



DIE „STADT EMMERICH“ VERSCHWINDET. MOTORBOOT VERMISST



„Das Motorboot ‚Emmerich‘, das den Personenverkehr zwischen den beiden Rheinufern vermittelt, ist gestohlen worden. Der ganze Rhein wurde abgesucht, das Boot konnte nirgends entdeckt werden. An beiden Ufern standen die Reisenden ratlos.“¹



Abb. 1.: Anlegestelle „Stadt Emmerich“ ca. 1920.

Mit großer Verwirrung standen die Emmericher am 02.02.1923 an der Anlegestelle des Motorbootes „Stadt Emmerich“. Statt wie gewohnt auf die gegenüberliegende Rheinseite überzusetzen, warteten die potentiellen Passagiere vergeblich auf die Ankunft des Motorbootes, welches bereits seit vielen Jahren die sichere Überfahrt nach Kleve und einen Anschluss an die dortige Kleinbahn ermöglichte. Es war scheinbar gestohlen worden.

Dabei hatten sich die Emmericher, nach anfänglicher Skepsis, doch mittlerweile so an diese neue Art der Personenbeförderung gewöhnt und waren darauf angewiesen. Bei der Einführung des Motorbootverkehrs im Jahr 1911 sah dies noch ganz anders aus.

Als der Motorbootverkehr 1911 erstmals eingerichtet wurde, waren viele Emmericher zunächst unzufrieden. Mit dem neuen Verkehrssystem waren auch erstmals feste Fahrpläne eingeführt worden, die bei den Gästen zunächst zu Missverständnissen und Verspätungen führten.² Nach und nach trat jedoch eine Gewöhnung ein und der Bootsverkehr wurde zum festen Teil der Verkehrsinfrastruktur in Emmerich. Die Motorboote fuhren halbstündig zwischen 7 Uhr Morgens und 9 Uhr Abends zwischen den beiden Anlegestellen.³ Somit war auch der Anschluss an die, erst kürzlich eingerichtete, Kleinbahn zwischen Kleve und Emmerich garantiert. Unfälle waren leider keine Seltenheit. Überschreitungen der Ladungs- und Personenkapazitäten kamen häufiger vor.⁴

Zunächst wurde für die Überfahrten noch alleine das Boot „Stadt Cleve“ eingesetzt, welches über eine Kapazität von ca. 70 Personen und eine, für damalige Verhältnisse annehmbare, Motorleistung von 15 PS verfügte.⁵ Erst 1914 wurde die Anschaffung eines zweiten Bootes geplant, welches nicht nur mehr Passagiere aufnehmen können, sondern auch mit einem größeren Motor ausgerüstet werden sollte. Die Erfahrungen hatten gezeigt, dass aufgrund des Wellenganges und der Rheinströmung eine erhöhte Motorleistung erforderlich war. Im Lastenheft standen unter anderem eine Motorleistung von 26 PS, 25,6qm Transportfläche, eine Aufnahmefähigkeit von 77 Personen sowie eine Länge von ca. 15m und eine Breite von ca. 3m.⁶



Abb. 2.: Motorboot „Stadt Cleve“ und Anlegestelle ca. 1911-1920.

Aufgrund des Ersten Weltkrieges und des damit einhergehenden Mangels an Arbeitskräften und den benötigten Kraftstoffen für die Schiffsmotoren, wurde die Anschaffung auf das Ende des Krieges verschoben. Auch waren die Ingenieure, welche den Motor bauen sollten, zum Kriegsdienst herangezogen worden.⁷ Generell musste der Motorbootverkehr während der Kriegszeit eingeschränkt werden und konnte erst nach Kriegsende wieder regulär stattfinden. Er konnte jedoch nie mehr die Auslastung erreichen wie vor dem Krieg. Am 11.10.1915 wurde der Verkehr erstmals aufgrund von Treibstoffmangel komplett eingestellt.⁸

Mit reichlicher Verspätung nahm die „Stadt Emmerich“ 1919 schlussendlich ihren Dienst auf. Da der Verkehr sich nicht mehr so erholte wie erhofft, fuhr das Boot unter der Woche zwischen 6 und 22 und am Wochenende zwischen 7 und 23 Uhr nur noch stündlich. Personal- und Treibstoffkosten waren nicht mehr ohne Weiteres tragbar gewesen.⁹

Der zu Beginn des Artikels geschilderte Vorfall nahm übrigens ein glückliches Ende. Das Boot wurde nur kurze Zeit später von der niederländischen Zollbehörde in Spyck gefunden bzw. festgehalten. Ob das Boot nur abgetrieben worden war oder über die Grenze nach Holland geschmuggelt werden sollte, war jedoch noch nicht festgestellt worden.¹⁰

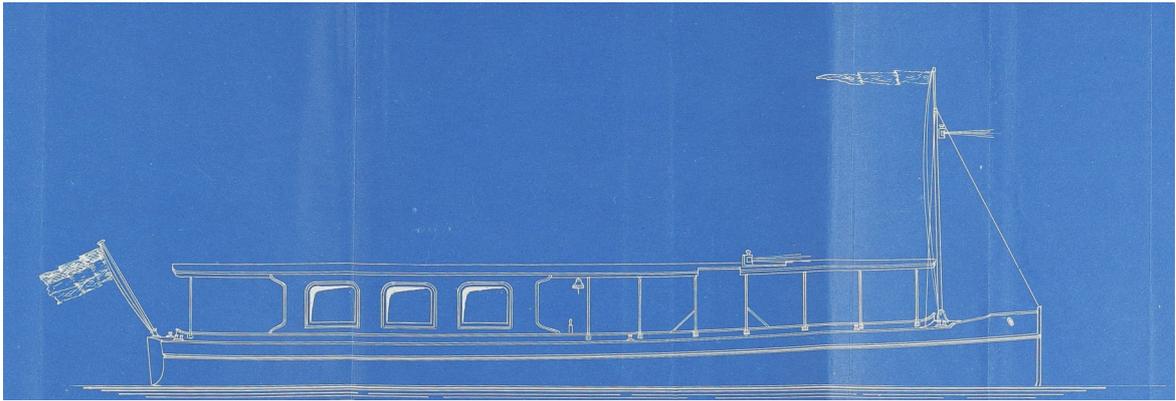


Abb. 3: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

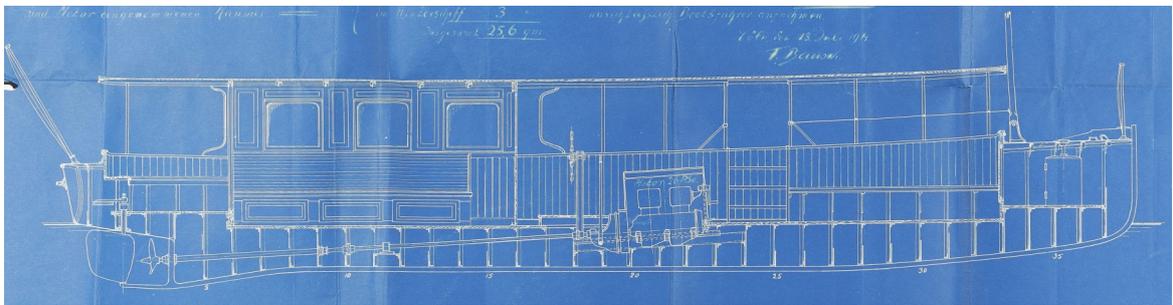


Abb. 4: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

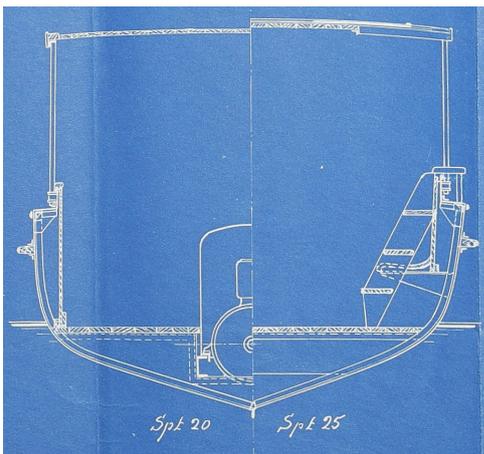


Abb. 5: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

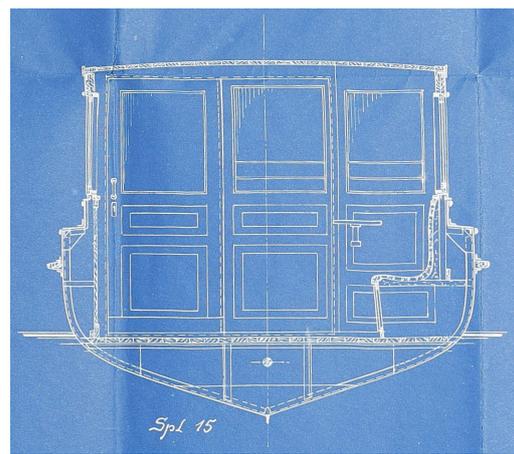


Abb. 6: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

Gehört zum ~~Abgabe~~ vom heutigen Tage.
Düsseldorf, den 2. Juli 1921.

Tarif

für die Fähre Emmerich.

Es sind zu entrichten:

I. Von Personen einschließlich der Traglast:

1. In Nachen oder auf Schalden:

- bei gewöhnlicher Überfahrt für jede Person aber mindestens zusammen
- für eine besondere unverzügliche Überfahrt ~~mittels Nachens~~, welche auf Verlangen geschehen muß, von den überzuliegenden Personen zusammen wenigstens; bei Tag
bei Nacht
wenn die Abgabe, nach dem Satze zu 1a von den einzelnen erhoben, nicht mehr beträgt.

2. Auf Dampf- oder Kraftbooten, für jede Person einschließlich der Traglast:

- auf dem ersten Platz ~~und Motorboot~~
 - auf dem zweiten Platz, oder wenn nur eine Platzart vorhanden ist
- Anmerkung:** Kinder unter 4 Jahren sind abgabenfrei, sofern sie einen besonderen Sitzplatz nicht einnehmen.
Su 2a und b.: Beim Vorhandensein von 2 Platzarten müssen diese, sofern die Erhebung des höheren Satzes für den ersten Platz zulässig sein soll, durch Anbringung von Tafeln mit deutlichen Aufschriften auf dem Fahrboote erkennbar gemacht sein.

c) Für 12 Einzelfahrten werden übertragbare Ermäßigungswochenkarten ausgestellt

II. Von Tieren:

- für ein Pferd oder Maultier
 - für ein Stück Rindvieh oder einen Esel
 - für ein Sohlen, Kalb, Schaf, Schwein, einen Hund, eine Ziege oder ein anderes Stück kleines Vieh
 - für Seerindvieh, welches getrieben wird, für jede angefangenen 10 Stück
- Anmerkung:** Für Tiere, die auf Fuhrwerken befördert werden, wird eine besondere Abgabe nicht erhoben.

III. Von Fuhrwerken neben der Abgabe für die dazu gehörenden Personen nach I 1 und für das Gespann nach II:

- für ein beladenes Lastfuhrwerk (siehe zusätzliche Bestimmung 3) oder ein als Lastfuhrwerk benutztes Personenfuhrwerk, für Lokomobilen, Dampfmaschinen und sonstige schwere Fuhrwerke je
- für ein unbeladenes Lastfuhrwerk, sowie für einen leeren oder zum Transport von Personen benutzten Personenwagen, für Marktfuhrwerk, Schlitten, Leichenwagen und sonstiges leichtes Fuhrwerk je
- für ein Fahrrad, Hundefuhrwerk, einen Kinderwagen, einrädriiges Handkarren, Handgeschlitten, auch beladen, sowie für die unbeladenen Fuhrwerke der folgenden Abteilung je
- für einen Handkarren oder Handwagen anderer Art oder für einen Eselkarren beladen

IV. Von Kraftfahrzeugen neben den Abgaben für die dazu gehörenden Personen nach I 1:

- für Personenwagen mit mehr als vier Sitzplätzen und für beladene Lastwagen: mit Gummireifen
ohne Gummireifen
- für Personenwagen mit vier oder weniger Sitzplätzen und für unbeladene Lastwagen mit Ausnahme der unter c genannten Wagen für landwirtschaftliche Betriebszwecke: mit Gummireifen
ohne Gummireifen
- für unbeladene Lastwagen, welche landwirtschaftlichen Betriebszwecken dienen: mit Gummireifen
ohne Gummireifen
- für Kraftfahräder: für jeden Sitz

Anmerkung zu IV. Als Sitzplätze gelten nur die dauernd eingebauten festen Sitzgelegenheiten, einschließlich des Sitzes für den Wagenführer.

V. Von unverladenen durch Personen, Tiere oder Fuhrwerk zur Fähre gebrachten Gegenständen wird die Abgabe erhoben, welche die Personen, Tiere oder das Fuhrwerk treffen würde.

Dampfer Jahann mit Schalke	Motor- boot	Fährgebl. Mark- Pfenning.	Fährgebl. Mark
		2,20 2,20 10,00 10,00	
		10,00 10,00 20,00 20,00	
		1,00 0,70 1,00 0,70	1,00 0,70
		10,00 7,00	10,00 7,00
		5,- 3,- 5,- 3,- 2,- 0,70 2,- 0,70	
		15,- 5,- 10,- 4,50	
		1,20 0,70 4,- 2,50	1,20 0,70
		15,- 6,50 20,- 9,00	
		15,- 6,- 20,- 7,-	
		7,- 4,50 10,- 6,-	
		4,- 2,50	
		neue alte Sätze	

Im übrigen bleiben die **Zusätzliche Bestimmungen** des Tarifs vom 4.5.20 fbc 1382 bestehen.

- Die obigen Sätze sind bei jedem Wasserstand, sowie bei vorhandener Eisbahn, für deren gehörigen Zustand von der Fährstelle zu sorgen ist, zu entrichten.
- Die Zeiten der gewöhnlichen Überfahrten und die Dauer der Nachtszeit werden auf einer Tafel an der Fähre bekannt gegeben.
- Ein Fuhrwerk oder ein Kraftfahrzeug ist dann als beladen anzusehen, wenn sich auf ihm außer dem Subehör und dem Sütter für die Zugtiere bezw. dem Betriebsstoff für die Maschine für höchstens 3 Tage, an anderen Gegenständen mehr als 100 kg befinden.

Befreiungen.

Von der Entrichtung des Fährgebüses sind befreit:

- Der König, die Mitglieder des Königlichen und des Fürstlichen Hohenzollernschen Hauses, Fuhrwerke Güter und Tiere, welche zu den Hofhaltungen des Königlichen Hauses oder des Fürstlichen Hauses Hohenzollern oder zu den Königlichen Gestüthen gehören, nebst denjenigen Personen, welche diese Fuhrwerke oder Tiere führen oder diese Güter begleiten.
- Kommandierte Angehörige des stehenden Heeres und der Marine, Marine- und Gestellungspflichtige, Fuhrwerke, Güter und Tiere, welche dem Heere oder den Truppen auf dem Marsche angehören, Kriegsvorposten und Kriegsvorpostenführer, Pferde, welche auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes vom 13. Juni 1873 zu oder von den Dormusterungs-, Musterungs- oder Ausschungsplätzen gebracht werden, sowie deren Führer.
- Gendarmen-Offiziere sowie öffentliche Beamte und deren Fuhrwerke und Tiere bei Dienstreisen oder sonstiger dienstlicher Veranlassung, wenn sie sich gehörig ausweisen oder Uniform tragen.
- Transporte, die für unmittelbare Rechnung des Staates oder des Reichs geschehen.
- Die ordentlichen Posten nebst deren Beiwagen, die von Postbeförderungen ledig zurückkommenden Postfuhrwerke und Postpferde, die Briefträger und Postboten, desgleichen Personenfuhrwerke, welche durch Privatunternehmer eingerichtet und als Ersatz für ordentliche Posten ausschließlich zur Beförderung von Reisenden und deren Effekten und von Postsendungen benutzt werden.

~~Postfuhrwerke bei Grenzstationen und ähnlichen Stationen auf dem Hin- und dem Rückwege nebst dem zugehörigen Personal.~~

Coblenz, den

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz.
(Chef der Rheinstrombau-Verwaltung.)

St. B.

Druck von Heintz, C. Scheib, Coblenz, Gernülegasse 14.

133

Abb. 7.: Tarif für die Fähre Emmerich und das Motorboot 1921.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Rheinisches Volksblatt Nr. 33 vom 8.2.1923.
2. Vgl. StdAEmm: Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 106f.
3. Ebd. S. 105.
4. Ebd. S. 107.
5. Ebd. S. 105.
6. Vgl. Ebd. S. 109; StdAEmm: Bestand B bis 1934, Sig. 1480.
7. Vgl. StdAEmm: Bestand B bis 1934, Sig. 1480; Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 109f.
8. Ebd. S. 111.
9. Ebd. S. 113.
10. Rheinisches Volksblatt Nr. 33 vom 8.2.1923.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: StdAEmm: Sig. II_RH_PROM_26_06.
Abb. 2.: StdAEmm: Sig. II_RH_PROM_26_05.
Abb. 3.: aus, StdAEmm: Bestand B bis 1934, Sig. 1480.
Abb. 4.: Ebd.
Abb. 5.: Ebd.
Abb. 6.: Ebd.
Abb. 7.: Ebd.