 1831 verstärkt durch die Rheinschiffahrtsakte von Mannheim 1868 proklamiert wurde. Im Jahre 1851 wurde mit der Errichtung der Rheinstrombauverwaltung in Koblenz eine systematische Fortführung der Regulierungsarbeiten gewährleistet. So wurde in jener Zeit eine Verbauung der rechtsseitigen Bucht vom Stapp bis Götterswickerhamm und eine Regulierung der Stromkrümmung von Götterswickerhamm sowie der Strecke unterhalb durchgeführt.

Die neue Kraftquelle des Dampfes zur Beförderung von Reisenden und Gütern bedeutete für den gesamten Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein eine entscheidende Wendung. Das holländische Dampfboot „Seeländer“ fuhr im Oktober 1824 von Rotterdam zu Berg und kam bereits am zweiten Tag in Ruhrort und am dritten Tage in Köln an. Von hier aus wurde ein mit 2000 Zentnern beladenes hölzernes Fahrzeug ins Schlepptau genommen und bis zum Mittelrhein hinaufgeschleppt. Das Dampfschiff selbst, dessen Maschine nur eine Stärke von 45 PS besaß, setzte seine Fahrt noch bis Kaub fort, um dann nach Holland zurückzukehren. Jedenfalls war damit die volle Eignung der Dampfkraft für die Rheinschifffahrt erwiesen, zugleich war zum ersten Male ein Schleppzug praktisch erprobt. Eine im September 1825 unternommene wohlgelungene Probefahrt des holländischen Dampfers „Rhein“, der von Köln bis Koblenz mit dem König Friedrich Wilhelm III. als Gast hinauffuhr, und dann seine Reise bis Straßburg fortsetzte, weckte das Interesse der weiten Öffentlichkeit für die Gründung von Dampfschiffahrtsunternehmen.

Starke Impulse für die moderne Rheinschifffahrt gingen von der alten Schifferstadt Ruhrort aus. Hier war, mit starker Unterstützung des damaligen Oberpräsidenten von Westfalen, Frhr. von Vincke, aber unter nachdrücklicher Initiative Ruhrorter Kohlenkaufleute ein neuer Hafen angelegt worden, der Ende des Jahres 1824 dem Verkehr übergeben werden konnte. Dieser staatliche Ruhrorter Hafen entwickelte sich durch die Erweiterungen der fünfziger und sechziger Jahre zur unbestritten umfassendsten Hafenanlage Westdeutschlands. Am Niederrhein war sofort die Erkenntnis lebendig, daß eine Zeit der Revolutionierung des Rheinverkehrs gekommen war.

Namentlich Franz Haniel, als Vorkämpfer der Rheinschifffahrt wie des Bergbaues am Niederrhein gleichermaßen hervorragend, war von dem Siegeszug der Dampfschifffahrt überzeugt. In diesem Zeichen wurde schon 1822 beschlossen, unter der Firmierung Jacobi, Haniel & Huyssen in Ruhrort eine Dampfschiffswerft zu errichten.

Darüber hinaus plante Franz Haniel sogar, zwischen Köln, Ruhrort und Antwerpen eine Dampf-Börtschifffahrt ins Leben zu rufen. Dieser Plan konnte allerdings nicht realisiert werden. Ende 1829 war die Ruhrorter Werft für ihre Aufgaben bereit. Sie hat in den folgenden Jahren wesentliche Pionierdienste für die Rheinschifffahrt geleistet. Die Ruhrorter Werft lieferte 1830 die „Stadt Mainz“, den ersten in Deutschland fertiggestellten Passagier- und Frachtdampfer an die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 1832 folgte ein zweites Dampfboot. In den nächsten Jahren liefen laufend von der Inselwerft in Ruhrort Schiffe vom Stapel.

Im Jahre 1838 verließ der erste auf einer deutschen Werft erbaute eiserne Rheindampfer die Ruhrorter Werft. Der Übergang vom Holz- zum Eisenbau war für die ganze Wirtschaftlichkeit der Rheinschifffahrt von eminenter Bedeutung. Auch noch in den nächsten Jahrzehnten blieb die Ruhrorter Werft am Aufbau der Rheinschifffahrt maßgeblich beteiligt. Dabei verlagerte sich das Schwergewicht der Werfttätigkeit seit 1840 auf den Bau von Schleppern und eisernen Kähnen. Der erste Remorqueur, „Die Ruhr“, wurde 1844/45 für Franz und Gerhard Haniel erbaut.

Naturgemäß zeichneten sich die Beziehungen der Werft der Gutehoffnungshütte zu der Reederei Franz Haniel durch besondere Stärke aus, die Werft war jedoch darüber hinaus für zahlreiche andere Unternehmungen der Rheinschifffahrt und auch für öffentliche Verwaltungen tätig. Die Werft Ruhrort blieb bis 1899 in Betrieb. Nach Beendigung des ersten Weltkrieges entschloß sich die Gutehoffnungshütte zur Wiederaufnahme des Schiffbaues. Etwas rheinab, in Walsum, erstand 1920 ihre neue Werft, eine der größten und modernsten Binnenschiffswerften des Kontinents, deren Produktion auch Rhein-See-Schiffe und Küstenmotorschiffe umfaßt.

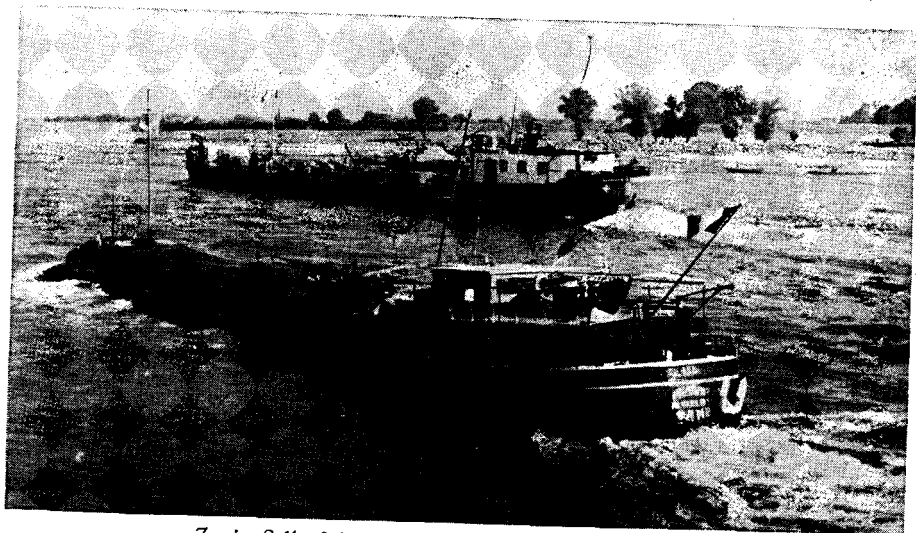
Neben dem Güterverkehr war auch der Personenverkehr auf dem Niederrhein außerordentlich rege. Ein nahezu durchgehender Personenverkehr auf der Strecke von Rotterdam bis Mannheim wurde von der „Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft“ in Köln, der „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ in Düsseldorf und der „Niederländischen Dampfschiffsreederei“ in Rotterdam betrieben, und zwar durchweg neben dem Stückgutverkehr. Überhaupt war der internationale Touristenverkehr auf dem Rhein recht bedeutend. Mit dem stärkeren Aufkommen der Eisenbahnen trat hier eine nicht unerhebliche Verlagerung ein. Die Düsseldorfer Gesellschaft schloß 1853 mit der Kölner Gesellschaft einen Betriebsvereinigungsvertrag. Beide Firmen arbeiteten seitdem als „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt“ gemeinsam.

Unter dem Wettbewerb der Dampfschiffahrt gerieten die letzten freien Rangfahrten, bei denen Fahrverträge mit einer größeren Anzahl von Schiffen für bestimmte Strecken bei festen Abfahrzeiten und Frachtsätzen üblich waren, stark ins Hintertreffen. Dabei wurden die letzten Grundsätze behördlicher Bevormundung der Schifffahrt durch die revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868 beseitigt. Gewissermaßen als ein letztes Aufbäumen gegen den unaufhaltsam vordringenden technischen Fortschritt errichteten niederländische Schiffer von der holländischen Grenze bis Köln Pferde-Relais, an denen stets frische Pferde zur Verfügung standen. Die Transporte Rotterdam—Köln, die sonst etwa 14 Tage gedauert hatten, wurden jetzt in 5—6 Tagen durchgeführt.

Aber mehr und mehr fanden sich die Segelschiffer bereit, ihre Fahrzeuge statt durch die Leinpfeder mittels der Dampfschiffe bergauf schleppen zu lassen. Wegen des unruhigen Fahrwassers wurde noch Anfang der 50er Jahre ein neuer Lotsendienst auf dem Rhein eingerichtet. Am Niederrhein wurden Lotsenstationen in Orsoy, Gørsiker, Buderich, Xanten und Rees errichtet. Es war begreiflich, daß die Kleinschiffer, später Partikulierschiffer genannt, zunächst das Aufkommen der Dampfschiffahrt mit Zurückhaltung und Abneigung begleiteten. Dennoch hat sich der Stand der Partikulierschiffer nach kurzer Zeit der Resignation die neuen Errungenschaften selbst zunutze gemacht und sich durch alle Schwierigkeiten hindurch behauptet. Pferde und Segel waren bis Ende der 60er Jahre im Kampf gegen den Dampf endgültig unterlegen.

Von großem wirtschaftlichen Gewicht war die Aufgabe, die Rheinschifffahrt in den Dienst des namentlich seit den fünfziger Jahren aufkommenden Massengutverkehrs zu stellen. Vor allem handelte es sich um den Bau von Dampfern, die für das Schlep-

pen von Kähnen und Segelschiffen geeignet waren. Auf Betreiben Ludolf Camphe-
sens trat im Jahre 1841 die „Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft“ ins Leben,
die 1905 an die „Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft“ überging. Am Niederrhein
besaßen schon 1845 die Reeder und Kaufleute Franz Haniel in Ruhrort und Matthias
Stinnes zu Mülheim (Ruhr) je ein eigenes Schleppboot, um Ruhrkohlen in Kähne
zum Oberrhein zu schleppen. In den folgenden Jahren erhielten diese Boote weitere
Zuwachs. An der Ruhr widmeten sich im Jahre 1857 drei große Firmen der Güter-
beförderung auf dem Rhein, und zwar die schon erwähnten Unternehmungen Franz
Haniel und Matthias Stinnes, sowie die Ruhrorter Dampfschleppschiffahrts-Gesell-
schaft, die von einer Reihe kleinerer Kohlenfirmen gegründet wurde. Die Zahl der
Schiffahrtsfirmen ist seitdem ins Große gewachsen. Zu den genannten Firmen traten
nach der Jahrhundertmitte noch viele hinzu, so u. a. Julius de Gruyter, Jos. Schür-
mann, Gebr. Kannengießer, Dörtelmann, Winschermann, Karl Schroers, Raab-Karcher,
Stachelhaus & Buchloh und Hugo Stinnes. Von Jahr zu Jahr wuchs nun die Rhein-
flotte sowohl an Zahl der Fahrzeuge, an Maschinenstärke der Dampfer und an Trag-
fähigkeit der Kähne. Das Erstarken der Rheinschiffahrt wurde zugleich begünstigt
durch eine Politik der Abgabefreiheit und der Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein
und seinen Nebenflüssen von Basel bis zum Meere für Schiffe aller Nationen.



Zwei »Selbstfahrer« mit voller Kraft gegen den Strom.