

„ZEICHNUNG DER ZUR BESCHIFFUNG DER RUHR GEBRAEUCHLICHEN NACHEN“ (1840)

VON UWE SCHNALL

Das Hessische Hauptstaatsarchiv Wiesbaden bewahrt die „Beschreibung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Ruhr“, die drei nassauische Beamte im Auftrag ihrer Regierung angefertigt und am 28. Juli 1840 abgeliefert haben. Der Bericht sollte Erkenntnisse für den geplanten Ausbau der Lahn erbringen.¹

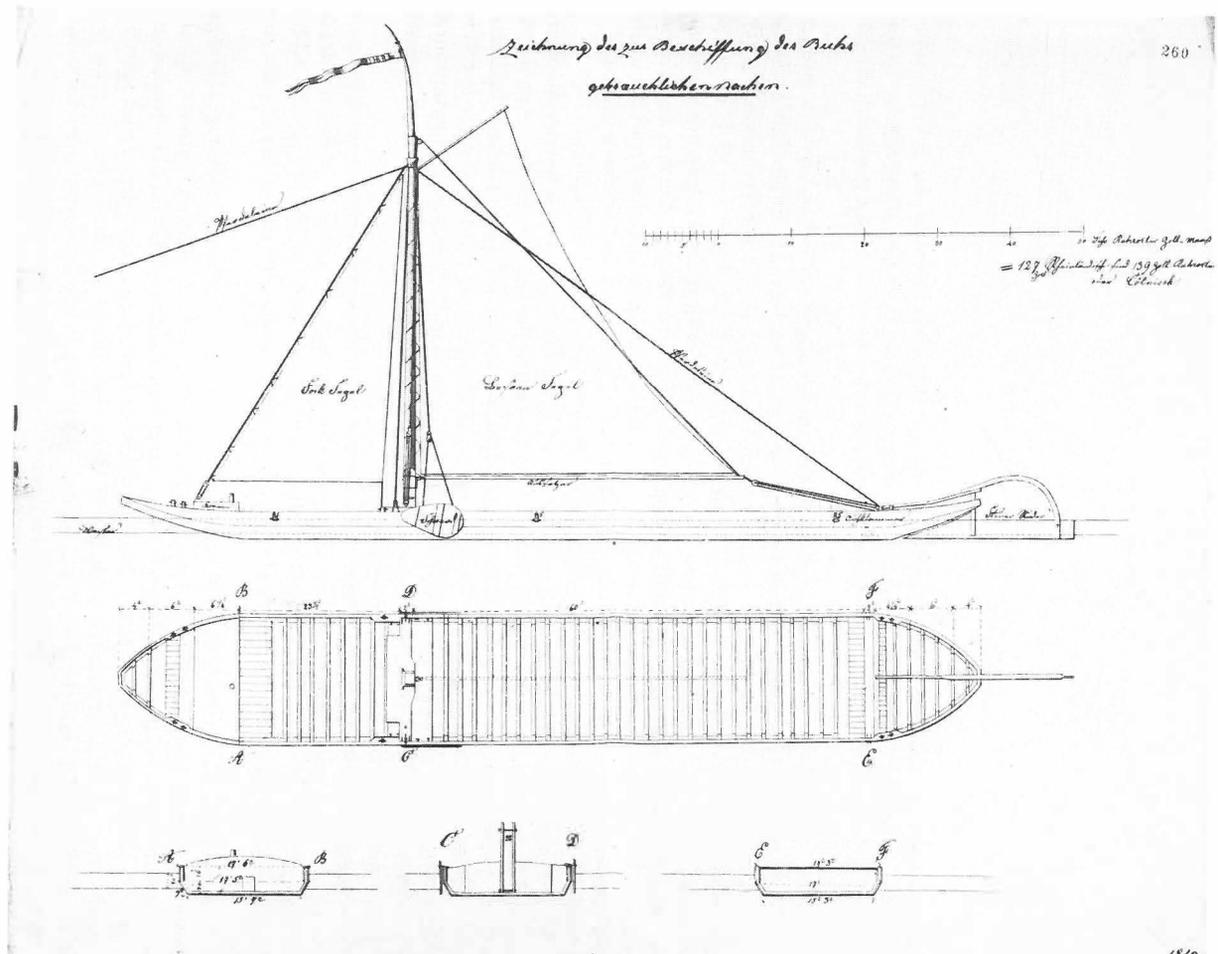
Die „Beschreibung . . .“ umfaßt 14 Blätter Text und 3 Anlagen und behandelt nacheinander: „I. Geschichte – II. Grundsätze für Schiffbarmachung und Abgaben – III. Dermaliger Stand der Schiffbarkeit der Ruhr, die Mängel derselben, und Verfahrungsweise zur Verbesserung – IV. Schleusen – V. Beton-Bereitung – VI. Schleusen Canäle – VII. Flußwehre – VIII. Leinpfad, Uferbau, Uferschutz und Flußmündung – IX. Waaren Niederlagen und Hafeneinrichtungen – X. Ruhr Schiffe und allgemeine Schifffahrtsverhältnisse – XI. Verwaltung.“ Die drei Anlagen bestehen aus folgenden Zeichnungen: Anlage I: „Situations Carte und Laengen Profil der schiffbaren Ruhrstrecke von Witten bis Ruhrort“ – Anlage II: „Grundriß der Schleusen der Ruhr“ – Anlage III: „Zeichnung der zur Beschiffung der Ruhr gebraeuchlichen Nachen“.

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs auf der Ruhr in der Neuzeit war eng mit der des Steinkohlebergbaus verknüpft. Nachdem erstmals 1765 umfangreiche Strombaumaßnahmen durchgeführt worden waren, hat die von Münster aus geleitete Strombaubehörde mehrfach Verbesserungen vornehmen lassen, so daß 1840 eine ausgebaute Wasserstraße mit 14 Schleusen von Witten bis Ruhrort für eine geregelte Schifffahrt zur Verfügung stand. Zu diesem Zeitpunkt fuhren etwa 400 Schiffe auf der Ruhr, über 50 neue waren in Bau oder geplant. Hinzu kamen, namentlich auf dem Unterlauf, noch Rheinschiffe.

Für diese Anzahl von Schiffen reichte die Kapazität der Schleusen kaum noch aus. Und doch war immer noch nicht genügend Schiffsraum vorhanden, um die jährlich größer werdende Menge geförderter Steinkohle zu transportieren; denn im Winter, bei Niedrigwasser und bei Hochwasser von mehr als $5\frac{1}{2}$ Fuß rheinl. ($\approx 1,73$ m) über Normal kam die Schifffahrt ganz zum Erliegen.

Der typische „Ruhrnachen“ um 1840 ist in der umstehenden Zeichnung (= Anlage III) abgebildet, aus der auch die Einzelheiten der Konstruktion hervorgehen. Es handelt sich um ein relativ stattliches, plattbodiges Schiff von 118 Ruhrorter Fuß Länge ($\approx 33,3$ m; ohne Ruderblatt) und 17 Fuß 3 Zoll Breite ($\approx 4,95$ m). Der Schiffskörper läuft vorn und achtern gleich spitz zu, mit nur einer kleinen Abplattung an Bug und Heck. Die Breite ist, im Gegensatz etwa zum Lahnschiff von 1816, fast gleichbleibend. Besonders auffällig ist die Knickung in der Konstruktion der Seitenwände, die für die gesamte am Rhein und an einigen seiner Nebenflüsse beheimatete Familie der „Nachen“ kennzeichnend ist.²

Gesteuert wird das Ruhrschiß durch ein Heckruder mit Pinne; zwei Seitenschwerter, je eins an Backbord und an Steuerbord, sollen die seitliche Abtrift vermindern. Der einzige Mast steht etwa auf $\frac{1}{3}$ der Schiffslänge, vom Bug an gerechnet. Er kann die beiden Segel tragen, dient aber auch als Treidelmast.



Der Tiefgang solcher Ruhrnachen betrug unbeladen 8–9 Zoll; beladen durfte er wegen der Schleusentore 30 Zoll rheinl. (= 2 1/2 Fuß ≈ 0,78 m) nicht überschreiten. Geladen werden konnten demnach 1900 bis 2000 Zentner Steinkohle. Für die Rheinfahrt hingegen durften die Schiffe bis 4 Fuß Tiefgang beladen werden.

Die Besatzung bestand aus 3 bis 4 Mann. Sie brauchten mit ihrem Schiff für die Bergfahrt Ruhrort–Witten bestenfalls drei Tage, wobei 2–3 Pferde zum Treideln benötigt wurden. Die Talfahrt dauerte im günstigsten Fall 2 1/2 Tage, doch ist für Berg- und Talfahrt wegen der vielen Schleusenaufenthalte mit einer gewöhnlichen Zeit von 6 bis 7 Tagen zu rechnen.

Ein Ruhrnachen kostete 1840 „roh“ 1025, voll ausgerüstet 1525 preuß. Taler. Die Frachtraten waren verhältnismäßig niedrig. Es gab zwar keinen einheitlichen Frachttarif, doch mußte man mit durchschnittlich 3 Silbergroschen pro Ztr. für die Bergfahrt und mit 2 Silbergroschen pro Ztr. für die Talfahrt rechnen. Das Frachtaufkommen lag im Spitzenjahr 1837 mit mehr als 7000 Ruhrfahrten immerhin bei über 11,6 Mio. Ztr., also 580000 t, die sämtlich auf Schiffen des hier besprochenen Typs transportiert wurden.

Anmerkungen:

- 1 Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden, Abt. 211, Nr. 8022b, Bl. 241–260. – Herrn Dr.-Ing. Martin Eckoldt, Lahnstein, danke ich für den Hinweis auf diese Archivalie und dem Hessischen Hauptstaatsarchiv für die Publikationserlaubnis.
- 2 Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 3), Neumünster 1972, S. 92ff. – Ders.: Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10000 Jahre Boote in Deutschland, (= Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums 7), Bremerhaven 1976, S. 13 ff, 39 ff.

Nach der Abfassung des Artikels erschien: Gustav Adolf Wüstenfeld: Die Ruhrschifffahrt von 1780 bis 1890, (= Monographie zur Geschichte des Ruhrgebietes, Schrift 2), Wetter/Wengern 1978.