

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und  
Reedereien

[urn:nbn:de:bsz:31-255455](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255455)

## IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1914 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal					
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		
1. Der Verkehr der vereinigten badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:											
1914	2464	1 922 235	246	195 339	2 117 574	1594	793 803	266	59 815	853 618	
1913	3433	2 742 070	337	220 445	2 962 515	2169	1 065 759	462	72 165	1 137 924	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 969	— 819 935	— 91	— 25 106	— 845 041	— 575	— 271 956	— 196	— 12 350	— 284 306
2. Der Verkehr der vereinigten Mannheimer Lagerhausgesellschaft, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und der Mannheimer Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:											
1914	1151	879 229	—	—	879 229	417	161 337	—	—	161 337	
1913	1685	1 387 540	—	—	1 387 540	756	332 136	—	—	332 136	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 534	— 508 311	— —	— —	— 508 311	— 339	— 170 799	— —	— —	— 170 799
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, betrug:											
1914	74	45 695	—	—	45 695	217	134 640	—	—	134 640	
1913	197	79 042	—	—	79 042	565	193 362	—	—	193 362	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 123	— 33 347	— —	— —	— 33 347	— 348	— 58 722	— —	— —	— 58 722



Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal				
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t	
4. Der Verkehr der Neuen Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Karlsruhe betrug:										
1914	289	150 099	—	—	150 099	166	17 914	—	—	17 914
1913	357	174 110	—	—	174 110	200	17 155	—	—	17 155
Mithin 1914	{ mehr	—	—	—	—	—	759	—	—	759
	{ weniger	68	24 011	—	24 011	34	—	—	—	—
5. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:										
1914	442	370 506	—	—	370 506	268	171 386	—	—	171 386
1913	578	443 444	11	11 103	454 547	189	169 505	—	—	169 505
Mithin 1914	{ mehr	—	—	—	—	79	1 881	—	—	1 881
	{ weniger	136	72 938	11	11 103	84 041	—	—	—	—
6. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:										
1914	347	344 489	6	4 350	348 839	51	42 262	—	—	42 262
1913	504	511 546	—	—	511 546	43	47 955	—	—	47 955
Mithin 1914	{ mehr	—	—	6	4 350	—	8	—	—	—
	{ weniger	157	167 057	—	—	162 707	—	5 693	—	5 693

Nach hessischen Mitteilungen:

7. Der Frachtverkehr der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Filiale Mainz, betrug für den Oberrhein-Verkehr:

zu Berg:

von Rotterdam . . . . . 101 182 t

von Antwerpen . . . . . 58 907 t

zusammen 160 089 t

gegen 277 742 t im Vorjahr

mithin weniger 117 653 t

zu Tal:

nach Rotterdam . . . . . 59 554 t

nach Antwerpen . . . . . 31 756 t

zusammen 91 310 t

gegen 131 236 t im Vorjahr

mithin weniger 39 926 t



Nach preußischen Mitteilungen haben nur einige Dampfschiffahrtsgesellschaften Angaben über ihren Geschäftsbetrieb gemacht, die nachstehend, und zwar getrennt nach Schleppgüterverkehr, Güterdampferverkehr und Personenverkehr, zusammengestellt sind.

#### Schleppgüterverkehr.

8. Die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Abteilung Schiffahrt, in Duisburg-Ruhrort hatte im Berichtsjahr 10 Räderdampfer, 4 Schraubenboote und 69 eigene Kähne im Betrieb und beförderte zu Berg mit eigener Schleppkraft:

633 444 t in eigenen Kähnen,

359 363 t in fremden Kähnen

zusammen 992 807 t in 1914

gegen 1 345 350 t in 1913

mithin 1914 weniger 352 543 t.

9. Die Reederei T. Schürmann Söhne in Ruhrort hatte 4 Rad- und 1 Schraubenschleppdampfer sowie 26 Schleppkähne in ständigem Betrieb.

Es handelte sich ausschließlich um den Transport von Kohlen, Koks und Briketts von den Ruhrhäfen bis nach Straßburg und nach den Stationen des Mains.

Die beförderten Gütermengen sind nicht bekannt.

10. Die Reederei von Winschermann & Co. in Mülheim a. d. Ruhr hatte an eigenen Schiffen 3 Radschleppdampfer und 5 Schraubenschleppdampfer von zusammen 4500 indizierten Pferdestärken sowie 19 eiserne Schleppkähne und 1 Mietkahn von zusammen rund 21 500 t Tragfähigkeit im Betrieb.

Die Dampfer schleppten bergwärts

von Ruhrort bis Mannheim . . . . . 558 940 t

auf der Oberrheinstrecke zwischen Mannheim und Straßburg 117 463 t

zusammen 676 403 t.

Zu Tal geschleppt wurden 1085 beladene und leere Schiffe. Die Kahnreederei leistete mit eigenen und von Fall zu Fall angenommenen Frachtkähnen zu Berg

188 214 t

zu Tal 208 268 t

zusammen 396 482 t.

11. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1914 aus 3 Räderdampfern und 27 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

407 045 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,

193 443 t von Mannheim bis Straßburg,

93 884 t zwischen der Ruhr und Rotterdam;

durch eigene und fremde Boote wurden ferner geschleppt:

422 848 t von der Ruhr bis Mannheim,

204 643 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 1 321 863 t.

12. Die „Vereinigten Frankfurter Reedereien“ G. m. b. H. in Duisburg betreiben die Dampfschleppschiffahrt und den Transport mit 4 Radschleppdampfern, 7 Schraubendampfern und 49 eisernen Kähnen. Letztere besitzen zusammen eine Tragfähigkeit von 60 000 t.

13. Die Kohlengroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co. G. m. b. H. zu Duisburg übernahm am 1. April 1914 das gesamte Betriebsmaterial der früheren Firma Julius



de Gruyter, das bis zu dem genannten Zeitpunkt aus 5 Schleppdampfern mit zusammen rund 4500 indizierten Pferdestärken und 15 eisernen Schleppkähnen von zusammen rund 20 500 t Tragfähigkeit bestand. Durch Übernahme des größten Teils des Betriebsmaterials der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft zu Düsseldorf vergrößerte sich der Schiffspark der Gesellschaft mit dem 1. April 1914 auf 5 Radschleppdampfer und 5 Schraubenschleppdampfer mit einer Gesamtmaschinenleistung von rund 7650 Pferdestärken und 27 eiserne Schleppkähne mit einer Gesamtladefähigkeit von rund 33 500 t. Von den Kähnen gingen im Monat August 1914 2 Schiffe mit zusammen zirka 3000 t Ladefähigkeit in den Besitz der Heeresverwaltung über und schieden damit aus dem Betrieb aus, während ein Raddampfer während des Zeitraums vom 18. August bis zum 2. Oktober 1914 an die Militärverwaltung verpachtet war und während dieser Zeit ebenfalls aus dem Reedereibetrieb in bezug auf die Beschäftigung ausfiel.

Diese Ausfälle an Kahnraum und Pferdestärken, letztere zirka 1200 Pferdestärken, kommen in den folgenden Zahlen entsprechend zum Ausdruck, beziehungsweise verringern die Ergebnisse nach Maßgabe des Zeitraums, während dessen die betreffenden Fahrzeuge nicht zur Verfügung der Gesellschaft standen.

Es wurden im ganzen Jahr 1914 mit eigenen Kähnen von Duisburg aus rheinaufwärts verfrachtet 276 525 t.

Die Schleppdampfer bewältigten in dem gleichen Zeitraum insgesamt 729 308 t, welche sich hinsichtlich der Beförderungsstrecken wie folgt verteilten:

1. Hauptstrecken von Ruhrort, Düsseldorf und Cöln nach Bingen, Mainz und Mannheim . . . . .	563 033 t
2. Teilstrecken von St. Goar nach Mainz und Mannheim . . . . .	95 951 t
3. Hauptstrecke von Mannheim nach Straßburg . . . . .	42 654 t
4. Teilstrecken von Mannheim nach Karlsruhe und Lauterburg, von Karlsruhe nach Straßburg und von Lauterburg nach Straßburg . . . . .	27 670 t
zusammen	729 308 t.

14. Gebr. Dörtelmann G. m. b. H. in Duisburg beförderten im Jahr 1914 mit 9 eigenen Kähnen 129 039 t Kohlen, Koks und Erz, ferner schleppten 2 eigene Dampfer im Jahr 1914 in Kähnen 311 680 t verschiedene Güter von der Ruhr stromaufwärts.

15. Die Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt zu Frankfurt a. M. unterhielt im Berichtsjahr einen Schiffspark von 23 Schleppkähnen.

16. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1914 mit 9 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 560 599 t Basalt nach Ladestellen zwischen Oberlahnstein und Beuel.

#### Güterdampferverkehr.

17. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhält außer dem unmittelbaren Rhein-See-Verkehr (vgl. Abschnitt VI Seite 121):

1. einen Güterdienst von den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam nach Cöln, Bingen, Mainz, Frankfurt a. M., Ludwigshafen, Heilbronn, Karlsruhe, Straßburg und zurück nebst Zwischenstationen;
2. einen Mittelrhein-Dampferdienst Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Coblenz, Oberlahnstein, Bingen, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Heilbronn, Karlsruhe, Straßburg nebst Zwischenstationen und zurück;
3. einen Schleppkahnendienst Ruhrort, Mainz, Mannheim und zurück.



Die Gesellschaft beförderte mit 10 bzw. von Juli ab mit 12 Güterschraubendampfern, 8 Schleppdampfern, 48 Schleppkähnen und einer Anzahl Mietschiffen im Jahr 1914:

bergwärts . . . . .	580 281 t
talwärts . . . . .	255 375 t
zusammen	835 656 t Güter, gegen
	821 477 t im Vorjahr,
mithin 1914 mehr	14 179 t.

Im unmittelbaren Rhein-See-Dienst Cöln—London und zurück wurden mit 6 Rhein-See-Dampfern befördert:

ausgehend 43 064 t, eingehend 36 928 t.

Die in Charter-Reisen beförderten Mengen sind hierin nicht enthalten.

#### Personenverkehr.

18. Die Vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 32 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1914 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe . . . . .	1 304	341	360	1 290
Personen . . . . .	65 684	3 656	2 466	132 034
		(eingeladen)		(ausgeladen)
Güter in Tonnen . . . . .	10 919	2 603	4 875	8 092

Die Dampfschiffe machten 1914 im ganzen 2782  $\frac{1}{2}$  Fahrten, und zwar:

312	zwischen Mannheim—Mainz,
996 $\frac{1}{2}$	„ Mainz—Coblenz,
1128	„ Coblenz—Cöln,
50	„ Cöln—Düsseldorf,
3 $\frac{1}{2}$	„ „ —Emmerich,
$\frac{1}{2}$	„ „ —Arnheim,
292	„ „ —Rotterdam,
zusammen	2782 $\frac{1}{2}$ ,

in denen sie, ausschließlich 50 412 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 688 331 km zurücklegten, gegen 4246 Fahrten mit 990 230 km Fahrstrecke im Jahr 1913.

Über die mit dem Ortspersonenverkehr befaßten Dampfschiffahrts-Gesellschaften ist zu bemerken:

19. Die Cöln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft zu Mülheim a. Rh. hatte im Berichtsjahr 17 Dampfer, darunter 15 Rad- und 2 Schraubendampfer im Betrieb.

Die Dampfer verkehrten auf folgenden Strecken:

Cöln—Mülheim . . . . .	5 Dampfer während des ganzen Jahres
„ —Bonn . . . . .	1 „ „ „ „ „
„ —Hitdorf . . . . .	1 „ „ „ „ „



Düsseldorf—Ruhrort—Rees	1—4	Dampfer	von April bis zum Ausbruch des Krieges
„ —Zons	1	„	„ „ „ „ „ „ „ „
Basel—Rheinfeldern	1	„	„ „ „ „ „ „ „ „
Cöln—Städtisches Strandbad			
Rodenkirchen	1—4	„	„ „ „ „ „ „ „ „

Sämtliche Strecken wurden nach festgesetztem Fahrplan bedient.

Außerdem wurden Vereins- und Schülerfahrten nach allen Plätzen sowie Mittwochs Vergnügungsfahrten nach Königswinter, Remagen und Coblenz ausgeführt.

Nach niederländischen Mitteilungen:

20. Die Nederlandsche Stoomboot-Reederij in Rotterdam unterhielt im Jahr 1914 mit 10 Salondampfern einen regelmäßigen täglichen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim und in umgekehrter Richtung zur Beförderung von Personen und Gütern.

Außerdem wurden vom 1. Mai bis Anfang August tägliche Schnellfahrten (nur für Personenbeförderung) zwischen Cöln und Mainz in beiden Richtungen mit 2 Salondampfern sowie zwischen Coblenz und Mainz in beiden Richtungen solche mit 1 Salondampfer fahrplanmäßig ausgeführt.

Die Dampfer legten in den D-Fahrten Rotterdam—Mannheim zurück:

338 357 km, gegen 398 122 km im Jahr 1913

und in den erwähnten Schnellfahrten:

52 746 km, gegen 75 514 km im Jahr 1913.

21. Die Firma P. W. Hulsman in Rotterdam beförderte zu Berg mit ihren Schleppdampfern „Dieu Donné III, IV, V, VI und VIII“ zirka 144 560 Last Güter.

22. Die Firma Joh. Otten & Sohn in Rotterdam beförderte zu Berg 400 000 t diverse Güter, hauptsächlich Erze.

23. Die Firma J. W. Koenigsfeld in Rotterdam beförderte zu Berg 58 551 t, zu Tal 19 994 t Güter.

24. Die Transport-Maatschappij „Voigt-Geber“ zu Amsterdam beförderte

nach Mannheim . . . . . 39 798 188 kg Güter

von „ . . . . . 73 306 739 „ „

nach dem Niederrhein . . . . . 6 660 660 „ „

von „ . . . . . 1 248 660 „ „

25. Die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft zu Cöln beförderte:

zu Berg . . . . . 15 361 t, zu Tal . . . . . 7323 t Güter.

26. H. Kersken jr. zu Amsterdam beförderte:

zu Berg . . . . . 14 625 752 kg, zu Tal . . . . . 22 673 617 kg Güter.

27. Die Gebr. van Uden zu Amsterdam beförderten:

zu Berg . . . . . 32 078 t Güter.

28. Die „Nieuwe Rijnvaart Maatschappij“ zu Amsterdam beförderte:

zu Berg . . . . . 206 824 448 kg, zu Tal . . . . . 114 913 772 kg diverse Güter.