

## Die Dampfschiffahrt auf dem Rhein<sup>1</sup>

Den Angaben über die Verhältnisse dieses Haupthebels des neuesten Verkehrs auf dem Rhein und bei unserer Stadt, mögen einige geschichtliche Notizen vorangehen.

Zwei Engländer haben, jeder mit einem besondern Dampfboote, die ersten aber mißlungenen Versuche gemacht, den Rhein zu befahren. Keinen viel bessern Ausgang hatte der Versuch einer Antwerpener Gesellschaft. Aber eine Rotterdamer Gesellschaft bestand 1822 und 1823 die Probe; die Theilnahme an dem Aktien-Verein wurde der königlichen Handelskammer zu Köln angetragen und von ihr angenommen. Das Dampfboot der niederländischen Gesellschaft, *der Seeländer*, mit 50 Pferdekraft, machte im Oktober 1824 die erste, völlig befriedigende, Rheinfahrt über Köln hinaus, und im Jahr 1825 trat schon eine regelmäßige Fahrt zwischen Köln und Rotterdam ein.

Die glänzenden Erfolge dieses niederländischen Unternehmens führten im September 1825 einen Vertrag der Rotterdamer Gesellschaft und der Kölnischen Handelskammer herbei, und der König von Preußen eröffnete selbst am 14. September die rheinische Dampfschiffahrt, mit einer Reise von Koblenz bis Köln. Ein der rheinischen Gesellschaft zu Köln zur Verfügung gestelltes Rotterdamer Dampfboot prüfte, vom 15. September an, die Schiffbarkeit des Mittel- und Oberrheins bis nach Straßburg. Es gelangte in 74 ½ Stunden von Köln nach Straßburg, und in 27 Stunden glücklich nach Köln zurück<sup>2</sup>.

Gleichzeitig mit der preußisch-rheinischen Gesellschaft zu Köln, entstand am Oberrhein die Rhein- und Main-Gesellschaft zu Mainz, im Jahr 1825. Auf jener Probe- oder Untersuchungsfahrt, vom 15. September an, waren nämlich die Abgeordneten der kölnischen Handelskammer mit der Handelskammer in Mainz, und mit den Beteiligten der badischen Gesellschaft, in Mainz in Beratung getreten. Den 1. Mai 1827 ward die regelmäßige Fahrt zwischen Köln und Mainz eröffnet durch das Dampfboot *Concordia*. Dieses Schiff soll 178 000 fl. rhein. gekostet haben.

Das zweite Dampfschiff *Friedrich Wilhelm*, begann seinen Dienst den 8. Juni 1827, und beide Schiffe machten in jenem Jahre zusammen 97 Reisen zwischen Köln und Mainz, förderten 18 000 bis 19 000 Personen, und 57 000 bis 58 000 Zentner Güter.

Ein Unfall, den die *Concordia* am Binger Lochsteine, den 11. September 1827, erlitt, veranlaßte, daß im Jahr 1828 jene Felsenmasse unter dem Wasser gesprengt, die Durchfahrt auf 210 Fuß, also auf das Zehnfache der früheren, erweitert und die Strömung bedeutend verringert wurde.

Die ersten Schritte, die Geschäfte der Rhein- und Main-Gesellschaft an die preußisch-rheinische oder kölnische Gesellschaft zu übertragen, fallen in das Jahr 1830; die Auflösung der erstgenannten Gesellschaft wurde am 14. März 1831 beschlossen, und im Januar 1832 wurde ihr Besitztum völlig auf die zweite übertragen. Die beiden Gesellschaften hatten ungleiche Mittel und deshalb ungleichen Mut, ungleiche Widerstandskraft gegen wirkliche und mögliche Unfälle. Wir können jenen Rücktritt der Mainzer ein für unsre Stadt nur tiefbedauerliches Ereignis nennen.

<sup>1</sup> In: Gedenkbuch der vierten Jubelfeier der Erfindung der Buchdruckerkunst in Mainz, Mainz 1840

<sup>2</sup> Im Sommer 1840 ließ sich die Strecke zwischen Köln und Straßburg zu Berg regelmäßig binnen 46 und zu Tal binnen 20 Zeitstunden zurücklegen, Vergl. mit dem ‚Nachtrag‘ zu gegenwärtigem Artikel.

War 1830 der Dienst zwischen Mainz und Mannheim nur ein sehr unregelmäßiger und also unersprießlicher, so ging der zwischen Mainz und Frankfurt am 17. Mai 1832 vollends ein, nach unregelmäßigen, im Ganzen 14 Fahrten, mit kaum 500 Reisenden. Die Beschiffung des Mains durch Dampfboote, erwartet noch von der Zukunft viele und große Nachhilfe in dem Flußbette, durch vereinte Bemühungen der Uferstaaten.

Das Jahr 1832 hat die Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein bis Basel, mit flottgehenden Booten der rheinischen Gesellschaft, als ausführbar durch wirkliche Versuche, und als eventuell sehr vorteilhaft durch solche Ausdehnung des Betriebs erwiesen.

Die Geschäfte der rheinischen Dampfschiffahrts- oder der kölnischen Gesellschaft, nahmen von Jahr zu Jahr an Umfang und Gewinn zu: natürliche Folge der verwendeten Mittel, der Ausdauer, der Intelligenz und der Einigkeit. Im Sommer 1840 befuhr jene Gesellschaft den Rhein von Köln bis Straßburg mit 14 Booten, wovon 12 in täglicher Tätigkeit, 2 in Reserve und zu augenblicklich bereiter Aushilfe. Mehrmals täglich fahren ihre Schiffe von Köln nach Mainz, von Mainz nach Köln und nach Mannheim, und von da bis zur Brücke zwischen Kehl und Straßburg. Überdies besteht ein täglicher Dienst durch ein sogenanntes Lokalboot zwischen Bingen und Mainz, mit 2 Hin- und Herfahrten an den Sonn- und Feiertagen während der schönsten Jahreszeit.

Durch die Konkurrenz der *Düsseldorfer Gesellschaft* für die Beschiffung des Nieder- und Mittel-Rheins, verminderte die kölnische ihren Preistarif bedeutend, und änderte ihn schon zum drittenmal im Jahr 1840.

Neben der Kölnischen Gesellschaft befährt 1840 noch eine niederländische (Sitz: Rotterdam) unsern Rhein von Rotterdam bis Mainz. Ihre Schiffe kommen und gehen dreimal wöchentlich.

Die Handelskammern zu Elberfeld und Düsseldorf, und bald auch die zu Mainz, bildeten im Frühjahr 1836 eine neue Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-Rhein (Hauptsitz: Düsseldorf). Das Statut ist vom 13. Mai 1836. Die Anschaffung von 8 Dampfbooten, jedes in seiner vollständigen Ausrüstung zu 60 000 preußischen Thalern veranschlagt, wurde beschlossen.

Man berechnete die Dauer der Reise von Rotterdam bis Mainz, als den beiden Endpunkten des Geschäftsbetriebes, auf  $6 \frac{1}{2}$  Tage; und für 300 jährliche Reisen, jede zu 87 Stunden, mit 7 Schiffen zu 80 Pferdekraft, einen jährlichen Verbrauch von 189—190 000 Zentner Steinkohlen = 79 000 Taler. Theorie und Erfahrung fordern nämlich 10 Pfund Kohlen auf die Zeitstunde bei einer Pferdekraft.

Das erste fertige Boot der Düsseldorfer Gesellschaft, der *Herzog von Nassau*, mit Niederdruck-Maschinen, zu 80 Pferdekraft, in Rotterdam gebaut, begann die regelmäßigen Fahrten den 14. März 1838, und der *Gutenberg* begann die seinigen den 16. März 1839.

Im ersten Jahr 1838 beförderte diese Gesellschaft 81 000 Passagiere und 118-119 000 Zentner Güter; Einnahme fast 141 000 Taler; Verbrauch bei 103 000 Zentner Kohlen. Im zweiten Jahr zählte man 115 000 Passagiere, und 157 000 Zentner Güter; Einnahme: 242 000 Taler. Kohlenverbrauch: 169 000 Centner.

Das Hauptverdienst der Düsseldorfer Gesellschaft besteht darin, die Herabsetzung der früher ungemein hohen Preise der Kölnischen Gesellschaft herbeigeführt zu haben.

Der Rhein, von Basel bis Rotterdam und zum Zuidersee, wird gegen Ende des Jahres 1840 von 32 Dampfschiffen regelmäßig befahren. Von dieser Zahl gehören

14 der Kölnischen, 6 der Düsseldorfer, 2 der Straßburg-Baseler, 1 der Adler-, 7 der niederländischen und 2 der Rhein-Issel-Gesellschaft. Die erste bewerkstelligt ihre Fahrten zwischen Straßburg und Köln, die zweite und fünfte zwischen Mainz und Rotterdam, die dritte und vierte zwischen Basel und Straßburg, die sechste zwischen Köln und dem Zuidersee.

In der schönen Jahreszeit, bei ruhigem Wetter und mittlerem Wasserstande, wird die Strecke zwischen Basel und Rotterdam durchschnittlich folgendermaßen zurückgelegt<sup>3</sup>:

Von zu Tal	zu Berg		Unterschied			
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.
Basel-Neuenburg	1	17	3	45	2	28
Neuenburg-Alt-Breisach	1	09	3	30	2	21
Alt-Breisach-Rheinau	1	30	4	30	3	00
Rheinau-Straßburg <sup>4</sup>	1	24	3	45	2	21
	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
Straßburg-Iffezheim	2	21	5	30	3	09
Iffezheim-Neuburg	1	13	2	55	1	42
Neuburg-Knielingen	0	36	1	25	0	49
	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>50</b>	<b>5</b>	<b>40</b>
Knielingen-Germersheim	1	28	3	10	1	42
Germersheim-Speyer	1	15	2	35	1	20
Speyer-Mannheim	1	07	2	45	1	38
	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>4</b>	<b>40</b>
Mannheim-Worms	1	09	2	20	1	11
Worms-Gernsheim	0	58	1	55	0	57
Gernsheim-Oppenheim	0	59	2	00	1	01
Oppenheim-Mainz	0	59	1	50	0	51
	<b>4</b>	<b>05</b>	<b>8</b>	<b>05</b>	<b>4</b>	<b>00</b>
Mainz-Bingen	1	45	2	32	0	47
Bingen-St.Goar	1	20	2	48	1	28
St.Goar-Koblenz	1	40	2	35	0	55
	<b>4</b>	<b>45</b>	<b>7</b>	<b>55</b>	<b>3</b>	<b>10</b>
Koblenz-Neuwied	0	40	2	00	1	20
Neuwied-Remagen	1	05	2	15	1	10
Remagen-Königswinter	0	30	1	10	0	40
Königswinter-Bonn	0	25	0	55	0	30
	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>40</b>
Bonn-Wesseling	0	40	1	30	0	50
Wesseling-Köln	0	50	2	00	1	10
	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>10</b>
Köln-Mülheim	0	14	0	30	0	16
Mülheim-Grimlinghausen	2	00	4	00	2	00
Grimlinghausen-Düsseldorf	0	26	1	20	0	54

<sup>3</sup> Die Dampfschiffe auf dem Rhein haben eine Länge von 110 bis 130 rheinl. Fuß und eine Breite von 15 bis 25 Fuß.

<sup>4</sup> ) Die angegebene Schnelligkeit bezieht sich nur auf das Dampfschiff "Adler"; die der beiden andern, *Stadt Basel* und *Stadt Straßburg*, beträgt zu Tal 7 Stunden 27 Minuten. Zu Berg werden sie auf dem Kanal zwischen Rhone und Rhein durch Pferde in 32 Stunden gezogen.

	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>3</b>	<b>10</b>
Düsseldorf-Ruhrort	1	45	3	35	1	50
Ruhrort-Wesel	1	45	3	30	1	45
Wesel-Emmerich	<u>2</u>	<u>05</u>	<u>4</u>	<u>15</u>	<u>2</u>	<u>10</u>
	<b>5</b>	<b>35</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>45</b>
Emmerich-Sternschanze	1	00	1	50	0	50
Sternschanze-Arnheim	<u>0</u>	<u>45</u>	<u>1</u>	<u>20</u>	<u>0</u>	<u>35</u>
	<b>1</b>	<b>45</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>35</b>
Arnheim-Rhenen	1	15	2	30	1	15
Rhenen-Wijk	1	20	2	40	1	20
Wijk-Kuilenburg	<u>0</u>	<u>35</u>	<u>1</u>	<u>00</u>	<u>0</u>	<u>25</u>
	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>00</b>
Kuilenburg-Vianen	0	38	1	10	0	32
Vianen-Schoonhoven	1	07	2	10	1	03
Schoonhoven-Rotterdam	<u>1</u>	<u>25</u>	<u>2</u>	<u>40</u>	<u>1</u>	<u>15</u>
	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>00</b>	<b>2</b>	<b>50</b>

Bei allen vorstehenden Angaben ist nur die zur Zurücklegung der Strecke zwischen den einzelnen Stationen erforderliche Zeit, den Auenthalt an den Stationen nicht mit inbegriffen, angegeben. Im Durchschnitt beträgt die Schnelligkeit der heutigen Rhein-Dampfschiffe stromabwärts zwischen 900 bis 1000 rheinl. Fuß in einer Zeitminute, und stromaufwärts zwischen 500 bis 600 Fuß in der gleichen Zeit. Die Zahl der auf den verschiedenen Dampfschiffen auf dem Rhein beförderten Personen hat sich 1839 auf etwa 487 000 und 1840 auf etwas über 636 000 belaufen, was in einem Jahre einen Zuwachs von 149 000 Reisenden macht, Über den Zeitverbrauch bei der Beschiffung der IJssel durch Dampfkraft, gebietet es mir bis jetzt an bestimmten Angaben.

Von Basel bis Straßburg beträgt die Entfernung, der Hauptströmung des Rheins nach, 38 Wegstunden; von Straßburg bis Mannheim, 34; von Mannheim bis Mainz, 19; von Mainz bis Koblenz, 23; von Koblenz bis Köln, 24; von Köln bis Düsseldorf, 13; von Düsseldorf bis Emmerich, 24; von Emmerich bis Rotterdam, 32 Stunden. Die Gesamt-Ausdehnung des Rheinlaufes von Basel bis Rotterdam kann also auf 207 Wegstunden oder 124 deutsche Meilen berechnet werden<sup>5</sup>.

Es gingen im Laufe des Jahres 1840 regelmäßig täglich zwei Schiffe der kölnischen Gesellschaft von Mainz nach Köln, wie von Köln nach Mainz, und zwei von Mainz nach Mannheim, wie von Mannheim nach Mainz. Von Mannheim ging täglich nur ein Schiff nach Straßburg-Kehl und vice versa. Von Straßburg ging, einen Tag um den andern, ein Schiff der Adler-Gesellschaft, und viermal wöchentlich ein solches der Straßburg-Baseler Gesellschaft nach Basel, wie von Basel nach

<sup>5</sup> Die Wegstunde besteht aus 6 000 Schritten, oder 15 000 rheinl. Fuß; 5 Wegstunden sind gleich 2 deutschen Meilen (25=15 auf den Grad).

Straßburg. Zwischen Mainz und Bingen ging täglich einmal (an Sonn- und Festtagen zweimal) ein Lokalboot der Kölnischen Gesellschaft hin und her. Ein Dampfschiff der Düsseldorfer Gesellschaft traf jeden Tag von Düsseldorf in Mainz ein; ein solches ging täglich von Mainz nach Düsseldorf und Rotterdam. Die Dampfschiffe der niederländischen Gesellschaft langten in jeder Woche dreimal von Rotterdam in Mainz an und gingen eben so oft von Mainz nach Rotterdam.  
Hinsichtlich der Preise zahlte man<sup>6</sup>:

Von	Hin- und zurück			
	Große Kajüte fl	Vor-Kajüte fl	Große Kajüte fl	Vor-Kajüte fl
Mainz-Mannheim	2,38	1,45	3,58	2,38
Mainz-Straßburg	10,39	7,00	15,45	10,58
Mainz-Basel	14,53	9,31	28,32	19,47
Mainz-Koblenz	3,44	1,45	6,08	3,30
Mainz-Bonn	6,46	3,06	11,05	6,12
Mainz-Köln	7,28	3,30	12,15	7,00
Mainz-Düsseldorf	8,35	4,02	13,57	8,04
Mainz-Wesel	10,58	5,01	17,30	10,02
Mainz-Arnheim	14,04	6,29	22,10	12,58
Mainz-Rotterdam	17,06	7,46	26,43	15,32

<sup>6</sup> Die Preise im Pavillon sind durchgehend um ein Drittel stärker, als die in der großen Kajüte.