

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen

[urn:nbn:de:bsz:31-255493](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255493)

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, hat im Jahr 1918 infolge des Krieges überhaupt nicht stattgefunden. Im Jahr 1914 wurde der Verkehr mit 63 Rhein-See-Dampfern betrieben, von denen 59 insgesamt 56 517 t Tragfähigkeit besitzen. Nach der Tragfähigkeit auf dem Rhein geordnet sind dies die folgenden¹⁾:

| Lfd. Nr. | Namen des Schiffes | Namen der Gesellschaft | Heimathafen | Unterscheidungs-signal | Netto-Rauminhalt | | Indizierte Pferde-stärken | Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein ²⁾ t | Bemerkungen |
|----------------|--------------------|------------------------------------|-------------|------------------------|------------------|-----------------|---------------------------|--|-------------|
| | | | | | cbm | Re-gister-tonns | | | |
| 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 | |
| 4 ^a | Elbing VIII | Schichau | Elbing | H. J. K. T. | 1 398 | 493 | 750 | 1 370 | |
| 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 Rederiaktiebolag 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 | Rederiaktiebolag Svea | Stock-holm | — | — | — | — | 1 100 | |
| Zu übertragen | | | | | | | | 22 357 | |

¹⁾ Mitteilungen über Veränderungen im Bestand der Rhein-See-Flotte liegen für 1918 nicht vor.

²⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

| Lfd. Nr. | Namen des Schiffes | Namen der Gesellschaft | Heimats-hafen | Unter-scheidungs-signal | Netto-Rauminhalt | | Indizierte Pferde-stärken | Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein ¹⁾ | Bemerkungen |
|----------|--------------------|------------------------|---------------|-------------------------|------------------|----------------|---------------------------|---|-------------|
| | | | | | cbm | Re-gister-tous | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | | | | | | Übertrag | 22 357 | |
| 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 | |
| 20 | Bacchus | " | " | 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 | Fortuna | " | " | Q. F. S. P. | 861 | 304 | 350 | 700 | |
| 46 | Pax | " | " | Q. F. S. M. | 854 | 301 | 300 | 700 | |
| 47 | Castor | " | " | Q. G. D. R. | 906 | 320 | 250 | 640 | |
| 48 | Pollux | " | " | Q. G. D. V. | 905 | 319 | 250 | 640 | |
| 49 | Themis | " | " | Q. F. M. N. | 777 | 274 | 250 | 612 | |
| 50 | Rea | " | " | Q. F. P. N. | 831 | 293 | 300 | 600 | |
| 51 | Saturn | " | " | Q. F. M. G. | 758 | 267 | 250 | 588 | |
| 52 | Luna | " | " | Q. F. R. S. | 791 | 279 | 300 | 560 | |
| 53 | Flora | " | " | Q. F. N. K. | 556 | 196 | 200 | 559 | |
| 54 | Iris | " | " | Q. F. L. P. | 571 | 201 | 200 | 557 | |
| 55 | Elbing I | Schichau | Elbing | Q. J. C. D. | 787 | 278 | 300 | 550 | |
| 56 | Jason | Neptun | Bremen | Q. F. L. K. | 558 | 197 | 200 | 512 | |
| 57 | St. Antonio | A. Hammerstein | Rotterdam | — | — | — | — | 470 | |
| 58 | Rensiena | J. Albert | Groningen | — | — | — | — | 390 | |
| 59 | Arion | Neptun | Bremen | K. M. F. T. | 483 | 170 | 160 | 342 | |
| | | | | | | Zusammen | | 55 839 | |

¹⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 60 Rhein-See-Dampfern waren weiter 32 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.

Der Verkehr wurde mit Beginn des Krieges eingestellt und ruhte im Berichtsjahr 1918 vollständig. Im Jahr 1914 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

1. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln:

„Energie“, „Rhenania“, „Westfalia“, „Borussia“, „Badenia“, „Bavaria“.

(1918 besaß die Seeschiffahrtsgesellschaft keine Rhein-See-Dampfer.)

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

| | | |
|----|----------------------------------|--------------|
| a) | nach und von Bremen | alle 5 Tage, |
| b) | „ „ „ Hamburg (Altoña) | „ 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) | „ „ „ Aarhus | „ 14 „ |
| l) | „ „ „ Flensburg | „ 20 „ |
| m) | „ „ „ Aalborg | „ 21 „ |
| n) | „ „ „ Randers | „ 30 „ |

(1918 kein Rhein-See-Verkehr.) Die auf dem Rhein liegenden Dampfer wurden nach Bremen überführt und in der Nord-Ostsee-Fahrt beschäftigt.

3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing fuhr bis zum Kriegsausbruch mit 4 Dampfern, „Elbing I, II, VIII und IX“.

Nach den Mitte August 1917 auf die holländische Nordseeküste erfolgten feindlichen Angriffen und fortgesetzten Bedrohungen mußten Reisen über die Nordsee nach dem Rhein unterbleiben.

Nach diesem Zeitpunkt gingen die Schiffe nur nach Ems- und Weserhäfen, wohin die Kohlen entweder durch die Bahn oder auf den Kanälen geschafft wurden.

4. Die Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg, unterhielt bis zum Kriegsausbruch mit den Rhein-See-Dampfern „Mannheim“, „Karlsruhe“, „Straßburg“, „Mainz“ und „Frankfurt“ einen regelmäßigen Verkehr von Hamburg nach Emmerich, Wesel, Duisburg-Ruhrort, Uerdingen, Düsseldorf und Cöln und umgekehrt. Die Fahrtdauer von Hamburg nach Cöln betrug 5 bis 10 Tage und richtete sich jeweils nach der Jahreszeit und nach den für die Zwischenstationen vorhandenen Güterladungen. (1918 kein Rhein-See-Verkehr.)

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

Diese vermittelte früher mit dem Rhein-See-Tankdampfer „Karlsruhe“ hauptsächlich den Transport von Branntwein und Stückgütern von Stettin nach Düsseldorf mit etwa 6 Wochen Zwischenraum. (1918 kein Rhein-See-Verkehr.)

3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

Neben den vorgenannten Gesellschaften wurde bis zum Kriegsausbruch unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben. Im Berichtsjahre hat kein Verkehr mit Seeleichtern stattgefunden.

4. Der Rhein-See-Segelerverkehr.

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

Im Jahr 1914 wurden an der Grenze im ganzen 32 Stück verschiedene Seekähne und Seesegler gezählt, mit einer Tragfähigkeit zwischen 1900 t und 150 t.

Während die Mehrzahl der Rhein-See-Segler, gleich wie die Dampfer, den Rhein nur bis Cöln hinauf befahren, kamen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden.

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

1918 hat ein solcher Verkehr nicht stattgefunden.