

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und
Reedereien

[urn:nbn:de:bsz:31-255442](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255442)

IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

Im Berichtsjahr hat die Angliederung von Schiffahrtsunternehmungen an Werke des Kohlenbergbaues und der Schwerindustrie weitere und große Fortschritte gemacht. Der Gutehoffnungshütte, welche den größeren Teil der Geschäftsanteile (51 %) der Vereinigten Frankfurter Reedereien angekauft und die Kohlenverkaufs- und Lagerfirma F. W. Liebrecht in Ruhrort ganz erworben hat, sind die Gewerkschaft König Ludwig in Recklingshausen und die Zeche Konkordia in Oberhausen gefolgt. Die erstere hat sich durch Ankauf maßgebenden Besitz und Einfluß auf die Kohlen Großhandlung und Reederei Winschermann & Co. in Mülheim (Ruhr) gesichert, die letztere hat die Reederei H. Paul Disch in Duisburg angekauft. Ferner hat die Gewerkschaft Konstantin der Große in Bochum die Reederei Gebr. Dörtelmann in Duisburg und die Reederei Stachelhaus & Buchloh in Mülheim (Ruhr) in ihren Besitz gebracht und der Essener Bergwerksverein König Wilhelm die Reederei Julius de Gruyter in Duisburg und Mannheim. Schließlich haben die beiden Zechen Graf Bismarck in Gelsenkirchen und Friedrich der Große in Herne die sämtlichen Anteile der G. m. b. H. Adolf Harloff, Kohlen Großhandlung und Reederei in Cassel, erworben. Die genannten Zechen haben mit diesen Angliederungen einen Weg beschritten, auf dem ihnen andere Zechen und gemischte Werke schon vor Jahren vorangegangen sind. Es möge hier an die Angliederung der Reederei Raab, Karcher & Co. an die Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft sowie der Bergbau- und Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Kannengießerei und der mit ihr vereinigten Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schlepp-Schiffahrt an die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft erinnert werden. Seit 1911 ist auch die Gewerkschaft Deutscher Kaiser zu Hamborn, die bisher den Kahnraum für ihre Rheintransporte aus dem offenen Markt nahm, mit dem Bau einer eigenen, vorzugsweise ihren Erztransporten von Rotterdam nach Hamborn dienenden Flotte vorgegangen. Auch die fiskalischen Ruhrzechen haben durch Anknüpfung enger Beziehungen zu den in dem Rhein- und See-Schiffahrtskonzern vereinigten Reedereien einen starken Einfluß auf den Wassertransport ihrer Kohlen gewonnen. Dieses Bestreben der großen Bergwerksunternehmungen, sich durch Erwerb eines eigenen Schiffparks vom offenen Markt und seinen starken Frachtschwankungen unabhängig zu machen, erklärt sich aus der großen Wichtigkeit der Frachtkosten für den Kohlenabsatz. Bei manchen Unternehmungen, namentlich den reinen Zechen, die einzig und allein auf den Absatz ihrer Kohlen angewiesen sind, dürfte auch das Streben vorliegen, auf Grund einer eigenen Handels- und Transportorganisation größere Berücksichtigung bei der Erneuerung des Kohlensyndikats zu finden und eine festere Stellung einzunehmen. Die gegenwärtig im Gang befindliche Fusionsbewegung wird zunächst wohl noch nicht zum Stillstand kommen. Es ist zu erwarten, daß noch weitere Angliederungen von Schiffahrtsunternehmungen an Zechen folgen werden.

Den beiden Rheinschiffahrtskonzernen, die sich unter Beteiligung des Preußischen Staats in dem Rhein- und Seeschiffahrtskonzern mit dem Sitz in Cöln und unter Beteiligung des Badischen Staats in dem Fendel-Konzern mit dem Sitz in Mannheim gebildet haben, ist ein dritter, unter Beteiligung des Bayerischen Staats gebildeter Konzern, der Rhenaniakonzern mit dem Sitz in Mannheim, hinzugetreten. Der letzteren Rheinschiffahrtsgruppe gehören die Rhenania, Speditions-Gesellschaft m. b. H. Mannheim-Ludwigshafen-Straßburg, die Rhenania, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. Rotterdam-Homburg, die Société Belge de Navigation Fluviale in Antwerpen, die Société Générale de Remorquage in Antwerpen, die Firma S. Rosenberg in Mannheim und die Allgemeine Speditions-Gesellschaft, A.-G. in Duisburg-Ruhrort, an. Die Gruppe verfügt über 40 eigene Schleppkähne mit etwa 50 000 t Tragfähigkeit und 5 Schleppdampfer mit 5300 P.S. Die bayerische Staatsregierung hat dem Konzern 2 Millionen Mark gegen 3% Zinsen zur Verfügung gestellt. Der Zweck des Abkommens ist, die besonderen bayerischen Interessen in der Rheinschiffahrt zu wahren und gleichzeitig den Mainverkehr auszugestalten und zu fördern.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1913 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. z u B e r g					B. z u T a l					
	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 badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1913 verglichen mit dem Jahr 1912 betrug:											
1913	3433	2 742 070	337	220 445	2 962 515	2169	1 065 759	462	72 165	1 137 924	
1912	2335	1 921 543	366	232 393	2 153 936	1724	732 977	703	150 513	883 490	
Mithin 1913	{ mehr	1118	820 527	—	—	808 579	445	332 782	—	—	254 434
	{ weniger	—	—	29	11 948	—	—	241	78 348	—	
2. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft betrug:											
1913	1685	1 387 540	—	—	1 387 540	756	332 136	—	—	332 136	
1912	1870	1 496 508	118	59 282	1 555 790	1303	366 425	—	—	366 425	
Mithin 1913	{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	{ weniger	185	108 968	118	59 282	168 250	547 ¹⁾	34 289	—	—	34 289
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, betrug:											
1913	197	79 042	—	—	79 042	565	193 362	—	—	193 362	
1912	130	76 250	—	—	76 250	435	194 347	—	—	194 347	
Mithin 1913	{ mehr	47	2 792	—	—	2 792	130	—	—	—	
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	985	—	—	985

¹⁾ Die auffällige Differenz ist auf eine irrtümliche Anschreibung im Jahr 1912 zurückzuführen.

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:										
1913	357	174 110	—	—	174 110	200	17 155	—	—	17 155
1912	234	141 573	—	—	141 573	141	24 892	—	—	24 892
Mithin 1913	mehr	123	32 537	—	—	32 537	59	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	7 737	—	—	7 737
5. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer betrug:										
1913	578	443 444	11	11 103	454 547	189	169 505	—	—	169 505
1912	695	455 500	45	37 043	492 543	154	123 456	21	25 000	158 456
Mithin 1913	mehr	—	—	—	—	35	46 049	—	—	11 049
	weniger	117	12 056	34	25 940	—	—	—	—	—
6. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. betrug:										
1913	504	511 546	—	—	511 546	43	47 955	—	—	47 955
1912	438	425 792	—	—	425 792	—	—	—	—	—
Mithin 1913	mehr	66	85 754	—	—	85 754	43	47 955	—	47 955
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nach hessischen Mitteilungen:

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

zu Berg:

von Rotterdam 183 823 t

von Antwerpen 93 919 t

zusammen 277 742 t

gegen 235 795 t im Vorjahr

mithin 41 947 t mehr

zu Tal:

nach Rotterdam 50 803 t

nach Antwerpen 80 433 t

zusammen 131 236 t

gegen 125 110 t im Vorjahr

mithin 6 126 t mehr.

Nach preußischen Mitteilungen, und zwar getrennt nach Schleppgüterverkehr, Güterdampferverkehr und Personenverkehr:

Schleppgüterverkehr.

8. Die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Düsseldorf hatte während des Berichtsjahres 5 Schleppdampfer (2 Rad- und 3 Schraubendampfer) und 24 eigene Schleppkähne in Betrieb. Außerdem wurde eine Anzahl fremder Kähne für einzelne Reisen gechartert.

Die beförderten Gütermengen betragen:

a) zu Berg:

1. auf der Strecke Rotterdam—Düsseldorf, Neuß und Heerdt	51 836 t
2. „ „ „ Ruhrhäfen—Mannheim, Frankfurt u. Rotterdam—Ruhrhäfen	137 642 t

b) zu Tal:

3. auf der Strecke Düsseldorf—Rotterdam und Amsterdam	33 993 t
4. „ „ „ Mannheim—Ruhrhäfen	27 325 t
	zusammen 250 796 t

Die geschleppten Gütermengen:

a) zu Berg:

1. auf der Strecke Ruhrhäfen—Mannheim, Rheinau	229 866 t
2. „ „ „ Rotterdam—Ruhrhäfen und Düsseldorf	252 990 t

b) zu Tal:

3. auf der Strecke Mannheim—Ruhrhäfen	52 799 t
4. „ „ „ Düsseldorf, Ruhrhäfen—Rotterdam	40 565 t
	zusammen 576 220 t

9. Die Firma Franz Haniel & Cie. in Duisburg—Ruhrort beförderte unter Benutzung von 11 Schleppdampfern, 4 Hafenbooten und 55 Schleppkähnen:

a) zu Berg:

1635 Schiffe beladen mit 1 426 887^a t für fremde Rechnung,

b) zu Tal:

868 Schiffe leer für eigene Rechnung
111 „ „ „ fremde „
und 14 „ beladen mit 7460 t für fremde Rechnung

10. Die Firma Mathias Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr hatte 23 Schleppdampfer (davon 12 Rad- und 11 Schraubendampfer) und 78 eiserne Schleppkähne in Betrieb.

Es wurden an Gütern — vorwiegend Kohlen und Koks — befördert, und zwar:

a) zu Berg:

Aus den Ruhrhäfen nach dem Mittel- und Oberrhein

durch eigene Boote	2 171 743 t
durch fremde Boote	10 147 t
	zusammen 2 181 890 t

Hiervon

in eigenen Schiffen	1 031 365 t
in fremden Schiffen	77 927 t
fremdes Schleppgut in fremden Schiffen	<u>1 072 598 t</u>
zusammen 1913	2 181 890 t
gegen 1912	<u>2 098 732 t</u>
mithin 1913 mehr	83 158 t

b) zu Tal:

Von Mainstationen nach den Ruhrhäfen (Kiesabbrände)

in eigenen Kähnen	18 696 t
in fremden Kähnen	<u>14 257 t</u>
zusammen 1913	32 953 t
gegen 1912	<u>42 679 t</u>
mithin 1913 weniger	9 726 t

c) Der Gesamtverkehr beträgt also:

zu Berg	2 181 890 t
zu Tal	<u>32 953 t</u>
zusammen 1913	2 214 843 t
gegen 1912	<u>2 141 411 t</u>
mithin 1913 mehr	73 432 t

Ferner gelangten zur Talbeförderung	1 756 leere Schiffe
gegen 1912	<u>1 601</u> " "
mithin 1913 mehr	155 Schiffe.

Zu den vorstehenden Verkehrsziffern ist zu bemerken, daß hierin nicht diejenigen Mengen enthalten sind, die durch die Boote der Firma von den Zwischenstationen rheinaufwärts befördert wurden; auch haben die Mengen keine Berücksichtigung gefunden, die durch Boote anderer Reedereien nach Mannheim gebracht, sodann aber durch Boote der Firma Mathias Stinnes weiter nach Karlsruhe, Lauterburg und Straßburg geschleppt worden sind. Ferner sind nur diejenigen leeren Kähne aufgeführt, welche die Ruhr talwärts erreichten.

11. Die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Abteilung Schifffahrt, in Mülheim a. d. Ruhr hatte im Berichtsjahr 10 Räderdampfer, 4 Schraubenboote und 69 eigene Kähne im Betrieb und beförderte zu Berg mit eigener Schleppkraft:

767 420 t in eigenen Kähnen,
<u>577 930 t in fremden Kähnen</u>
zusammen 1 345 350 t in 1913
gegen <u>1 317 191 t in 1912</u>
mithin 1913 mehr 28 159 t.

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

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

Die beförderten Gütermengen sind nicht bekannt.

13. 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 von insgesamt 20 500 t und 2 Mietkähne mit einer Tragfähigkeit von 1390 t im Betrieb.

Die Firma beförderte mit eigenen und fremden Booten im Lauf des Jahres insgesamt 709 250 t zu Berg und 1140 t teils beladene, teils leere Kähne zu Tal. Verfrachtet wurden mit den eigenen und 2 Mietkähnen zu Berg 235 500 t und zu Tal mit außerdem zwischendurch angenommenen Frachtkähnen 291 600 t.

14. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1913 aus 3 Räderdampfern und 27 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

450 715 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,

182 395 t von Mannheim bis Straßburg,

97 335 t zwischen der Ruhr und Rotterdam;

durch eigene und fremde Boote der Firma wurden ferner geschleppt:

560 730 t von der Ruhr bis Mannheim,

210 300 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 1 501 475 t.

15. Die Reederei von Stachelhaus & Buchloh, G. m. b. H., in Mülheim a. d. Ruhr beförderte im Jahr 1913 mit ihren eigenen Kähnen 248 885 t, mit fremden Kähnen 25 623 t, mit eigenen Booten 450 225 t, mit fremden Booten 79 587 t, zusammen 804 320 t.

Der Schiffspark der Firma besteht aus 3 Rad- und 2 Schraubenschleppdampfern sowie 11 Kähnen.

16. Die Reederei von Johann Knipscher in Duisburg-Ruhrort beförderte im Jahr 1913 zusammen 1 272 105 t. Dem Betrieb dienten 14 eigene und gemietete Rad- und Schraubendampfer.

17. Die „Vereinigten Frankfurter Reedereien“ G. m. b. H. in Duisburg betreiben die Dampfschleppschiffahrt und den Transport mit 4 Radschleppdampfern, 7 Schraubendampfern und 41 eisernen Kähnen. Letztere besitzen zusammen eine Tragfähigkeit von 49 000 t.

18. Von der Kohlengroßhandlung und Reederei Julius de Gruyter zu Duisburg liegen für 1913 keine Mitteilungen vor.

19. Gebr. Dörtelmann in Duisburg beförderten im Jahr 1913 mit 9 eigenen Kähnen 140 600 t Kohlen, Koks und Erz, ferner schleppten 2 eigene Dampfer im Jahr 1913 in Kähnen 425 000 t verschiedene Güter von der Ruhr stromaufwärts.

Güterdampferverkehr.

20. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhält außer dem unmittelbaren Rhein-See-Verkehr (vgl. Abschnitt VI Seite 122):

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-Schnellgüterdienst Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Coblenz, Oberlahnstein, Bingen, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Heilbronn, Karlsruhe, Straßburg nebst Zwischenstationen und zurück;
3. einen Schleppdienst Ruhrort, Mainz, Mannheim und zurück.

Die Gesellschaft beförderte mit 8 Schleppdampfern, 10 Güterschraubendampfern, 48 Schleppkähnen und einer Anzahl Mietschiffen im Jahr 1913:

bergwärts . . .	541 293 t
talwärts . . .	280 184 t
zusammen	821 477 t Güter, gegen
	777 463 t im Vorjahr,
mithin 1913 mehr	44 014 t.

Im unmittelbaren Rhein-See-Dienst Cöln—London und zurück wurden mit 7 Rhein-See-Dampfern befördert:

- a) ausgehend 61 217 t, eingehend 31 993 t;
- b) in wilder Fahrt zwischen Ruhrhäfen und Ostseehäfen einerseits und Nord- und Ostseehäfen andererseits insgesamt 39 970 t.

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

Personenverkehr.

21. Die Vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 31 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1913 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe	2 034	437	448	2 025
Personen	100 862	5 204	3 628	192 533
	(eingeladen)		(ausgeladen)	
Güter in Tonnen	14 368	2 711	4 330	9 431

Die Dampfschiffe machten 1913 im ganzen 4246 Fahrten, und zwar:

486	zwischen Mannheim—Mainz,
1548	„ Mainz—Coblenz,
1773 1/2	„ Coblenz—Cöln,
94	„ Cöln—Düsseldorf,
2 1/2	„ —Emmerich,
1 1/2	„ —Arnheim,
340 1/2	„ —Rotterdam,
zusammen	4246,

in denen sie, einschließlich 65 317 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 990 230 km zurücklegten, gegen 4068 Fahrten mit 951 660 km Fahrstrecke im Jahr 1912.

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

22. 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	1—4	„ „ der Sommermonate
„ —Zons	1	„ „ „ „
Basel—Rheinfelden	1	„ „ „ „
Cöln—Städtisches Strandbad Rodenkirchen	3—4	„ „ „ „

Sämtliche Strecken wurden nach festgesetztem Fahrplan bedient.

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

Während der Herbstferien legte die Gesellschaft ab Düsseldorf eine Fahrt nach dem Niederrhein ein und zwar Dienstags und Freitags; die Fahrten erstreckten sich bis Rees, wobei die Stationen Kaiserswerth, Crefeld, Uerdingen, Wesel und Xanten angelaufen wurden.

Die Zahl der auf sämtlichen Booten und auf allen Strecken beförderten Personen betrug 2 492 937 gegen 2 533 051 im Vorjahr.

Nach niederländischen Mitteilungen:

23. Die Nederlandsche Stoomboot-Reederij in Rotterdam unterhielt im Jahr 1913 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 12. September 1913 tägliche Schnellfahrten (nur für Personen-Beförderung) zwischen Cöln und Mainz in beiden Richtungen mit 2 Salondampfern sowie zwischen Coblenz und Mainz in beiden Richtungen solche mit 1 Salonboot fahrplanmäßig ausgeführt.

Die Dampfer legten in den D-Fahrten Rotterdam—Mannheim zurück 398 122 km, gegen 375 410 km im Jahr 1912 und in den erwähnten Schnellfahrten 75 514 km, gegen 66 960 km im Jahr 1912.

24. Die Firma P. W. Hulsman in Rotterdam beförderte zu Berg mit ihren Schleppdampfern „Dieu Donné III, IV, V, VI und VIII“ zirka 190 000 Last Güter.

25. Die Firma Joh. Otten & Sohn in Rotterdam beförderte zu Berg 672 339 t diverse Güter, hauptsächlich Erze.

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

nach Mannheim	36 315 065	kg
von „	67 679 108	„
von dem Niederrhein	8 827 160	„
nach „ „	15 078 671	„

zusammen 127 900 004 kg

