

Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 42 (1986)

Artikel: Die von Kapitän Courtin geführten Schiffe
Autor: Enézian, Garabed
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-894498>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

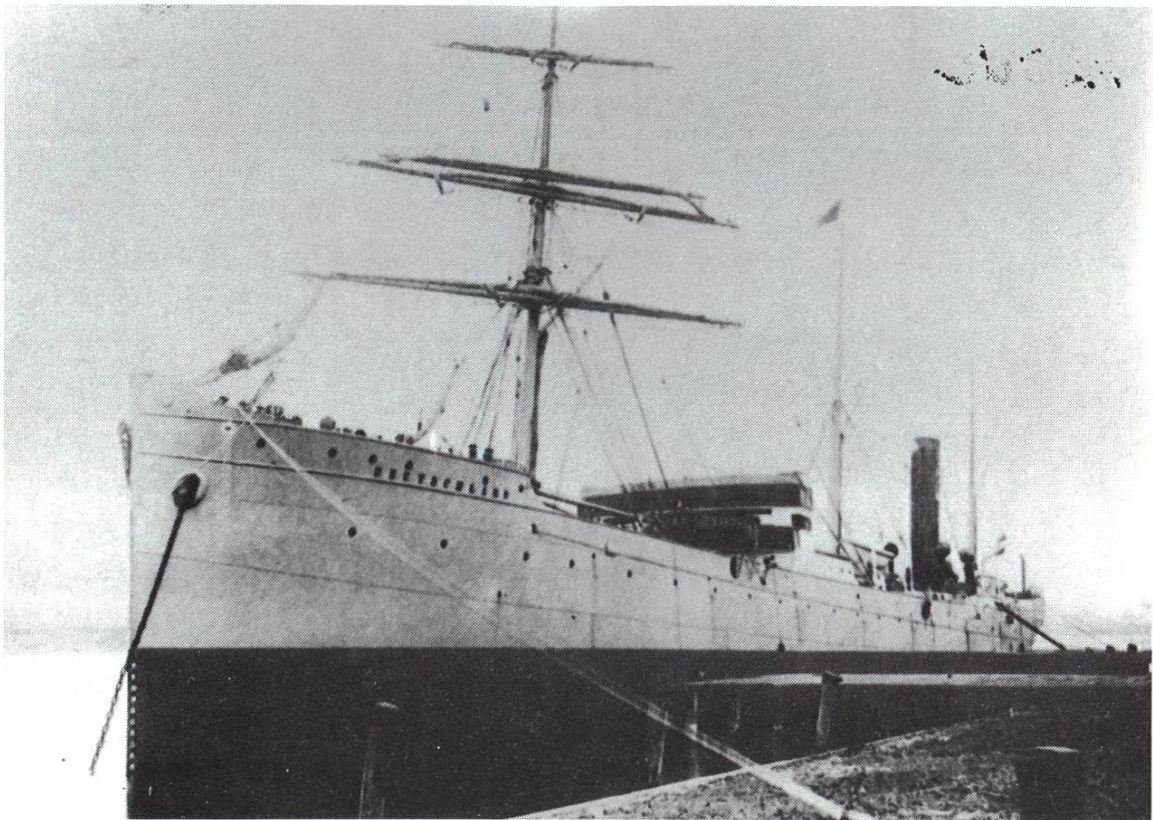
Download PDF: 26.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die von Kapitän Courtin geführten Schiffe

von Dr. Garabed Enézian

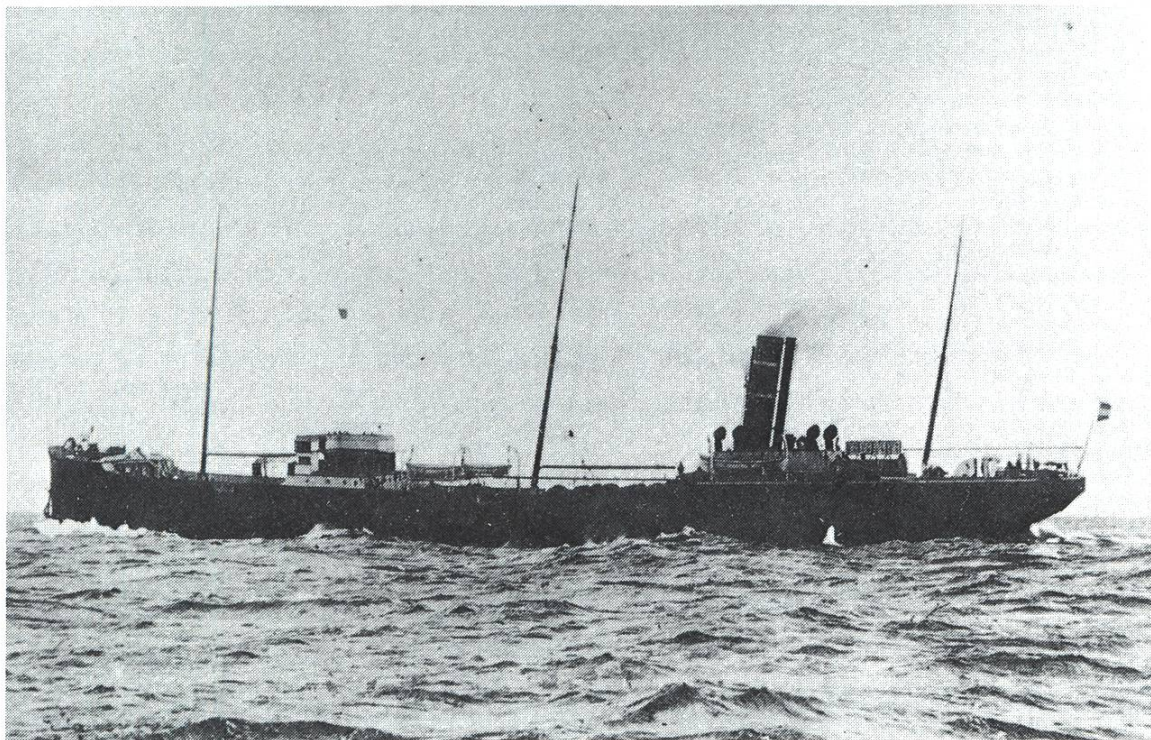
In verdankenswerter Weise haben uns Herr H. Dettling von der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel, Herr Wolfgang Fuchs von der Schiff-Fotozentrale Hamburg, Frau Barbara Karrenbrock von der Presse- und Informationsabteilung der ESSO AG, Hamburg, Herr Klaus-Peter Kiedel vom Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, Frau Dr. Gudrun Sieves-Flägel vom Stadt- und Schiffahrtsmuseum Kiel und Herr Jürgen Zimmermann vom Verlag Schiffahrt und Weltverkehr, Basel, die historischen und technischen Daten der von Kapitän Courtin geführten Schiffe zur Verfügung gestellt.



Deutschland

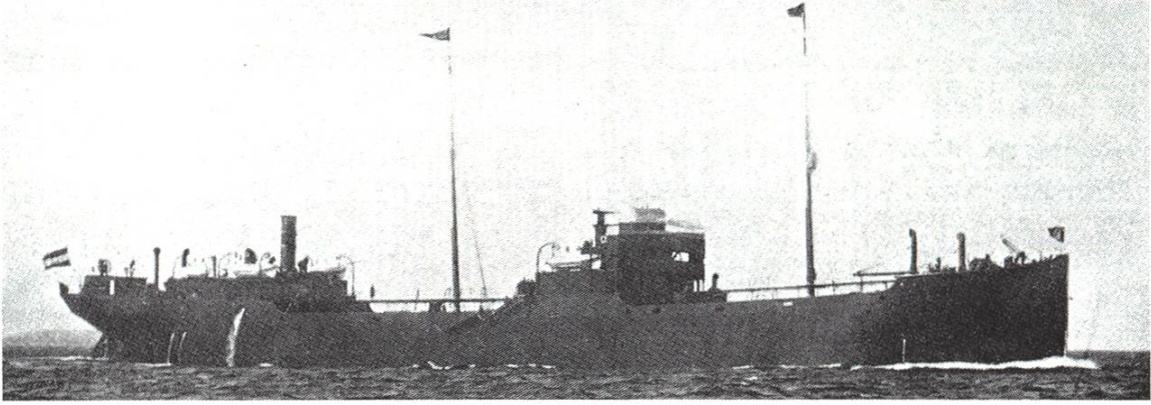
Erster in Deutschland gebauter Tankdampfer mit einer Bruttoregister-
tonne von 3795 und einer Nettoregistertonne von 2426. Länge zwischen

den Perpendikeln 103,20 m, Breite auf Spanten 13,31 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 9,45 m. Tragfähigkeit bei Sommerfreibord 5350 t, Maschinenleistung 1850 PS, Geschwindigkeit 11 Knoten bei voller Belastung. Erbaut im Jahre 1893 bei Maschinenbau AG «Vulcan» in Stettin für die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft. 1915 übergeben an Standard Oil Co., New York; neuer Name: «*Communi-paw*».



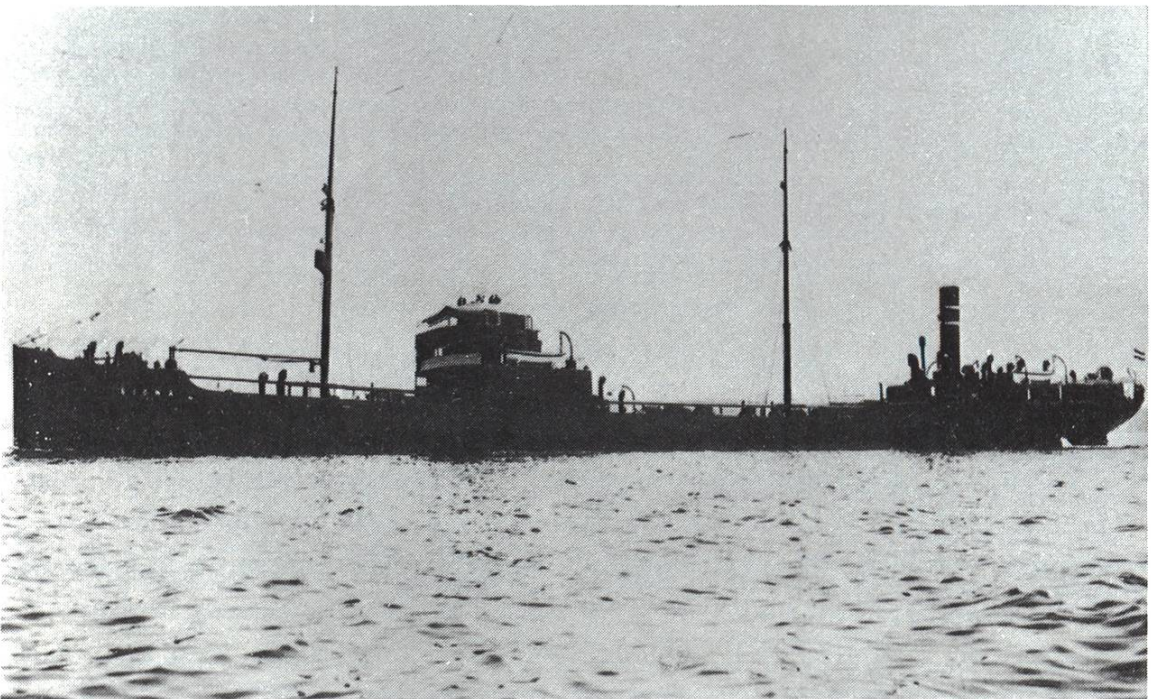
Excelsior (RJWN) SD¹

Tankdampfer mit Bruttoregister-tonne 3 795 und Netto-registerton-nen 2 425. Länge zwischen den Perpendikeln 103,20 m, Breite auf Spanten 13,21 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 9,45 m. Tragfähigkeit bei Sommerfreibord 5350 t, Maschinenleistung 1850 PS, Geschwindigkeit 11 Knoten bei voller Belastung. Erbaut im Jahre 1894 bei Maschinenbau AG «Vulcan» in Stettin für die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft. 1914 übergeben an Standard Oil Co., New York; neuer Name: «*Petrolite*», Reederei: Imperial Oil Co., Toronto (Affiliate der Standard Oil). Die Kapitäne der «Excelsior» waren: D. Muller 1899–1901, A. Courtin 1902–1912, H. Rieke 1913 und M. Friedriksen 1914.



*Hagen*²

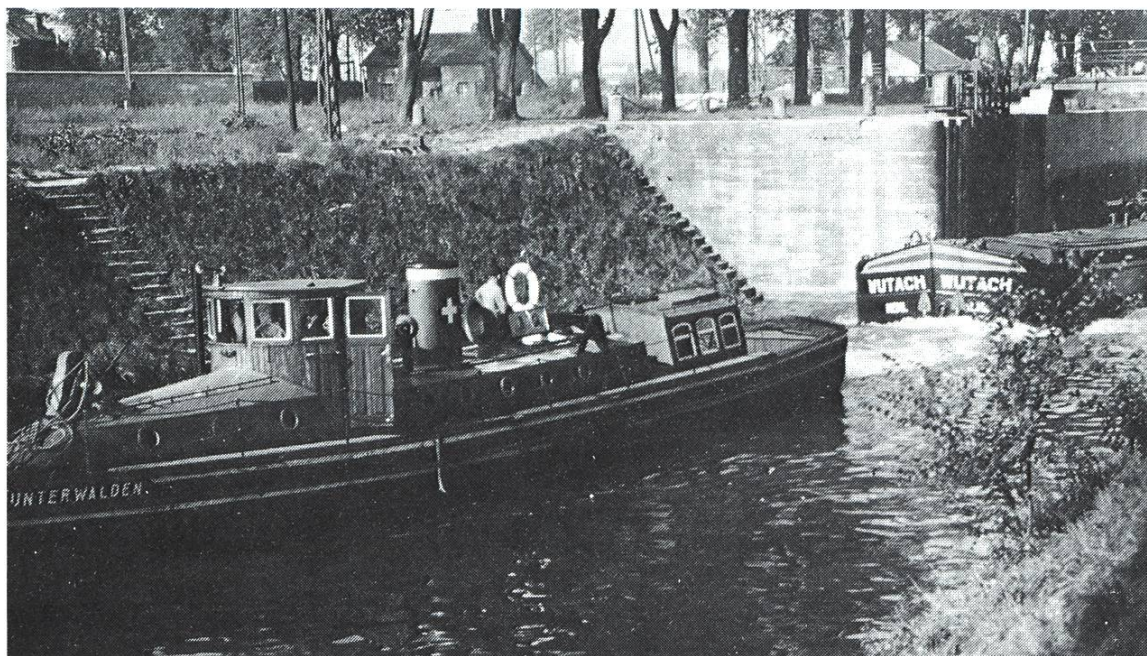
Erstes deutsches Übersee-Tankmotorschiff und zweites ozeangängiges Tankmotorschiff der Welt; Bruttoregister- tonne 5460, Nettoregister- tonne 3087. Länge zwischen den Perpendikeln 121,92 m, Breite auf Spanten 16,15 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 9,85 m. Tragfähigkeit bei Sommerfreibord 8350 t, Tiefgang 7,70 m, Maschinenleistung 2x1500. PS (Doppelschraubenschiff mit hinten liegender Maschinenanlage). Geschwindigkeit 9,5 Knoten bei voller Belastung. Erbaut im Jahre 1913 bei Friedrich Krupp AG, Kiel (Germaniawerft) für Deutsch-Amerikani- sche Petroleumgesellschaft. 1915 übergeben an Standard Oil Co., New York; zum Dampfer umgebaut; neuer Name: *Glenpool*. Erster Kapitän war Alfred Courtin 1913/14.



Kiowa

Tankdampfer mit Bruttoregister- tonne 5076 und Nettoregister- tonne 3026. Länge zwischen den Perpendikeln 117,35 m, Breite auf Spanten

15,98 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 7,87 m. Tragfähigkeit bei Sommerfreibord 7500 t, Maschinenleistung 1500 PS, Geschwindigkeit 9,5 Knoten bei voller Belastung. Erbaut im Jahre 1913 bei den Howaldtswerken, Kiel für die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft. 1915 übergeben an Standard Oil Co., New York; neuer Name: *Pioneer*.



Boot «Lydia» Unterwalden bei der Ausfahrt aus der Schleuse Hünningen.

Lydia

Motorschleppbarkasse mit Sechszylinder-Dieselmotor, Länge 20 m, Breite 3,07 m, Seitenhöhe 1,86 m, Tiefgang 1,35 m an der Schraube, Tragfähigkeit 17 Tonnen, Maschinenleistung 220 PS, Geschwindigkeit 12–18 Knoten. Erbaut im Jahre 1917 bei Werft G. Waap (Alt Heikendorf-Kiel) für die Marine und 1918 ausser Dienst genommen. 1922 gekauft von Gustav Waldmeier, Landwirt, Rheinfelden und Ernst Reimann* durch Vermittlung von Alex Schmelcher³ in Kiel, Bruder von Adam Schmelcher, Schlossermeister in Rheinfelden. Zwischen dem 24. April und 7. Mai 1922 von Kapitän Courtin bis Rotterdam und von da von Reimann nach Basel geführt. Am 27. 12. 1923 verkauft an Schweiz. Schleppschiff-

* Ernst Reimann-Brudermann (1880–1959)⁵, gebürtig von Wölflinswil (AG) Gründungsmitglied des Pontonierfahrvereins Rheinfelden, hatte 3 Kinder: Ernst Reimann-Keller (1909–1975), Lydia Butscher-Reimann (1908–1971) und Ruedi Reimann-Schneider, geb. 1915, lebt in Magden. Tüchtiger Schiffmann, in jungen Jahren Angestellter beim Kraftwerk Rheinfelden. Erwarb das erste schweizerische Rheinschifferpatent, wurde Kapitän des Personenbootes «Rheinfelden» und betätigte sich beim Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. Nach kurzem Aufenthalt am Klöntalersee gründete er die Ernst Reimann AG Schiff- und Wasserbau, Basel.

fahrtgenossenschaft, Basel⁴. Neuer Name: «*Unterwalden B 10 S*». Verschrottet am 19. 4. 1949.

In seinem Brief³ vom 23. 11. 1921 schreibt Alex Schmelcher: «Der Kaufpreis ist frei Kiel bis Montag 28. 11. 1921 450 000.– Mark. Dieser Preis erscheint im ersten Moment wohl etwas hoch. Da Sie aber in der glücklichen Lage sind in Franken zu bezahlen, so macht es für Sie rund Fr. 9000.– wofür Sie diese schöne Barkasse geschenkt haben. Der Motor allein ist auch in Ihrem Geld zur Zeit das 4- bis 5fache wert.»

Die Basler Nationalzeitung⁵ schreibt in ihrer Nummer vom 20. 5. 1922: «Die Personenschiffahrt auf dem Rhein. In allernächster Zeit soll wieder ein regelmässiger Passagierverkehr auf dem Rhein in Basel eingerichtet werden. Durch den Schiffsführer des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein wurde in Kiel ein deutsches Hafenboot angekauft; es ist gestern in Basel eingetroffen. Das Schiff, das mit Dieselmotoren ausgerüstet ist, wird nach kleinen Umbauarbeiten Platz für 50 Passagiere bieten. Beabsichtigt sind regelmässige Fahrten von der mittleren Rheinbrücke nach den beiden Häfen St. Johann und Kleinhüningen, sowie rheinabwärts nach Neuenburg und stromaufwärts nach Rheinfelden. Der bescheidene Versuch, der während der Schweizer Mustermesse mit dem Peilboot 'Gelpke' gemacht worden ist, ermutigt durchaus zur Aufnahme eines regelmässigen Betriebs.» Laut Brief von Herrn Dettling vom 28. 6. 1985 sind in den Archiven der Rheinschiffahrtsdirektion Basel keine Unterlagen über die erwähnten Passagierfahrten zu finden. Diese dürften nur im Jahre 1922 stattgefunden haben.

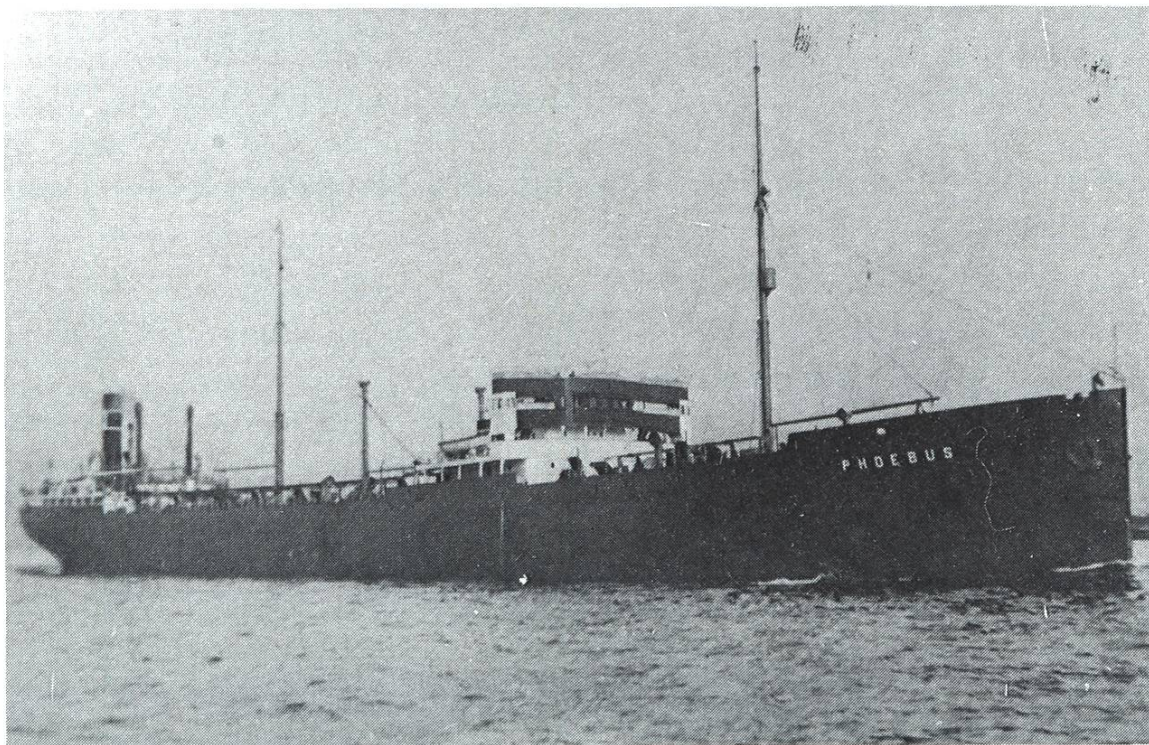
Dem Jahresbericht pro 1923 des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel entnehmen wir:⁷

«Im Jahre 1922 wurde ein über alles Erwarteten guter Rheinverkehr nach Basel festgestellt, aber im Jahre 1923 ist wieder das Gegenteil eingetreten. Neue Zuckungen der Nachkriegszeit wurden die Ursache neuer Stürme, die schliesslich zu einer fast vollständigen Unterbrechung der gesamten Rheinschiffahrt führten. Vor allem die Besetzung des Ruhrgebietes und in ihrem Gefolge der deutsche Rheinschiffer- und Lotsenstreik griffen störend in den Betrieb ein und haben der gesamten internationalen Rheinschiffahrt und der mit ihr in Beziehungen stehenden Industrie schweren und nachhaltigen Schaden zugefügt. Dazu gesellte sich der zeitweise ungünstige Wasserstand (schiffbar nur an 160 Tagen in 1923 gegenüber 242 Tagen in 1922), die Schwankungen der Währungen und die von ihnen verursachte Veränderlichkeit der Eisenbahntarife, sowie auch im besonderen für die Fahrten nach Basel der Umstand, dass von den an diesem Verkehr interessierten Reedereien einzig die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Fahrten nach Basel unternommen hat. Im Jahre 1923 beliefen sich die aus der Ruhr nach der

Oberrheinlegend verfrachteten Kohlenmengen nur auf 130 000 t gegen 298 000 t im Jahr 1922.»

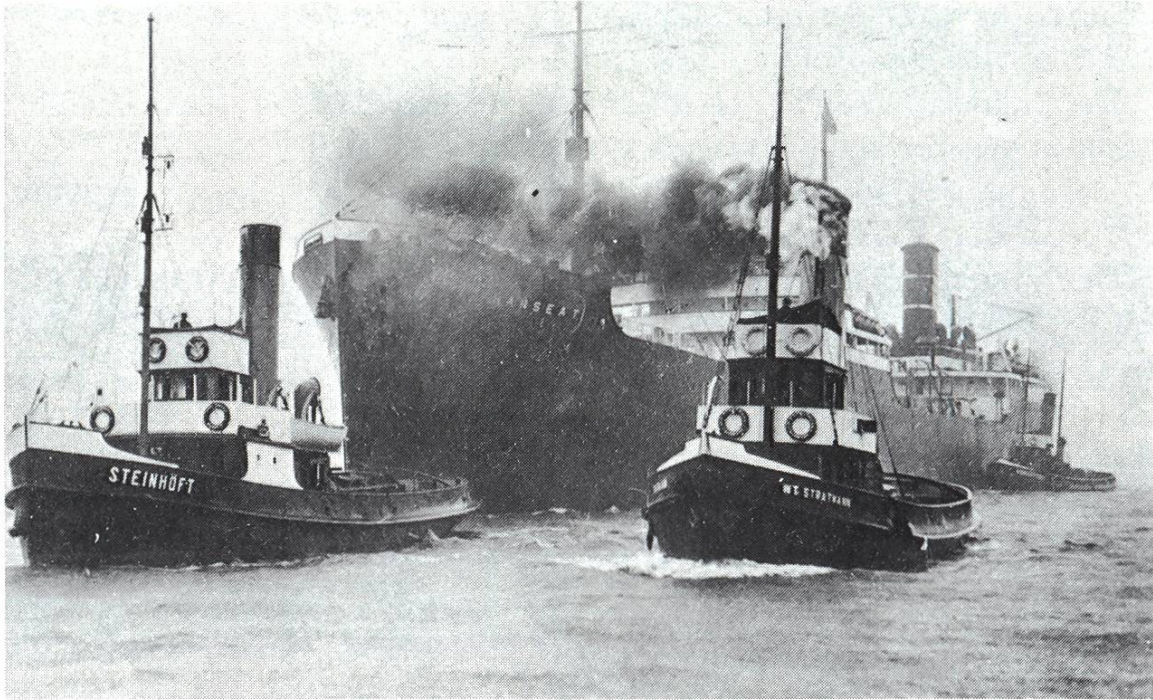
Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft besass folgende, unter Schweizerflagge fahrende Dampfer:

1. Dampfer «Schweiz», Heckraddampfer von 750 PS, erbaut im Jahre 1919 auf der Werft von Cäsar Wohlheim, in Breslau-Cosel.
2. Dampfer «Zürich», mit 900 PS, von der Firma Escher, Wyss & Co. AG auf der Schiffswerft von Buss AG in Augst erbaut im Jahre 1922.
3. Dampfer «Bern», Seitenraddampfer mit 1480 PS, im Jahre 1922 erbaut bei der Maschinenfabrik en Scheepswerf P. Smit jun. in Rotterdam.
4. Dampfer «Luzern», Seitenraddampfer mit 1200 PS, im Jahre 1922 erbaut in der Schiffswerft der Gebrüder Sachsenberg AG in Rosslau a/E.
5. Schraubenboot «Unterwalden» mit Dieselmotor von 220 PS, im Jahre 1923 gekauft.



Phoebus

Motortanker, Bruttoregistertonne 8863, Länge zwischen den Perpendikeln 152 m, Breite auf Spanten 19 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 8 m. Tragfähigkeit 13 360 t, Geschwindigkeit 10 Knoten. Erbaut im Jahre 1923 durch Howaldtswerke Kiel, für Standard Oil Co., New York.



*Hanseat*⁸

Spezialtanker mit normal gebautem Vorderteil und sieben Paar zylindrisch geformten Tanks für das Laden von speziellen Motorölen. Bruttoregistertonne 8241, Länge zwischen den Perpendikeln 135 m, Breite auf Spanten 19,60 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 8,60 m, Tragfähigkeit 11 915 t, Geschwindigkeit 12 Knoten. Erbaut im Jahre 1929 bei Vulcan Hamburg, für BAPIG, Danzig.

Literatur

¹ Kresse Walter, *Hamburger Seeschiffe 1889–1914, Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien mit Namensregistern der Kapitäne.*

² «*Schiffbau Zeitschrift*», 24, 408, (1913), 24, 466, (1913)

³ *Briefe von Alex Schmelcher*

– an Ernst Reimann vom 23. 11. 1921

– an Adam Schmelcher vom 18. 11. 1921, 17. 12. 1921, 26. 12. 1921, 5. 3 1923

– an G. Waldmeier vom 27. 12. 1921

im Besitz von Edgar Schmelcher, Rheinfelden

⁴ Brief Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel vom 29. 1. 1924. Provisorisches Schiffsattest vom 27.12. 1923 des Rheinschiffahrtsamt Basel. Auszug Schiffsregisteramt Basel vom 25. 4. 1924. Eichregister 1919–1926. Schiffsattest des Rheinschiffahrtsamt Basel vom 16. 3. 1942.

⁵ Gottlieb Küpfer, *Nordlandsbriefe* 24. 4. 1922–7. 5. 1922, Verlag Küpfer 1922 S. 60.

⁶ Rudolf Reimann, *100 Jahre Reimann*

⁷ «*Die Rheinquellen*», 19, 131, (1924)

⁸ Jochen Brennecke, *Tanker*, Koehler Verlag, Herford (1975)