VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen

urn:nbn:de:bsz:31-255442

VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen.

1. Die Rhein-See-Flotte.

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr, für den im Jahr 1888 nur 3 Dampfer mit zusammen 1860 t Tragfähigkeit eingestellt waren, wurde im Jahr 1913 mit 62 Rhein-See-Dampfern von insgesamt 56 517 t Tragfähigkeit betrieben. Nach der Tragfähigkeit auf dem Rhein geordnet sind dies die folgenden:

Lfde. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimatshafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt cbm	Netto-Rauminhalt Registertons	Indizierte Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein[1] t	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bingen	Argo	Bremen	Q.H.F.S.	2 207	779	600	1 770	
2	Rhenania	Rhein-See	Cöln	H.W.B.G.	1 360	480	500	1 542	
3	Prussia	Stenzel & Rolke	Stettin	J.F.Q.P.	1 693	598	650	1 400	
4	Dortmund	Argo	Bremen	Q.G.W.S.	1 781	629	480	1 375	
5	Borussia	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	H.W.C.P.	1 496	528	—	1 350	
6	Badenia	"	"	H.W.C.M.	1 445	510	—	1 300	
7	Westfalia	"	"	H.W.C.Q.	1 421	501	—	1 300	
8	Düsseldorf	Argo	Bremen	Q.G.S.F.	1 824	644	450	1 300	
9	Ark	Stockholms Rederiaktie-bolag Svea	Stock-holm	—	—	—	—	1 300	
10	Embla	"	"	—	—	—	—	1 300	
11	Karlsruhe	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	R.P.B.M.	1 494,6	527,58	500	1 200	
12	Straßburg	"	"	R.S.B.M.	1 500	552	600	1 200	
13	Mannheim	"	"	R.P.F.G.	1 491,5	526,51	500	1 200	
14	Bonn	Reederei Fred. Olsen	Kristi-ania	H.W.C.G.	1 453,4	513	550	1 200	
15	Bavaria	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	—	—	510	—	1 150	
16	Vega	Rederiaktie-bolag Svea	Stock-holm	—	—	—	—	1 100	
17	Feronia	Neptun	Bremen	Q.G.P.M.	1 063	375	420	1 000	
18	Karlsruhe	Sinner	Stettin	J.F.M.V.	1 052	371	300	982	
19	Perseus	Neptun	Bremen	Q.J.S.R.	1 026	362	350	960	
						Zu übertragen		23 929	

[1]) Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfde. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimatshafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt cbm	Netto-Rauminhalt Registertons	Indizierte Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein[1] t	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							Übertrag	23 929	
20	Bacchus	Neptun	Bremen	Q.J.S.W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	„	„	Q.J.S.V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	„	„	Q.J.S.P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	„	„	Q.K.B.L.	1 028	363	350	960	
24	Nereus	„	„	Q.H.W.R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	„	„	Q.H.W.S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	„	„	Q.J.C.K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	„	„	Q.J.C.S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	„	„	Q.J.R.B.	1 028,5	363,05	350	950	
29	Cöln	Argo	„	Q.G.P.V.	1 204	425	360	935	
30	Pallas	Neptun	„	Q.H.V.C.	1 047	370	300	900	
31	Elin	„	„	Q.H.N.J.	987	348	300	900	
32	Jupiter	„	„	Q.H.J.G.	933	329	270	875	
33	Ariadne	„	„	Q.H.N.H.	1 058	373	370	870	
34	Juno	„	„	Q.H.L.P.	926	327	300	870	
35	Phädra	„	„	Q.G.N.K.	1 055	372	370	868	
36	Egeria	„	„	Q.G.M.N.	1 082	382	350	850	
37	Vulkan	„	„	Q.H.S.W.	983	347	350	850	
38	Leda	„	„	Q.H.S.G.	983	347	300	850	
39	Thalia	„	„	Q.G.D.J.	809	286	250	827	
40	Stella	„	„	Q.G.B.C.	834	294	250	819	
41	Mannheim	Argo	„	Q.G.S.P.	1 176	415	360	800	
42	Venus	Neptun	„	Q.G.B.T.	1 023	361	360	782	
43	Elbing II	Schichau	Elbing	H.J.C.G.	1 075	379	250	774	
44	Diana	Neptun	Bremen	Q.H.G.V.	848	300	270	760	
45	Cöln	Hamburg	Hamburg	R.K.P.J.	687	242	270	730	
46	Fortuna	Neptun	Bremen	Q.F.S.P.	861	304	350	700	
47	Pax	„	„	Q.F.S.M.	854	301	300	700	
48	Düsseldorf	Hamburg	Hamburg	R.L.D.K.	836	295	300	683	
49	Castor	Neptun	Bremen	Q.G.D.R.	906	320	250	640	
50	Pollux	„	„	Q.G.D.V.	905	319	250	640	
51	Ruhrort	Hamburg	Hamburg	R.K.M.S.	656	232	220	635	
52	Themis	Neptun	Bremen	Q.F.M.N.	777	274	250	612	
53	Rea	„	„	Q.F.P.N.	831	293	300	600	
54	Saturn	„	„	Q.F.M.G.	758	267	250	588	
55	Luna	„	„	Q.F.R.S.	791	279	300	560	
56	Flora	„	„	Q.F.N.K.	556	196	200	559	
57	Iris	„	„	Q.F.L.P.	571	201	200	557	
58	Elbing I	Schichau	Elbing	Q.J.C.D.	787	278	300	550	
59	Jason	Neptun	Bremen	Q.F.L.K.	558	197	200	512	
60	St. Antonio	A. Hammerstein	Rotterdam	—	—	—	—	470	
61	Rensiena	J. Albert	Groningen	—	—	—	—	390	
62	Arion	Neptun	Bremen	K.M.F.T.	483	170	160	342	
							Zusammen	56 517	

[1]) Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 62 Rhein-See-Dampfern waren weiter 81 verschiedene See-Schleppkähne (Seeleichter) und See-Segelschiffe für den unmittelbaren Rhein-See-Verkehr eingestellt, wie nachstehend näher ausgeführt ist. Während die Rhein-See-Dampfer bis zum Jahr 1908 ausschließlich deutschen Reedereien angehörten, haben im Jahr 1909 auch eine schwedische Gesellschaft „Stockholms Rederiaktiebolag Svea" in Stockholm mit den Dampfern „Ark", „Embla" (und „Vega" 1913) sowie eine niederländische Firma, A. Hammerstein in Rotterdam, mit dem Dampfer „St. Antonio" den Rhein-See-Verkehr aufgenommen.

2. Der Rhein-See-Dampfer-Verkehr.

Im Rhein- und Seeschiffahrtsverkehr sind wesentliche Änderungen gegen das Jahr 1912 nicht zu verzeichnen.

Der Verkehr wurde von folgenden Gesellschaften betrieben:

1. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln. Im Jahr 1913 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

„Energie", „Rhenania", „Colonia", „Westfalia", „Borussia", „Badenia", „Bavaria" (seit Mai 1913).

Mit diesem Dampfermaterial wurden, wie im Vorjahr, teils regelmäßige Fahrten von Cöln nach London und zurück ausgeführt, teils waren die Dampfer in unregelmäßigen Frachtfahrten zwischen niederrheinischen Häfen und Häfen der Ostsee sowie zwischen Häfen der Nordsee und Häfen der Ostsee beschäftigt.

Die im Londondienst beförderten Mengen bestanden aus Kaufmannsgut aller Art, während auf den übrigen Reisen Ladungen Massengut wie Kohlen, Koks, Holz, Eisen, Maschinen, Thomasmehl, Phosphat, Zucker, Kleie und Mehl befördert wurden.

Die beförderten Mengen betrugen:

im London-Verkehr:	bergwärts (nach dem Rhein) . . .	31 993 t
	talwärts (von „ „) . . .	61 217 t

2. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun" zu Bremen, mit 35 Dampfern:

a)	nach und von	Bremen	alle 5 Tage,
b)	„ „ „	Hamburg (Altona)	„ 5 „
c)	„ „ „	Stettin	„ 7 „
d)	„ „ „	Danzig	„ 6 „
e)	„ „ „	Königsberg	„ 6 „
f)	„ „ „	Kopenhagen	„ 7 „
g)	„ „ „	Riga	„ 7 „
h)	„ „ „	Kiel und Lübeck	„ 10 „
i)	„ „ „	Rostock	„ 14 „
k)	„ „ „	Aarhuus	„ 14 „
l)	„ „ „	Flensburg	„ 20 „
m)	„ „ „	Aalborg	„ 21 „
n)	„ „ „	Randers	„ 30 „

Die Ladungen nach den Nord- und Ostseehäfen bestanden, wie früher, vorwiegend aus Eisenröhren, Draht und Stiften, Bleiweiß, Farben, Baumwollwaren, Bleichsoda, Papier, Kurzwaren, Wein; nach dem Rhein aus Öl, Mehl, Stärke, Sprit, Rübsaat, Zellulose, Holz.

Eingefahren wurden im ganzen (zu Berg) 127 407 t, ausgefahren (zu Tal) 143 425 t, zusammen 270 832 t, gegen 253 226 t im Vorjahr.

3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau" zu Elbing fuhr im Jahr 1913 mit 4 Dampfern, „Elbing I, II, VIII und IX", soweit angängig in regelmäßiger Fahrt, — monatlich 4 Abfahrten — nach und von den Ostseehäfen, hauptsächlich von Königsberg und Memel nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf und Cöln, und zurück vom Rhein hauptsächlich von Ruhrort nach Kopenhagen, Elbing und Königsberg.

Die Ladungen nach den Ostseehäfen bestanden vorwiegend in bearbeitetem Handels- und Baueisen, Koks und Gießerei-Rohmaterialien; das Gewicht dieser Ladungen betrug 30 430 t. Von den Osthäfen nach dem Rhein wurden hauptsächlich Getreide, Hülsenfrüchte, Stückgüter und Zellulose = 10 990 t, Holz geschnitten = 28 726 cbm gebracht.

4. Die Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg (siehe auch lfd. Nr. 7), unterhielt mit den Dampfern „Mannheim", „Karlsruhe" und „Straßburg" sowie mit den Seeleichtern „Mosel", „Lahn", „Donau" und „Saale" und dem Seeschlepper „Krautsand" einen regelmäßigen Verkehr von Hamburg nach Emmerich, Wesel, Duisburg-Ruhrort, Uerdingen, Düsseldorf und Cöln und umgekehrt. Die Fahrtdauer von Hamburg nach Cöln beträgt 5 bis 10 Tage und richtet sich jeweils nach der Jahreszeit und nach den für die Zwischenstationen vorhandenen Güter-Ladungen.

Die Ladung bestand aus Massengut und Stückgut. Die Einfuhr (zu Berg) betrug im Berichtsjahr 50 552 t, die Ausfuhr (zu Tal) 54 544 t, zusammen 105 096 t.

5. Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation, vormals „Gebr. Sinner" in Grünwinkel (Baden).

Diese vermittelt mit dem Rhein-See-Tankdampfer „Karlsruhe" hauptsächlich den Transport von Branntwein und Stückgütern von Stettin nach Düsseldorf mit etwa 6 bis 8 Wochen Zwischenraum.

Die beförderten Gütermengen betrugen im Bergverkehr ungefähr 4700 t; Talverkehr wurde nicht ausgeführt. Der Dampfer erhielt seine Rückladung stets in Rotterdam oder in den Nachbarhäfen.

3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

Neben den vorgenannten Gesellschaften wird unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben von folgenden Gesellschaften:

6. Vereinigte Bugsier-Frachtschiffahrts-Gesellschaft zu Hamburg. Im Jahre 1913 sind die 4 folgenden Reisen ab Rheinhäfen ausgeführt worden:

„W.T.A.G.32"	700 t	Werksteine von Andernach nach Holtenau,
„Überall"	575 t	Brückenteile von Walsum nach Holtenau,
„Jugend"	650 t	„ „ „ „ Neufahrwasser,
„Correspondent"	650 t	„ „ „ „ Holtenau.

7. Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft zu Hamburg, die in Verbindung mit ihrer Hamburg-Amerika-Linie (laufende Nr. 4) 8 Seeleichter für den unmittelbaren Verkehr zwischen Hamburg und Cöln bestimmt hat. Von diesen Seeleichtern, die durchweg Flußnamen führen, passierten 1913 die Grenze bei Emmerich mit zusammen 34 Schiffsladungen: „Mosel" (1378 t) neunmal, „Lahn" (2055 t) zehnmal, „Donau" (1368 t) siebenmal, „Saale" (2016 t) achtmal.

4. Der Rhein-See-Segelverkehr.

Weiterhin wird der Rhein-See-Verkehr noch mit einer größeren Zahl von See-Segelschiffen betrieben.

Im Jahr 1913 wurden an der Grenze im ganzen 81 Stück verschiedene Seekähne und Seesegler (gegen 86 im Vorjahr) gezählt, mit einer Tragfähigkeit zwischen 1900 t und 150 t.

Diese Rhein-See-Kähne und -Segler machten zusammen 130 Fahrten zu Berg (gegen 135 im Vorjahr) nach Wesel, den Ruhrhäfen, Düsseldorf, Neuß, Cöln, Bonn, Remagen. Die Herkunftshäfen waren deutsche Ost- und Nordseehäfen sowie englische, dänische, schwedische und französische Seehäfen.

Während die Mehrzahl der Rhein-See-Segler, gleich wie die Dampfer, den Rhein nur bis Cöln hinauf befährt, kommen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden. Im Jahr 1913 kamen nach Remagen 13 englische Segelschiffe, die in der Zeit von Mitte Januar bis Ende Dezember zusammen 28mal dort anlegten, um Apollinariswasser zu laden. Die Fracht von England bestand hauptsächlich aus leeren Flaschen, Eisen und Porzellanerde für Wesel, Duisburg, Düsseldorf und Bonn.

Der Tiefgang dieser Rhein-See-Segelschiffe betrug 2,05 m bis 2,20 m.

Nach Oberlahnstein kamen im Berichtsjahr 2 Rhein-See-Schiffe, die Steinplatten (385 t) nach Königsberg eingeladen haben.