



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

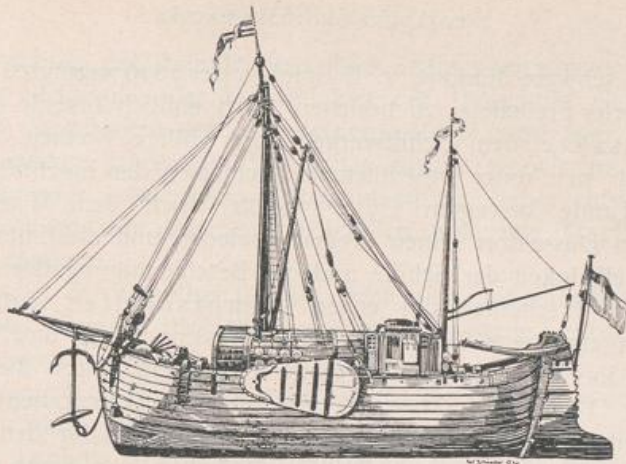
### **Düsseldorf und seine Bauten**

**Architekten- und Ingenieur-Verein <Düsseldorf>**

**Düsseldorf, 1904**

5. Schiffahrtswesen. Von G. Tharandt, Stadtbaumeister

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51126](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51126)



Modell eines Rang- oder Beurtschiffes, wie solche zwischen Cöln—Düsseldorf und Holland in den Jahren 1750—1820 auf dem Rheine fuhren.

## 5. Schifffahrtswesen.



Im Wappen der Stadt steht der bergische Löwe, stolz aufgerichtet den Anker umfassend, als Sinnbild der unter dem kräftigen Schutze des Landesherrn stehenden Schifffahrt. Dieser Symbole treu war Düsseldorfs Bemühen von jeher auch darauf gerichtet, sein Recht am Strome zu verteidigen und auf dem Rheine seine Zukunft zu suchen. Zwar hat es langer Zeiten und vieler Kämpfe bedurft, um neben älteren und stärkeren Rivalen in die Reihe der schifffahrttreibenden Hafenstädte zu treten, aber heute steht Düsseldorf als eine der vornehmsten da, der als seiner jüngsten Tochter der Rhein väterlich wohlwollend alle Wege zum weiteren Aufblühen geebnet hat.

Frisches Wagen und Unternehmen der Bürgerschaft unter starker Führung des Staates und kluger Verwaltung der Stadt verhalten ihr im Verein mit den Fortschritten der Technik des Wasser- und Schiffbaues zur Beteiligung an der Nutzung des Stromes und dazu, ihre Lage an ihm und im Bezirke der niederrheinischen Handels- und Industrietätigkeit unter dem Aufschwung der Wirtschaftspolitik des mächtigen Deutschen Reiches zu einer massgebenden zu gestalten.

Die Entwicklung Düsseldorfs ist mit der Aufhebung der Umschlags- und Stapelrechte benachbarter Rheinstädte, namentlich Cölns, und der Rheinzölle eng verknüpft. Aber auch später, als anfangs des 19. Jahrhunderts unter der Fremdherrschaft eingesessene Kaufleute schon verstanden hatten, zwischen Mannheim und Holland eine Rangschifffahrt\*) einzurichten,

\*) Rangschifffahrt war eine regelmässige, an bestimmte Tarife, Fahrzeiten und Ladefristen gebundene Frachtbeförderung zwischen gewissen Häfen mit einer gewissen Zahl Schiffe, auf Grund eines landesherrlich bestätigten Vertrags zwischen Schiffen und Kaufleuten geübt, die nur Güter der Vertragschliesser verfrachteten, von diesen aber auch ausschliesslich benutzt werden mussten.



waren noch schwere Kämpfe, z. B. infolge der 1826 verfügten Aufhebung des Düsseldorfer Freihafens, zu bestehen. 1831 endlich brachte die Rheinschiffahrtsakte dem Schiffsverkehr die völlige Freiheit. Die Rangschiffahrt hob sich unter wesentlichem Nachlassen der Frachtsätze, und die bisher zu Lande bewegten Güter wandten sich dem Wasserwege zu. 1835 gewann Düsseldorf seinen Freihafen wieder, und die Einfuhr hob sich mit der Ladefähigkeit der Schiffe und der Beschleunigung der Fahrt.

Mit dem Erscheinen des ersten Dampfschiffes 1816 nahm der Stromverkehr eine neue Gestalt an. Die langsame Segel- und Treidelschiffahrt erhielt ihre erste, stetig wachsende Konkurrenz durch die „Niederländische Dampfschiffreederei“, die den Schleppdienst mit Erfolg einführt, seit 1852 aber wieder aufgegeben hat, um dafür den Güter- und Personenverkehr aufzunehmen. Die Gesellschaft besitzt heute neun Salonboote, die auf ihren Fahrten zwischen Rotterdam und Mannheim das Düsseldorfer Werft täglich anlaufen.

Als erstes deutsches Dampfschiffunternehmen trat 1825 die „Preussisch-Rheinische Gesellschaft“ in Cöln hinzu, und 1836 wurde die „Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft“ gegründet, deren erstes Dampfboot „Victoria“ 1838 auf dem Strome erschien. 1853 schlossen die Cölner und die Düsseldorfer Gesellschaft einen Betriebsvertrag, der beiden zum Vorteil und dem Reiseverkehr zum grössten Nutzen gereicht. Die beiden Gesellschaften besitzen zurzeit zusammen eine Flotte von 5 einfachen Glattdeckern, 13 Promenadendeckern und Halbsalonschiffen, sowie 13 Schnell- und Doppeldeckdampfern. Der schönste und grösste Salonschneldampfer auf dem Rhein und auf Europas Strömen ist die „Kaiserin Auguste Viktoria“, die als neuestes Schiff ganz in Deutschland gebaut, in Düsseldorf zu Hause ist. Es hat 83 m Länge bei ein Zehntel Breite, und die Maschinen erreichen 1350 Pferdekräfte.

Trotz des infolge starken Wettbewerbes eingetretenen Sinkens der Beförderungspreise liess der weitere Niedergang der Segelschiffahrt und das Anwachsen des Verkehrs 1845 die „Ruhrorter Dampfschleppschiffahrt“ und 1846 die „Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft“ entstehen.

Die letztgenannte, in Düsseldorf sesshafte Gesellschaft bezweckte, die vormaligen auf dem untern Rhein und der Waal herrschenden mangelhaften Schleppverhältnisse durch eine geregelte Dampfschiffahrt zu ersetzen und damit eine Güterschiffahrt mittels Schleppschiffen zwischen den niederländischen und den niederrheinischen Häfen zu verbinden, um so die Unabhängigkeit der letzteren und die freie Bewegung des niederrheinischen, insbesondere des Düsseldorfer Handels, vor fremden Unternehmungen zu sichern.

Die Gesellschaft hat in ihren Bestrebungen grosse Erfolge aufzuweisen. In den ersten Jahren wurden nur zwei Schlepper und zwölf eiserne Schleppschiffe in Dienst gestellt; 1852 folgte ein dritter grosser Schlepper. Als Ende der siebziger Jahre in der Rheinschiffahrt eine vollständige Umwälzung



durch Verbesserung der Dampfer und ihres Schleppvermögens, sowie durch beträchtliche Steigerung der Tragfähigkeit der Lastschiffe eintrat, vervollständigte die Gesellschaft auch ihr Betriebsmaterial, und zwar in den achtziger und neunziger Jahren durch den Bau zweier Doppelschraubendampfer, zweier Raddampfer, sowie eines Turbinendampfers, ferner durch den Neubau von zwölf grossen eisernen Lastschiffen mit einer Tragfähigkeit von 17—30 000 Zentnern.

Jetzt besitzt die Gesellschaft fünf Schlepper mit Maschinen von zusammen 3000 indizierten Pferdekräften, sowie 24 eiserne Lastschiffe mit einer Tragfähigkeit von 348 000 Zentnern.

Mit diesen verstärkten Betriebsmitteln hat sie seit den neunziger Jahren ihren Dienst nach dem Mittel- und Oberrhein bis Strassburg ausgedehnt, namentlich von den Ruhrhäfen aus, und betreibt zwischen diesen Endpunkten sowohl das Schleppen fremder Fahrzeuge, als insbesondere auch den Massengüterverkehr in eigenen Lastschiffen. Die gesamte Leistung und Güterbewegung der Gesellschaft betrug im letzten Jahre 408 000 Tonnen und wird sich 1904 voraussichtlich auf 550 000 Tonnen erhöhen.

Weiter hat sich in Düsseldorf die Reederei L. W. Cretschmar um die Hebung des Rheinverkehrs besondere Verdienste erworben. Ihre Dampfboote unterhielten die Verbindung mit den benachbarten Rheinuferorten, bis 1901 die „Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft“ diese Fahrten übernahm. Der Fährverkehr zwischen der Stadt und den linksrheinischen Vororten ist seit Erbauung der Strassenbrücke nicht sehr erheblich. Erst neuerdings werden Verbesserungen durch Einstellung neuer grosser Fährdampfer, die im Anschluss an Strassenbahnen verkehren sollen, angestrebt.

Neben diesen Reedereien waren es aber vor allem auch die staatlichen Unternehmungen zur Regelung und Vertiefung des Fahrwassers und die städtischen Hafen- und Werftbauten, die zur Hebung des Stromverkehrs in Düsseldorf beitrugen. Die Fahrwassertiefe von 3,0 m bei einem gemittelten Niedrigwasserstande von + 1,5 D. P. gestattet den grossen Frachtschiffen mit voller Ladung bis Cöln zu schwimmen. Dabei hat die Tragfähigkeit der Segelschiffe von 300 Tonnen im Anfange des vorigen Jahrhunderts bis zu 2060 Tonnen der Schleppschiffe heutigen Tages zugenommen.

Aber nicht nur die Rheinflotte ist durch diese technischen Vervollkommnungen leistungsfähiger geworden, auch der überseeische Verkehr in direkter Fahrt nach England und den Häfen der Nordsee und der Ostsee, der schon Mitte vorigen Jahrhunderts eingeleitet wurde, ist in fortwährender Steigerung begriffen. Im Düsseldorfer Hafen verkehren zurzeit 7 Rhein-Seedampferlinien mit 38 Dampfern von 32 810 Tonnen Gesamttragfähigkeit und etwa 50 Seelechtern von je 500—1100 Tonnen Lade-fähigkeit. Hiermit ist aus dem vorgeschichtlichen Fischerdorfe ein Seehafen geworden, und dieser Erfolg der gemeinsamen Bestrebungen fand



seine Anerkennung in der Entsendung kaiserlicher Kriegsschiffe zur Feier der grossen Ausstellung von 1902, während der die deutsche Marineflagge monatelang am städtischen Werft flatterte und Hunderttausende von Schau- und Wissbegierigen um sich an Bord versammelte.

Diese erfreulichen Ereignisse und Fortschritte auf dem Gebiete der Schifffahrt dankt Düsseldorf aber auch in nicht geringem Grade dem Vater Rhein selbst. Es ist bemerkenswert, dass infolge der planmässigen Stromkorrekturen die Behinderung der Schifffahrt durch Hochwasser durchschnittlich im Jahre auf nur acht Tage beschränkt ist; und zwar liegt die Segelschifffahrt erst bei + 5,1 D. P. still, während die Dampfschifffahrt bei dieser Höhe die erste und bei + 6,9 D. P. die zweite Beschränkung erfährt und erst bei + 7,5 D. P. verboten ist. Die alpine Herkunft des Stromes und sein Verlauf in klimatisch milden Niederungen sichern den ausreichenden Wasserstand ohne anhaltenden Eisstand oder lange dauernde Eisgänge. Die durchschnittliche Behinderung hierdurch beläuft sich im Jahr auf nur 17 Tage. Zu diesen Vorzügen gesellt sich die gleichmässige Stromgeschwindigkeit bei dem geringen relativen Oberflächengefälle, das bei Düsseldorf zwischen + 1,35 und + 8,93 D. P. 1:5400 bis 1:5500 beträgt.

Über die Entwicklung des Wasserfrachtenumschlags im Düsseldorfer Hafen und den Schiffsverkehr wird der nächste Abschnitt einige Angaben bringen.



## 6. Statistisches.

(Nach den Berichten der Stadtverwaltung und der Handelskammer.)

### a) Stand und Bewegung der Bevölkerung.



Die fortgeschriebene Einwohnerzahl der Stadt betrug am 1. April 1904 236807, wovon 120322 männlichen und 116485 weiblichen Geschlechts.

Die Entwicklung Düsseldorfs zeigen folgende Zahlen.

Die Seelenzahl belief sich im Jahre

1800 auf 16 000	1880 auf 95 458
1807 „ 19 472	1885 „ 115 190
1816 „ 22 675	1890 „ 144 642
1825 „ 25 532	1895 „ 176 000
1835 „ 31 596	1900 „ 207 402
1846 „ 38 120	1901 „ 214 460
1858 „ 49 200	1902 „ 222 720
1870 „ 70 094	1903 „ 227 587
1875 „ 80 695	