

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen

[urn:nbn:de:bsz:31-257667](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257667)

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 1920 zum erstenmal nach dem Kriege wieder 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	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein ²⁾	Bemerkungen
					cbm	Register-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	Stockholm	—	—	—	—	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	Kristiania	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	Stockholm	—	—	—	—	1 100	
Zu übertragen								22 357	

¹⁾ Mitteilungen über Veränderungen im Bestand der Rhein-See-Flotte liegen für 1922 nicht vor.

²⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein ¹⁾	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tonns			
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 59 Rhein-See-Dampfern waren weiter 32 verschiedene See-Schleppkähne (Seeleichter) und See-Segelschiffe für den unmittelbaren Rhein-See-Verkehr eingestellt. 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 erst im Jahr 1920 zum Teil wieder aufgenommen. Im Jahr 1922 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ zu Bremen, mit 18 Dampfern:

a) Iris	Nordseedienst
b) Ariadne	„
c) Diana	„
d) Stella	„
e) Flora	„
f) Thalia	„
g) Luna	Ostseedienst
h) Egeria	„
i) Fortuna	„
k) Themis	„
l) Castor	„
m) Pollux	„
n) Pylades	„
o) Phaedra	„
p) Venus	„
q) Juno	„
r) Vulkan	„
s) Elin	„

Auf der Fahrt zwischen den Nord- und Ostseehäfen wurden im Durchschnitt 18 Dampfer im Monat in Fahrt gehalten. Die Schiffe liefen nach einem festen Fahrplan die Häfen Hamburg, Bremen, Kopenhagen, Lübeck, Stettin, Königsberg, Danzig, Memel und Riga an. Von Januar bis März wurde mit 5 Dampfern ein zirka wöchentlicher Dienst nach London, Goole, King's Lynn und Hull unterhalten. Am 1. April wurden diese Schiffe aus der Fahrt herausgezogen, um bei dem großen Ladungsangebot die deutschen Häfen mitzubedienen.

Von Köln und den Unterrheinstationen wurden ungefähr 80000 t, nach Köln und dem Unter-rhein zirka 52000 t befördert. Bei dem hohen Rheinwasserstand, der im ganzen Jahre herrschte, war es nur anfangs Januar 2mal nötig, die Dampfer in Rotterdam für den Rhein abzuleichtern. Der zirka 4 Wochen andauernde Seemaschinenstreik legte für den Monat Juli die Schifffahrt auf dem Rhein still.

An Gütern wurden hauptsächlich befördert:

Papier, Wein, Eisenwaren, Maschinen, Düngemittel, Chemikalien, Tonerde, Farben, Waschmittel und allgemeine Stückgüter.

2. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing fuhr im Berichtsjahre mit 3 Dampfern, „Elbing I, II und VIII“. Es wurden monatlich 3 Fahrten von Duisburg-Ruhrort nach verschiedenen Ostseehäfen ausgeführt. Die Ladung bestand hauptsächlich aus Eisen. Im ganzen wurden 11128 t befördert.

3. Die Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg, eröffnete am 15. August 1922 wieder ihren Rhein-See-Dampfer-Verkehr mit den Doppelschraubendampfern „Duisburg“, „Frankfurt“, „Karlsruhe“, „Mannheim“ und „Straßburg“.

Das Gesamtgewicht der beförderten Güter betrug

im Bergverkehr	12100 t
im Talverkehr	8500 t Stückgüter

4. 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. (1922 keine Angaben.)

5. Firma Edmund Halm & Co. in Cöln beförderte im Jahr 1922 mit ihren Dampfern Badenia, Bavaria, Borussia und Energie von zusammen 5605 t Tragfähigkeit und 2000 J.P.S. im Bergverkehr rund 25000 t und im Talverkehr rund 30000 t Güter. Die Dampfer wurden außer Trampfahrt hauptsächlich in der Linienfahrt Cöln—London beschäftigt und dienten in der Londonfahrt vorwiegend der Beförderung von Stückgütern.

3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

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

4. Der Rhein-See-Seglerverkehr.

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 befuhren, kamen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden. Im Berichtsjahr kamen 6 englische Segelschiffe 21 mal nach Remagen; um dort zu laden.

Der Tiefgang dieser Rhein-See-Segelschiffe betrug 2,00 m bis 2,45 m.