



RHEIN-UND SEE-SCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT
MANNHEIMER DAMPFSCHLEPPSCHIFFFAHRTS-
: GESELLSCHAFT :
MANNHEIMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT

1913

DENKSCHRIFT

aus Anlaß der Vollendung des neuen
gemeinsamen Verwaltungsgebäudes
in Mannheim

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305575



BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

F 3

201

XX
1758

Abbildung 1.



Das neue Verwaltungsgebäude am Mühlauhafen in Mannheim. (Gesamtansicht.)

III. 2493
Fg. 6570

RHEIN- UND SEE-SCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT
MANNHEIMER DAMPFSCHLEPPSCHIFFFAHRTS-
GESELLSCHAFT
MANNHEIMER LAGERHAUS-
GESELLSCHAFT

DENKSCHRIFT
AUS ANLASS
DER VOLLENDUNG DES NEUEN
GEMEINSAMEN VERWALTUNGSGEBÄUDES
IN MANNHEIM
1913



[1913]

F 3

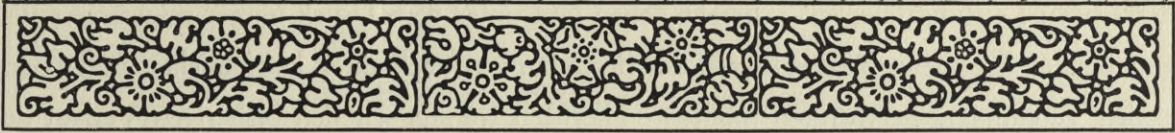
204

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

III. 29.331

Akc. Nr.

D 1870/58
~~2035~~ 50



en Anlaß zu dieser unseren Freunden gewidmeten Denkschrift bietet die Vollendung unseres neuen gemeinschaftlichen Verwaltungsgebäudes am Mühlauhafen in Mannheim. Dieser bei aller Schlichtheit im Äußern und Innern doch stattliche Neubau, von dem wir am Schlusse vorliegender

Schrift eine kurze Beschreibung geben, wird einer ansehnlichen Schar von Beamten unseres Konzerns geräumiges, wohl auf Jahre hin zureichendes Obdach gewähren. In ihm als Mittelpunkt werden die Fäden wichtiger Ressorts unserer vereinigten Unternehmungen zusammenlaufen.

Gleichwohl würde an und für sich das Ereignis nicht wichtig genug sein, Ihre Aufmerksamkeit für nachstehende Zeilen in Anspruch zu nehmen, wenn ihm nicht noch eine ungleich größere, die gesamte Daseinsgrundlage unserer vereinigten Unternehmungen berührende innere Bedeutung zukäme. In dem Bauwerk verkörpert sich gewissermaßen sinnbildlich der vorläufige Abschluß jahrzehntelanger Bemühungen, die im ausdauernden Kampfe mit mancherlei Hindernissen und Widerwärtigkeiten unseren Konzern geschaffen haben. Aus der Not der Zeit geboren, um den in schädlicher Vereinzelung schwer um ihre Existenz ringenden Gesellschaften auf gemeinsamem Fundamente vorteilhaftere Bedingungen für weiteres Gedeihen zu bieten, fand der Konzern als eine seiner, wenn auch nicht wichtigsten, so doch nächstliegenden Aufgaben die Errichtung dieses Gebäudes vor. Es soll den teilweise in völlig unzureichenden Räumlichkeiten untergebrachten Bureaus der vereinigten Gesellschaften in Mannheim ein neues, modernen Anforderungen entsprechendes gemeinsames Heim bringen und damit einem für die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft geradezu dringenden Notstande abhelfen.

So dürfte es denn angebracht sein, bei dieser Gelegenheit einen Rückblick zu werfen auf die Entwicklungsgänge, die unsere Unternehmungen zunächst einzeln auf den Stand ihrer

derzeitigen Leistungsfähigkeit gebracht haben und unter dem Druck immer schwieriger sich gestaltender Wettbewerbsverhältnisse die Bestrebungen nach ihrer betrieblichen und finanziellen Vereinigung hervorrufen mußten. Hiernach werden wir den bisherigen Verlauf der Zusammenschlußbestrebungen schildern, soweit diese mit der Bildung unseres Konzerns im Zusammenhang stehen. Mit einigen Worten über dessen Einrichtungen und Betriebsmittel wird dann diese unsere rückschauende Betrachtung schließen.

Cöln und Mannheim, im Oktober 1913.

Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft.
Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft.
Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.





Die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft.



ie als „Badische Schraubendampfschiffahrts-Gesellschaft“ am 13. September 1869 in Mannheim gegründete Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft ist zwar nicht der älteste unter den in unserem Konzern vereinigten Rheinschiffahrtsbetrieben, doch hat sie sich nachmals in der Cölnischen Dampf-

schleppschiffahrts-Gesellschaft das überhaupt älteste deutsche Schleppschiffahrtsunternehmen auf dem Rheinstrome einverleibt. Es ist um so mehr am Platze, mit der Gründungs- und Entwicklungsgeschichte dieser letzteren Gesellschaft den Anfang zu machen, als sie nach den Gesichtspunkten und Plänen ihrer Gründer vielleicht als der ideelle Ursprung der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft selbst in ihrer jetzigen Gestalt bezeichnet werden kann. Wenigstens ist die in der nunmehrigen Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft zur Tatsache gewordene Verbindung des Schleppschiffahrtsdienstes auf dem Rhein mit der Ausübung der direkten Überseeschiffahrt durch Rheinseeschiffe in einem Betriebe von ihr, wenn auch — was die Seeschiffahrt angeht — mit untauglichen Mitteln und ohne den erwarteten Erfolg versucht worden.

Nachdem der Plan, in Cöln eine Gesellschaft ausschließlich für den unmittelbaren überseeischen Verkehr durch flachgehende, auf dem unteren Rhein verwendbare Seeschiffe ins Leben zu rufen, aus hier nicht zu erörternden Gründen gescheitert war, fanden sich auf Einladung eines vorbereitenden Ausschusses die Anteilzeichner jener nicht zustande gekommenen Gesellschaft am 6. Mai 1841 zur Gründung der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zusammen und einigten sich auf ein Statut, welches als Gesellschaftszweck „die Anschaffung von Schleppdampfbooten und zu schleppenden Fahrzeugen zur Beförderung von Waaren für Fracht und zum Schleppen von Schiffen gegen Lohn“ bezeichnete. Die Dampfschleppschiffahrt, d. h. das Schleppen von Frachtschiffen durch Schleppdampfer gegen Lohn, war bekanntlich von den Holländern auf ihrer Stromstrecke schon vorher als

neue Betriebsart und neuer Betriebszweig in die Rheinschiffahrt eingeführt worden. Was unsere Gesellschaft als Neuerung auszeichnen sollte, war die Vereinigung des Dampfschleppunternehmens und der Frachtschiffahrt in einer Hand zum vervollständigten Reedereibetriebe, wobei der Übergang vom hölzernen Segelschiff zum eisernen Schleppkahn sich aus Rücksichten betrieblicher Ökonomie von selbst ergab. Das Gesellschaftskapital wurde auf 300 000 Taler, eingeteilt in 1500 auf den Namen lautende Aktien, festgesetzt mit der Maßgabe, daß die Gesellschaft — eine anonyme Gesellschaft nach damaligem Recht — es jederzeit auf 600 000 Taler zu erhöhen befugt sein solle. Schon diese Ausstattung des Unternehmens mit für damalige Verhältnisse sehr ansehnlichen Mitteln weist darauf hin, daß man nichts Geringes zu schaffen beabsichtigte. In Anknüpfung an die schon berührten Seeschiffahrtspläne galt es, Cöln durch eine eigene, seinen Handelsinteressen vorzüglich dienende Schiffahrtlinie in Verbindung mit den wichtigen überseeischen Häfen zu setzen. Selbstverständlich zunächst nur durch eine Rheinschiffahrtlinie auf die niederländischen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, um dort den Anschluß an die große transatlantische Seeschiffahrt herzustellen. Im Hintergrunde aber standen viel weiterschauende Pläne: sich nicht nur von der niederländischen Dampfschiffahrt auf dem Rhein, sondern auch von den niederländischen Seehäfen und ihrer Vermittlung freizumachen.

Gewißlich durfte — um bei dem Erreichbaren zu bleiben — der Betrieb der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein nicht dauernd einseitig der holländischen Initiative überlassen bleiben, eine Überzeugung, von der auch die preußische Regierung sich durchdrungen zeigte, indem sie sowohl selber die Aufnahme der neuen Betriebsart — in Ablösung der überlebten Treidelei — schon wiederholt erwogen, als auch das Privatkapital in den preußischen Rheinlanden dafür zu interessieren gesucht hatte. Allerdings liefen ihre Anregungen darauf hinaus, daß zum Schleppen von Frachtschiffen gegen Lohn auf der preußischen Stromstrecke von Emmerich aufwärts, also im Anschlusse an den holländischen Dampfschleppbetrieb, Dampfboote bereitgestellt würden, in der Ausübung der Frachtschiffahrt aber dem Handwerksbetriebe der Rangschiffer tunlichst kein großkapitalistischer Wettbewerb erwüchse. Verhandlungen wegen staatlicher Subventionierung des Cölner Unternehmens verliefen im Sande; die Gesellschaft zog es vor, auf die nachgesuchte Prämie von je 15 000 Talern für die drei ersten anzuschaffenden Schleppboote zu verzichten und sich volle Handlungsfreiheit zu wahren. Richtig glaubte sie eben durch die Verbindung von Schlepp- und Frachtgeschäft einen bedeutsamen Fortschritt im Rheinschiffahrtsbetriebe anbahnen zu

helfen und hatte allen Grund zu der Befürchtung, daß ihrem Unternehmen durch die staatliche Dazwischenkunft eine Entwicklung aufgenötigt werden könnte, die ihren wohlwogenen Absichten zuwiderlief. Daß die Gesellschaft sich andererseits zu sehr auf die Handelsinteressen Cölns festlegte, war freilich ein Fehler, der in fast tragischem Widerspruch zu den hochfliegenden Gedanken ihrer Gründer dem Betriebe von Anfang an nur beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten eröffnete.

Das zeigte sich späterhin. Vorderhand ging man mit der Beschaffung von Schleppkähnen und Schleppdampfern sehr tatkräftig vor. Schon 1844 besaß die Gesellschaft 22 eiserne Schleppkähne und 3 Schleppdampfer; 1848 war eine Flotte von 32 eisernen Schleppkähnen von je 250 bis 500 t Ladefähigkeit und 5 Radschleppdampfern beschafft. Der 1841/42 in Paris erbaute Dampfer „Overstolz“ (ungefähr 200 i. P.S.) hatte vertragsmäßig bei einem Kohlenverbrauch von 500 bis 550 kg Gries und einer Geschwindigkeit von 6 km in der Stunde von der Ruhr aufwärts 400 t Ladung in drei Kähnen zu schleppen. Als eine Glanzleistung dieses Remorqueurs finden wir im Geschäftsbericht der Direktion für 1843 eine Bergreise mit der Schleppmenge von 27 503 Zentnern, also 1375 t in fünf Kähnen angegeben. Der ursprünglich zur Personenbeförderung bestimmte Dampfer „l'Elbeuvien“, im Jahre 1842 gleichfalls vom Erbauer des „Overstolz“ geliefert, entwickelte etwa 130 Pferdekkräfte. Als außerordentliche Leistung letzteren Schleppbootes wird eine Bergreise mit 17 983 Zentnern oder 899 t Schleppmenge in vier Kähnen erwähnt. Als sehr flachgehendes Schiff hat es namentlich bei Niedrigwasser, auch auf dem Oberrhein bis Straßburg, der Gesellschaft fast 45 Jahre hindurch gute Dienste geleistet. Von vornherein zum Reserveschleppdampfer bestimmt wurde das 1842 alt gekaufte Boot „Le corsaire rouge“ mit ungefähr 100 i. P.S. Seine Leistungen befriedigten niemals, und nur der billige Preis von 50 000 Francs dürfte die Gesellschaft zu seiner Erwerbung bestimmt haben. Sie stieß es 1854 wieder ab. In den Jahren 1845 und 1849 kamen noch die für Rechnung der Gesellschaft erbauten Remorqueure „Kraft“ mit etwa 150 i. P.S. und „Einheit“ mit etwa 200 i. P.S. hinzu. Letztere beiden sowie der „Overstolz“ bildeten für den eigenen Schleppkahnbetrieb der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft bis zum Anfange der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts das Dampfermaterial. 1882 mußten sie, gänzlich abgenutzt und wegen ihrer veralteten Maschinen und Kessel auch viel zu kostspielig im Betriebe, durch die Neubauten der drei Doppelschraubendampfer Colonia I bis III (I und II von je 254, III von ungefähr 270 i. P. S.) ersetzt werden. Der 1887 als Ersatz für den meist gegen Lohn schleppenden „Elbeuvien“

in Auftrag gegebene Radschleppdampfer „Colonia IV“, dessen vertragsmäßige Leistung 1500 t Schleppmenge in vier Kähnen bei 18 bis 20 Fahrstunden von Ruhrort bis Cöln betrug, wurde 11 Jahre später wieder verkauft. Die Zahl der Schleppkähne ist seit 1848 ungefähr die gleiche geblieben, indem nur alte abgenutzte Schiffe durch Neuerwerbungen, allerdings von wesentlich höherer Ladefähigkeit, ersetzt wurden.

In dieser kurzen Geschichte des Rheinschiffsparkes der Gesellschaft ist auch die nur bescheidene Entwicklung, die sie selber als Schleppschiffahrtsbetrieb genommen hat, im wesentlichen umschrieben. Allerdings hat sie außer der eigenen Frachtschiffahrt zwischen niederländischen Seehäfen — bis 1886 nur Rotterdam und Amsterdam, da für eine Fahrt auf Antwerpen die Frachtverhältnisse allzu ungünstig lagen — und Cöln nebst anderen nieder-rheinischen Häfen ihre Schleppdampfer auch zum Schleppen fremder Schiffe gegen Lohn sowohl auf der unteren Stromstrecke wie auf dem Oberrhein, gelegentlich sogar bis Straßburg beschäftigt. Auch hat sie zeitweise mit eigenen und mit gemieteten Kähnen nicht unbeträchtliche Mengen nach dem Oberrhein (Mannheim usw.) befördert. Alles dies bedeutet jedoch keine planmäßige, zielbewußte Ausdehnung ihres Geschäfts, das wesentlich immer auf den sogenannten Cölner Beurtdienst beschränkt geblieben ist. Als der ordentlichen Generalversammlung vom 29. April 1846 die Frage zur Entscheidung vorgelegt wurde, ob, hauptsächlich zur Ausdehnung des Schleppbetriebes auf dem Oberrhein, das Gesellschaftskapital vermehrt werden solle, antwortete sie (206 gegen 167 Stimmen) mit Nein. Die in eigenen Schiffen der Gesellschaft beförderten Jahresmengen betragen in den vierziger Jahren 30 000 bis 60 000 t, 1850 rund 50 000 t, 1870 rund 100 000 t und 1880 rund 75 000 t. Von 1881 ab bis zur Einverleibung in die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft berechnen sich die Verkehrsleistungen im Jahresdurchschnitt auf (Tonnen zu 1000 kg):

Jahrfünft (bzw. Jahrviert)	bergwärts	talwärts	zusammen
1881—1885	40 756,11	51 329,6	92 085,71
1886—1890	57 328,4	44 858,0	102 186,4
1891—1895	53 365,6	38 990,2	92 355,8
1896—1900	82 580,4	47 443,0	130 023,4
1901—1904	83 477,2	52 782,3	136 259,5

Für diesen ganzen Zeitabschnitt von 24 Jahren ergibt sich ein Jahresdurchschnitt von 110 582 t Gesamtverkehr zu Berg und zu Tal. Das Gesellschaftskapital wurde nur einmal (1847) erhöht, und zwar um 150 000 Taler auf 450 000 Taler. Auf diese neue Aktienemission kamen indes, „da eine weitere Vermehrung des Materials nicht beabsichtigt“ (Gen.-Vers. v. 26. April 1850), allmählich nur 75 Prozent zur Einzahlung. Weiterhin verminderte sich durch fortgesetzten Aktienrückkauf das Kapital nach und nach dergestalt, daß es 1873 nur noch 338 025 Taler = 1 014 075 Mk., 1879 nur noch 916 800 Mk. betrug. Eine Herabsetzung um ein Drittel brachte es endgültig auf den Betrag von rund 600 000 Mk. Eine schon 1844 aufgenommene Obligationenanleihe von 100 000 Talern gelangte erst 1904 zur völligen Rückzahlung.

Wir haben nunmehr die Epoche des Seeschiffahrtsbetriebes der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, welche zwischen die Jahre 1844 und 1853 bzw. 1855 fällt, zu überblicken. Schon in der Gründungsversammlung war von den Einberufern auf die fehlgeschlagenen Versuche des Jahres 1838, eine rheinische Seeschiffahrtsgesellschaft ins Leben zu rufen, Bezug genommen. Diese Pläne mögen anderweitig ihren Geschichtsschreiber finden; hier genüge, daß sie von einem traditionellen Anspruche Cölns als alter Hansastadt auf Seegeltung kräftig genährt worden waren und daß der Cölner Handelsstand in seinen führenden Vertretern — es waren beide Male dieselben — als Grundgedanken auch bei der Errichtung unserer Gesellschaft die Verwirklichung der Cölnischen Seeschiffahrtsträume in das Unternehmen gleichsam mit einbrachte, wenn auch das Statut in seiner ersten Fassung noch nichts darüber enthielt. Erst die außerordentliche Generalversammlung vom 12. Juli 1844 beschloß, unter Ausdehnung des statutarischen Gesellschaftszweckes, die unmittelbare Seeschiffahrt zwischen Cöln und überseeischen Häfen mit zunächst zwei Fahrzeugen (Seglern) von je 300 t Ladefähigkeit aufzunehmen. Eine von der preußischen Regierung angebotene Bauprämie förderte diesen Beschluß, in dessen Ausführung 1845 das Schiff „Hoffnung“ und 1847 das Schiff „Fortschritt“ in Dienst gestellt wurden. Die Regierung hatte bei Bewilligung der Staatsprämie als nächstliegenden Zweck die Einrichtung eines Rheinseeverkehrs mit preußischen Ostseehäfen im Auge, die Gesellschaft aber blickte fern nach den großen transatlantischen Häfen aus, und es wurde als ein ausnehmend glücklicher Erfolg gepriesen, als der Segler „Fortschritt“ am 17. November 1850 nach 74 tägiger Reise mit einer Ladung Kohlen von Liverpool im Hafen von Rio Grande einlief, um dann mit Rückfracht von Rio de Janeiro nach Hamburg zurückzukehren. Die Betriebsergebnisse waren indes wenig

geeignet, der Gesellschaft die Freude an der Seefahrt auf die Dauer zu erhalten. Zwar schlossen die ersten Reisen der „Hoffnung“ nicht ungünstig ab, und für 1845 wurde ein Reingewinn aus diesem Betriebszweige von 1612 Talern 13 Silbergroschen und 10 Pfennigen gebucht. Doch fiel es nach Einstellung des zweiten Schiffes immer schwerer, passende Ladung zu bekommen. Sogar die Anregung, Auswanderer nach New York mit den Seeschiffen der Gesellschaft zu befördern, tauchte gelegentlich auf. Immer deutlicher zeigte sich, daß die moderne Entwicklung der Seeschifffahrt den Betrieb mit so kleinen Schiffsgefäßen, wie sie deren Verwendbarkeit auf dem Rhein beim derzeitigen Zustande des Fahrwassers bedingte, für die große transatlantische Fahrt mehr und mehr zur wirtschaftlichen Unmöglichkeit machte. Schon in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1851 wurde denn auch die Ansicht geäußert, es sei an der Zeit, sich der beiden Schiffe so bald wie möglich zu entledigen. Die Direktion antwortete damals noch, „der gegenwärtige Zeitpunkt sei um so weniger hierzu geeignet, als die Schiffe erst jetzt ihre Tüchtigkeit zu transatlantischen Reisen darzutun im Begriffe ständen“. In der nächstjährigen Generalversammlung machte ein Aktionär den interessanten Vorschlag, die Schiffe zu einer regelmäßigen Fahrt zwischen Cöln (bzw. Holland oder Antwerpen) und London zu benutzen. Ihm wurde bezeichnenderweise entgegnet, lange Seereisen seien gewinnbringender wie kurze; eine Fahrt auf London verspräche keine Vorteile. Im gleichen Jahre (1852) aber noch ging die Direktion — „dem wiederholt geäußerten Wunsche der Generalversammlung entsprechend“ — zu dem Versuche über, das Schiff „Fortschritt“ in Rotterdam auf dem Wege des öffentlichen Verkaufs ohne allzu empfindlichen Verlust für die Gesellschaft zu veräußern. Es wurde so niedrig darauf geboten, daß die Gesellschaft es selbst zurückerstehen mußte. Im folgenden Jahre kam dann der Verkauf zustande, nachdem „Fortschritt“ ebenso wie „Zukunft“ noch einen Ausflug ins Mittelmeer, teils notdürftig beladen, teils auf der vergeblichen Suche nach Fracht, unternommen hatten. 1855 gelang auch der Verkauf des zweiten Schiffes, aber mit einem nicht minder bedeutenden buchmäßigen Verluste, wie ihn der Verkauf des ersten schon gebracht hatte.

Die Gesellschaft ersetzte weiterhin für ihre Bedürfnisse zeitgemäßer den wieder aufgegebenen Betriebszweig dadurch, daß sie mit großen Seeschiffahrtsunternehmungen bzw. Speditionshäusern in den Seehäfen zwecks Beförderung von Waren auf Durchkonnossemente Verträge abschloß. Der Cölner Beurtdienst, wie ihn die Cölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in der Hauptsache betrieb, ergänzte sich von Anbeginn nicht in der von den Gründern vermeinten Weise mit dem unmittelbaren Rheinseeschiffahrtsbetriebe. Denn um

2 oder 6 oder auch 30 kleine Rheinsee-Segler auf der Rheinstrecke bis Cöln heraufzuschleppen, bedurfte es keiner eigenen Schleppschiffahrts-Gesellschaft mit 5 Remorqueuren und 32 Kähnen. Dazu hätte ein mäßig starker Schleppdampfer reichlich genügt, den man im übrigen dann zum Schleppen fremder Frachtschiffe gegen Lohn benutzen konnte. Eine wesentliche Förderung hatte weder die Rheinseeschifffahrt vom Cölner Beurtdienst, noch der Cölner Beurtdienst von der Rheinseeschifffahrt zu erwarten. Sobald vollends die Dampfkraft als Fortbewegungsmittel auch für dergleichen Rheinseeschiffe in ihr neuzeitliches Recht eintrat, wären beide Betriebszweige, unvermittelt nebeneinandergestellt und rein äußerlich miteinander verbunden, mehr Konkurrenten wie sich ergänzende Teile eines Betriebsganzen gewesen. Eine Rheinseeschifffahrt, die in dem ihr durch die Natur der Verhältnisse zugewiesenen Rahmen ihr Gedeihen finden wollte, mußte einmal darauf verzichten, mit der großen transatlantischen Fahrt auch nur irgendwie in Wettbewerb zu treten, dann aber ihren Anschluß auf dem Rhein an einen ihr als Gütersammler und Güterverteiler dienenden Mittelrheindienst suchen, wie es sich nachmals in der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft mit glücklicherem Erfolge vollzogen hat.

Von dieser — wie gesagt, im Jahre 1869 gegründeten — Gesellschaft, welche bei einem nach mehrfachen Erhöhungen allmählich auf 900 000 Mk. (1885) angewachsenen Aktienkapitale mit einer Anzahl Frachtdampfern und wenigen Leichterschiffen einen Stückgutverkehr zwischen Ruhrort, Mannheim und mittelhheinischen Zwischenstationen unterhielt, wüßten wir etwas Besonderes nicht zu sagen bis eben zu dem Zeitpunkte, wo sie unter Verlegung ihres Wohnsitzes nach Cöln und gleichzeitiger Namenänderung den unmittelbaren Rheinseedienst aufnahm. Das geschah im Jahre 1887. Als ihr Geschäftszweck wurde in dem neuen Statut „der Betrieb der Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, den holländischen und belgischen Gewässern, sowie auf anderen Flüssen und auf dem Meere“ angegeben. Das Grundkapital betrug satzungsgemäß nunmehr 2 100 000 Mk., wovon jedoch 480 000 Mk. überhaupt nicht zur Ausgabe gelangt sind. Im Gegenteil hat die Gesellschaft weiterhin (außerordentliche Generalversammlung vom 20. April 1898) ihr Aktienkapital wieder auf 1 300 000 Mk. herabgesetzt. 1890 nahm sie eine Obligationenanleihe im Betrage von 300 000 Mk. auf. Der Schiffspark bestand nach der Übersiedlung nach Cöln aus 3 Rheinseedampfern („Industrie“, „Energie“ und „Harmonie“), 13 Güterschraubendampfern, 3 Schleppdampfern und 6 Kähnen (Leichtern). Der hiermit bewältigte Verkehr betrug 1888:

107 867 t	43 261 t	75 140 t
Rheindienst	Seedienst	Schleppdienst

Neu aufgenommen war außer dem Seedienst auch der Schleppdienst, wofür zwei Radschlepper („Industrie 14“ und „Industrie 15“) und ein Schraubenboot „Lohengrin“ zur Verfügung standen. Die Kähne der Gesellschaft fanden als Leichter für die Frachtdampfer bei Niedrigwasser u. dgl. mehr Verwendung und mußten im übrigen gegen Tagesmiete für Dritte eine halbwegs regelmäßige Beschäftigung suchen. Da der eigene Bedarf an Schleppkraft sich auch nur auf Ausnahmefälle beschränkte, wurden mit den Schleppdampfern der Gesellschaft, insbesondere den beiden Räderbooten, fast nur fremde Schiffe gegen Lohn geschleppt. Dieser Betrieb erwies sich unvorteilhaft, und die Gesellschaft stand vor der Frage, ob sie entweder ein ihrer Schleppkraft entsprechendes Kahnmaterial zur Aufnahme des Massengüterverkehrs erwerben oder aber die überschüssige Schleppkraft wieder veräußern solle. Letzterer Gedanke scheint überhaupt nicht erwogen worden zu sein. In ersterer Richtung enthält der Geschäftsbericht des Vorstandes für 1888 eine Anregung, welche den „gleichzeitigen Betrieb einer ausgedehnten Massengüterschiffahrt mittels Schleppkähne“ als „unerlässlich“ bezeichnet, ohne indes zu dahinzielenden Maßnahmen geführt zu haben. Der Stückgutverkehr mittels Frachtdampfern entwickelte sich befriedigend, wenn auch ein 1888 neu eröffneter Schnelldienst zwischen Rotterdam und Frankfurt a. M. Verlust brachte und alsbald wieder eingestellt werden mußte. Neben den auch die kleineren Zwischenstationen am Mittelrhein anlaufenden sogenannten Stationsbooten richtete man 1890 einen direkten Schnelldienst zwischen Düsseldorf-Cöln und Mannheim-Ludwigshafen ein. Die Dampferflotte des Mittelrhein-Stückgutverkehrs ist der Zahl nach weiterhin nicht mehr vergrößert worden, vielmehr hat die Gesellschaft im Laufe der Jahre mehrfach alte, nicht mehr leistungsfähige Boote ausgeschieden. Dagegen erhöhte sie bei der Mehrzahl der Boote durch Verlängerung der Schiffskörper die Ladefähigkeit um ein nicht Unbeträchtliches. Über die Erneuerung dieser Flotte durch Ankauf von 8 Güterschraubenbooten der Amstel-Rijn-Main-Stoomboot-Maatschappij in Amsterdam berichten wir weiter unten.

Was nun den Seedienst des Unternehmens angeht, so unterhielten die obengenannten drei, nach Verkauf der „Harmonie“ im Jahre 1889 nur noch zwei Rheinseedampfer von je 900 t Ladefähigkeit einen regelmäßigen Verkehr zwischen Cöln und unterhalb gelegenen Rheinhäfen einerseits, London anderseits mit wöchentlichen Abfahrten in beiden Richtungen. Grund des Verkaufs der „Harmonie“ war ihre allzu geringe Ladefähigkeit; auch glaubte man nach den bisherigen, allerdings noch unzureichenden Erfahrungen mit zwei Dampfern auskommen zu können. Schon 1892 aber mußte man sich zur Erwerbung eines neuen dritten

Bootes entschließen, da im Falle zeitweiser Dienstuntauglichkeit des einen die Regelmäßigkeit des Londondienstes bei nur zwei vorhandenen gleich unterbrochen war. Die für Rechnung der Gesellschaft 1893 erbaute „Colonia“, die neben ihrer Bestimmung als Reserve für „Industrie“ und „Energie“ auch den Dienst einer neuen Rheinseelinie auf Hull versehen sollte, hatte schon auf der vierten Reise von London das Unglück, auf offenem Meere von einem englischen Dampfer gerammt zu werden und im tiefen Wasser zu sinken. Der als Ersatz für „Colonia“ erbaute Dampfer „Rhenania“ mit einer Ladefähigkeit von 1340 t trat 1894 in Dienst, die neue Linie auf Hull aber, die man mit fremden Schiffen unter Umladung der Güter in Rotterdam aufrecht zu erhalten gesucht hatte, war inzwischen wieder eingegangen, weil ihre geschäftlichen Ergebnisse unter so erschwerenden Umständen nicht wohl befriedigen konnten. Auch nach Indienstellung der „Rhenania“ wurde sie nicht wieder aufgenommen, da sich für diesen Dampfer in der sogenannten wilden Fahrt auf Ostseehäfen lohnendere Beschäftigung fand. 1896 und 1897 ließ die Gesellschaft ihre beiden älteren Dampfer um ungefähr 11 m verlängern und mit neuen Maschinen und Kesseln versehen. Die Tragfähigkeit erhöhte sich dadurch um je 250 t auf annähernd je 1200 t. 1899 trat der neu erbaute Dampfer „Westfalia“ mit ungefähr 1400 t Ladevermögen in Dienst und fand gleich der „Rhenania“ hauptsächlich in der Ostseefahrt Beschäftigung. (Es sei bemerkt, daß die hier angegebene Ladefähigkeit der Rheinseedampfer nach Maßgabe der alten, damals gültigen Freibordbestimmungen zu verstehen ist. Nach den jetzigen Vorschriften über die Freibordhöhe dieser Schiffe ist ihre Ladefähigkeit eine nicht unbeträchtlich geringere geworden.) Wegen ihres zu großen Tiefganges war übrigens die Verwendbarkeit der „Westfalia“ auf dem Rhein stark beeinträchtigt. Alles in allem erwies sich, daß ein Rheinseedampferdienst bei Innehaltung der durch die Natur der Sache gezogenen Grenzen unter Verwendung geeigneter Schiffsgefäße, ungeachtet des derzeitig noch recht schlechten Zustandes der niederländischen Stromstrecke, ein durchführbares, sich selber zu erhalten fähiges Unternehmen darstellte. Freilich war es — was auch andere nunmehr den Rhein mit Seedampfern besuchende (hanseatische) Unternehmungen erfahren mußten — nicht leicht, das für den vorliegenden Zweck nach Bauart und Größe geeignetste Schiffsgefäß zu finden, so daß Mißgriffe kaum vermieden werden konnten. Seitdem sind aber in dieser Richtung bedeutende Fortschritte gemacht worden. Auch die Schiffbarkeit des Niederrheins in Holland hat sich dank gründlicher Baggerungen wesentlich gebessert. Wirklich günstige technische Bedingungen für den unmittelbaren Rheinseeverkehr sind freilich erst von einer weiteren Verbesserung dieser Schiffbarkeit (Schaffung einer Fahr-

rinne für Seeschiffe von mindestens 4,30 m bei gemitteltem Niedrigwasser von Cöln abwärts) zu erhoffen. Zweifellos würde auch der Aktionsradius der Rheinseeschifffahrt dadurch eine beträchtliche Verlängerung erhalten.

Vom Jahre 1904 ab beginnt für unsere Gesellschaft eine völlig neue Epoche der Ausdehnung nach verschiedenen Seiten. Zuerst durch die Erwerbung von acht Güterschraubbooten mit zusammen 4370 t Ladefähigkeit aus der Liquidationsmasse der Amstel-Rijn-Main-Stoomboot-Maatschappij in Amsterdam, einer Mitte der achtziger Jahre vorigen Jahrhunderts gegründeten holländischen Unternehmung mit Stückgutdiensten von Amsterdam nach Duisburg, Mannheim-Heilbronn und Frankfurt a. M. Auf den Kaufpreis wurden 350 000 Mk. neu emittierte Aktien der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Zahlung gegeben. Die Erwerbung ermöglichte es, dem alten, in fast ununterbrochen forciertem Betriebe stark verbrauchten Frachtdampferparke die so dringende Erneuerung an Schiffskörpern, Maschinen und Kesseln angedeihen zu lassen und eine Anzahl ganz außer Betrieb zu setzen. Auch ein Lagerschuppen war in die Erwerbung inbegriffen, der fortan von einer für Massen- wie Stückgut neu eröffneten Rheinlinie auf Amsterdam benutzt wurde. Eine den Gesamtcharakter des Unternehmens verändernde Erweiterung ihres Betriebes und Geschäftskreises vollzog sich im nächsten Jahre 1905 durch den Erwerb des Geschäftes der Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz und van Meeteren mit deren gesamtem Schiffspark, sowie durch die Angliederung der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. Sie brachte insbesondere eine stattliche Flotte von Schleppkähnen und Schleppdampfern und stellte im Rahmen eines vielseitig entwickelten Reedereigeschäftes die 1855 verloren gegangene Verbindung zwischen dem Cölner Beurtdienst und der Rheinseeschifffahrt wieder her.

Leider müssen wir es uns versagen, auf die Geschichte und Vorgeschichte des von der Mainzer Reederei-Gesellschaft zum Preise von 1 161 010 Mk. käuflich übernommenen Geschäftes in der Weise einzugehen, wie das Interesse des Gegenstandes dies eigentlich verdiente. Handelt es sich doch um das Erbe der zweitältesten der rheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaften, des Mainzer Schleppdampfschiffahrts-Vereins, eines einst bedeutenden und vorzüglich prosperierenden Schiffahrtsbetriebes, der später freilich unter immer schwieriger werdenden Wettbewerbsverhältnissen an den Folgen einer falschen Finanzpolitik unheilbarem Siechtume verfiel. 1899 kam es nach vielerlei vergeblichen Sanierungsversuchen zum Konkurse, aus dem heraus sich im Jahre 1900 die vorgenannte offene Handelsgesellschaft gründete, indem sie den gesamten Schiffspark des Vereins erwarb. Aus einer gründlichen Erneuerung

dieses Schiffsparkes unter Abstoßung aller minderwertigen Bestandteile und seiner Ergänzung durch eine Reihe neugebauter großer Schleppkähne entstand das Material, welches jetzt an die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft überging, nämlich 2 Radschleppdampfer, 3 Schraubenschleppdampfer, 19 Schleppkähne und ein Leichterschiff. Die Kontore der Reedereigesellschaft in Mainz blieben als Filiale der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft bestehen und erhielten die Leitung des Oberrhein-Schleppdampfer- und Schleppkahndienstes zugewiesen.

Die Verhandlungen mit der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft begannen Ende 1904. Am 11. Februar 1905 nahm der Aufsichtsrat und am 15. April 1905 die Generalversammlung dieser Gesellschaft den vom Aufsichtsrat der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft angebotenen Vereinigungsvertrag an. Letztere ihrerseits genehmigte den Vertrag in ihrer Generalversammlung vom 1. Mai 1905 und ermächtigte ihren Vorstand, „das gesamte Vermögen der Schleppschiffahrt als Ganzes zu übernehmen, dasselbe unter Ausschluß der Liquidation mit unserer Gesellschaft zu vereinigen und zur Durchführung der Fusion den Aktionären der Schleppschiffahrt im Tausche gegen ihre Aktien bis zur Höhe von nominal 600 000 Mk. neu auszugebende Aktien unserer Gesellschaft auszuhändigen“. Diese, wie die vorige Transaktion machte eine Erhöhung des Aktienkapitals auf 3,5 Millionen Mk. erforderlich.

Die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft war nun im Besitz einer ansehnlichen Flotte. Vier Rheinseedampfer hielten den regelmäßigen Verkehr mit London aufrecht und fanden, soweit hier entbehrlich, in wilder Fahrt auf der Ostsee Verwendung; 17 Güterboote versahen teils im Anschluß an diesen Seedienst den Stückgutverkehr zwischen Nieder- und Mittelrheinhäfen von der Ruhr bis Mannheim (weiterhin auch bis Frankfurt a. M. und Karlsruhe) aufwärts, teils verkehrten sie zwischen den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam und Cöln; 4 Radschleppdampfer, 6 Schraubenschleppdampfer und 53 Schleppkähne dienten teils dem Massen- und Stückgutverkehr zwischen den Seehäfen Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam und dem Oberrhein bis Straßburg sowie dem Main bis Frankfurt, teils zwischen genannten Seehäfen und Cöln sowie anderen nieder- und mittelrheinischen Plätzen; 6 Kohlen- und Leichterschiffe schlossen sich für ihre Spezialzwecke an.

Je ausgedehnter und vielseitiger dieser Schiffahrtsbetrieb aber war, um so fühlbarer mußte sich der Mangel an eigenen Speditionsniederlassungen machen. Denn weder hatte die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft selber bis dahin sich aus der Abhängigkeit von

fremden Speditionsunternehmungen an den großen Schiffahrtsplätzen zu befreien gesucht, noch war dies in ausreichendem Maße bei den von ihr einverleibten Betrieben der Fall. Sie zögerte nicht, diesen Mangel zu beseitigen, indem sie in Gemeinschaft mit ihr nahestehenden Speditionshäusern die Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H. gründete (Gesellschaftskapital 300 000 Mk., anfangs nur zur Hälfte, später voll eingezahlt). Mit dem Verwaltungssitze in Cöln errichtete diese Niederlassungen zunächst in Rotterdam, Antwerpen, Mainz, Mannheim, weiterhin in Frankfurt, Straßburg, London und Hamburg. Darauf nahm sie auch in Cöln, vorher nur ihrem Verwaltungssitze, die Speditionstätigkeit auf. Aus der Gründung der Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft hat die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft einen doppelten Nutzen gezogen. Einmal hat sie die Speditionstätigkeit ihrer Tochtergesellschaft so zu organisieren und auszubilden vermocht, wie es ihren besonderen Bedürfnissen zusagte, dann sind ihr aus deren Geschäftserträgen auch ansehnliche Gewinne zugeflossen. Was ihr gleichwohl noch fehlte, waren genügend große Umschlagsstellen, Werft- und Lagerhallen in den großen Rhein- und Seehäfen, insbesondere in Mannheim. Für diesen wichtigsten Platz brachte erst die Betriebsvereinigung unseres Konzerns Abhilfe. In Cöln baute die Stadtverwaltung für die Zwecke der Gesellschaft (bzw. der vereinigten Betriebe des Konzerns) in den Jahren 1909 und 1910 eine große Speicheranlage mit Ladekai am Agrippinawerft und gab sie ihr auf eine lange Reihe von Jahren in Pacht. Der Neubau, von welchem wir am Schlusse dieser Denkschrift einige Abbildungen bringen, konnte im Frühjahr 1911 bezogen werden. Ihm schließt sich ein Verwaltungsgebäude mit geräumigen und wohleingerichteten Bureauräumen an. Außerdem pachtete die Gesellschaft das vorbenanntem Neubau benachbarte, der Warenkreditanstalt A.-G. in Cöln gehörige Getreidelagerhaus mit dem gesamten Geschäftsbetriebe auf längere Zeit und behielt sich späteren Ankauf vor. Auch in Straßburg erstellte die Stadtverwaltung der Gesellschaft ein großes, mit allen modernen Einrichtungen versehenes, als Musteranlage zu bezeichnendes Lagerhaus, bezüglich dessen gleichfalls auf die Abbildungen am Schlusse verwiesen wird. Der Betrieb des letzteren ruht in Händen der vereinigten Speditionsniederlassungen des Konzerns in Straßburg.

Die Gesellschaftsflotte ist in den Jahren 1912 und 1913 durch vier neue für Rechnung der Gesellschaft erbaute Rheinseedampfer von je 1200 bis 1300 t (voll ausnutzbarer) Lade-fähigkeit, die Dampfer „Westfalia“, „Badenia“, „Borussia“ und „Bavaria“ vermehrt worden. Andererseits hat die Gesellschaft planmäßig alles alte, nicht mehr als vollwertig zu betrachtende

Material, soweit nur irgend im Betriebe entbehrlich, abgestoßen und verfügt zurzeit über 7 Rheinseedampfer von zusammen 8090 t Ladefähigkeit und 3600 i. P. S. Maschinenleistung, 10 Güterschraubendampfer von zusammen 5155 t Ladefähigkeit und 3195 i. P. S. Maschinenleistung, 4 Radschleppdampfer mit 3100 i. P. S., 4 Schraubenschleppdampfer mit 1140 i. P. S. Maschinenleistung, 43 Schleppkähne von zusammen 29 685 t Ladefähigkeit sowie mehrere Spezialschiffe. Das Aktienkapital ist seit der Erhöhung im Jahre 1905 gleich geblieben. Als sich 1909 zum Zwecke des Ankaufs von nominal 1,8 Millionen Mk. Aktien der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft neuer Kapitalbedarf einstellte, beschaffte man die erforderlichen Mittel durch Aufnahme einer auf den Schiffspark fundierten Obligationenanleihe in Höhe von 2 Millionen Mk. Betreffs der Veranlassung zu diesem Geschäft wird auf den Abschnitt „Die Vereinigungsbestrebungen“ verwiesen.

Besondere Wichtigkeit hat ein im Jahre 1911 mit der Königlichen Bergwerksdirektion in Recklinghausen zunächst auf die Dauer von sieben Jahren abgeschlossener Transportvertrag, welcher der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft den auf dem Wasserwege zum Versand gelangenden Teil der von den fiskalischen Zechen des Ruhrreviers geförderten Steinkohlen für die Vertragszeit sichert. In engem Zusammenhange damit steht, daß im gleichen Jahre der Preußische Staat nominal 1 751 000 Mk. Aktien unserer Gesellschaft erwarb. Der Eintritt des Fiskus als Großaktionär in unsere Kreise ist für das Unternehmen der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft selbstverständlich von viel weittragenderer und tiefergehender Bedeutung wie nur in Absicht auf obigen Transportvertrag. Daß dieses Ereignis, da es eine bevormundende Einengung der geschäftlichen Selbstbestimmung des Unternehmens nicht mit sich brachte, im Interesse der Gesellschaft zu begrüßen ist, bedarf keiner Hervorhebung.

Zum Schluß geben wir noch ein paar Zahlen über die Verkehrsleistungen der Gesellschaft seit dem Jahre der großen Einverleibungen 1905. Im Rheinverkehr (Schlepp- und Güterbootdienst) beförderte sie (Tonnen zu 1000 kg):

Jahr	bergwärts	talwärts	zusammen	Jahr	bergwärts	talwärts	zusammen
1905	457 422	239 771	697 193	1910	489 151	219 489	708 640
1906	444 082	255 826	699 908	1911	551 782	254 400	806 182
1907	447 059	225 018	672 077	1912	493 318	284 145	777 463
1908	393 578	187 203	580 781	Jahres- durchschnitt	466 902	231 671	698 573
1909	458 825	187 515	646 340				

Im Rheinseedienst wurden in diesem Zeitraum durchschnittlich 70—80 000 t pro Jahr befördert.

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehören bzw. gehörten an:

Wahl Rudolf, sen.	}	in der Zeit von 1869 bis 1887 (nähere Angaben fehlen)
Espenschild Julius		
Eichner Paul		
Götz-Rigaud Albert		
Becker Gustav		
Wahl Rudolf, jun.		
Wingenroth Hermann		
Schröder Heinrich, Oberregierungsrat a. D. in Cöln	von 1888 bis 1910	
Colsmann Wilhelm, Geh. Kommerzienrat in Langenberg	„ 1888 „ 1902	
von Guillaume Theodor, Geh. Kommerzienrat in Cöln	„ 1888 „ 1910	
Esser Robert, Geh. Justizrat in Cöln	„ 1888 „ 1910	
Hagen Gottfried in Cöln	„ 1888 „ 1899	
Langen Eugen, Geh. Kommerzienrat in Cöln	„ 1888 „ 1895	
Vorster Fritz, Kommerzienrat in Cöln	„ 1888 „ 1912	
Wahl Rudolf, jun. in Cöln	„ 1899 „ 1902	
Hagen Louis, Kommerzienrat in Cöln	„ 1899 „ 1909	
Hagen Franz, Konsul, Kommerzienrat in Cöln	seit 1900	
Schmalbein Friedrich, Geh. Kommerzienrat in Cöln	von 1903 bis 1911	
Deichmann Carl Th., Bankier in Cöln	seit 1904	
Leroy Wilhelm, Reedereidirektor in Cöln	von 1905 bis 1908	
v. Recklinghausen Wilhelm, Rentner in Cöln	„ 1905 „ 1910	
Stenz Josef, Kommerzienrat in Mainz	seit 1905	
Thomae Adolf, Kommerzienrat in Mainz	„ 1905	
von Mallinckrodt Wilhelm in Antwerpen	„ 1909	
von Schnitzler Paul, Landgerichtsrat a. D. in Cöln	„ 1909	
Kahn Bernhard, Bankier in Frankfurt a. M.	von 1909 bis 1911	
Raiffeisen Otto, Geh. Oberbergrat in Recklinghausen	seit 1912	
Czapla Thaddäus, Bergrat in Saarbrücken	„ 1912	
Kaempffe Georg, Bergwerksdirektor in Recklinghausen	„ 1912	
Knupe Carl, Bergwerksdirektor in Bochum	„ 1912	
Stinnes Hugo in Mülheim-Ruhr	„ 1912	
Tegeler Heinrich, Bergwerksdirektor in Recklinghausen	„ 1912	

Dem Vorstande der Gesellschaft gehören bzw. gehörten an:

Götz-Rigaud Albert	von 1874 bis 1877
Schleifer Carl	„ 1874 „ 1877
Battlehner Albert	„ 1877 „ 1882
Zeiler Georg	„ 1882 „ 1883
Keller Otto	„ 1883 „ 1891
Wahl Rudolf, jun.	„ 1887 „ 1896
Kayser Otto	„ 1896 „ 1904
Ott Franz	seit 1904
Gebühr August	„ 1905
Halm Edmund	„ 1910
Vorweg Richard	„ 1910





Die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft.



uch die Anfänge der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft reichen bis zum Beginne der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein zurück. 30 Beurtschiffer ließen sich im Jahre 1842 bereitfinden, der Mannheimer Kaufmannschaft und ihrem amtlichen Organe, der Großherzoglichen Handels-

kammer zu Mannheim, sich und ihre Schiffe zwecks Gründung einer Aktiengesellschaft zur Verfügung zu stellen, welche — in ihrem Sinne — „die Erhaltung des Bestehenden durch Vereinigung aller vorhandenen Kräfte zur Aneignung der großen Vorzüge der Dampfschleppschiffahrt“ beabsichtigte. Am 3. November genannten Jahres wurde unter Führung der Handelskammer zwischen annähernd 100 Mannheimer Kaufleuten der verschiedensten Branchen und erwähnten 30 Schiffern der Gesellschaftsvertrag abgeschlossen. Die kaufmännischen Gründer hatten, wie es in einer Denkschrift aus dem Jahre 1852 heißt, „nicht den Aktiengewinn oder den Genuß außerordentlicher Dividenden im Auge, sondern sie vereinigten sich zur zeitgemäßen Entwicklung und möglichsten Ausdehnung des Handelsverkehrs der Stadt Mannheim“. Das Grundkapital der Gesellschaft betrug 200 000 Gulden und war eingeteilt in 400 Aktien zu 500 Gulden, von denen sich laut einer Nachweisung vom Jahre 1845 in den Händen der Kaufleute 196 Stück, in denen der Schiffer 204 Stück befanden. Zur Leitung des Unternehmens wurde ein Verwaltungsrat bestellt, in dem — naturgemäß und im wohlverstandenen Interesse der Beteiligten — der Handel das Übergewicht hatte. Er bestimmte Frachten und Schlepplöhne, wobei ihm die satzungsmäßige Befugnis zustand, „gegen jeden Dritten, bei dem Unternehmen nicht Beteiligten, welcher Handelsgüter durch einen oder den anderen der Gesellschaftsschiffer verladet oder

empfängt, eine Erhöhung des Schlepplohnes nach seinem Ermessen auszusprechen“. Behufs Regulierung der Frachten hatte er das Gutachten der Handelskammer einzuholen. Die Gesellschaftsschiffer gingen die statutarische Verpflichtung ein, sich bei ihren Frachten, sowohl zu Berg wie zu Tal, ausschließlich durch die der Gesellschaft gehörigen Schleppboote schleppen zu lassen und des weiteren auch, sobald ihre dermaligen Schiffe zum Dienst der Gesellschaft untauglich geworden seien, sie durch andere zu ersetzen. Die Konstruktion dieser Neubauten mußte so gewählt werden, wie es sich für den Schleppbetrieb der Gesellschaft am zweckdienlichsten erwies. Anderweitige Verwendung der Schleppboote blieb — unbeschadet ihres eigentlichen Zwecks — der Bestimmung des Verwaltungsrates vorbehalten. Die Gesellschaftsschiffer hatten von ihrer Frachteinnahme die Hälfte als Schlepplohn an die Gesellschaft abzuführen, waren aber als Aktionäre natürlich auch an diesem Gesellschaftsverdienste erheblich interessiert. Die Dauer der Gesellschaft setzte man erstmalig auf zehn Jahre fest, nach deren Ablauf eine Verlängerung auf nochmals zehn Jahre beliebt wurde.

Bis 1850 kamen vier Schleppdampfer, Mannheim I bis IV, in Betrieb, mit denen diese erste Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft bis zu ihrer Auflösung im Jahre 1863 gewirtschaftet hat. Sie sind sämtlich auf derselben englischen Schiffswerft erbaut worden. „Mannheim I“ wurde nach sorgsamster Prüfung aller eingelaufenen Angebote und aller in Betracht kommender Systeme im Frühjahr 1843 bestellt und hatte vertragsmäßig 8000 Zentner (400 t) in zwei hölzernen Schiffen von Holland nach Mannheim in 94 bis 99 Fahrstunden zu schleppen. Eine bestimmte Maschinenkraft in P.S. gewährleistete der Erbauer nicht. Der Preis betrug 7700 Pfund Sterling. Der Dampfer traf — entgegen den Versprechungen des Erbauers — erst am 13. Dezember 1843 in Rotterdam und kurz vor Weihnachten genannten Jahres in Mannheim ein. Seine Leistungen befriedigten vollauf. Um mit der Eröffnung des Betriebes nicht auf die über alle Voraussicht sich verzögernde Fertigstellung der „Mannheim I“ warten zu müssen, ergriff man gern eine Juli 1843 von Cöln aus gebotene Gelegenheit, ein ursprünglich für „einen gewissen Stinnes“ auf einer Londoner Werft erbautes kleineres Schleppboot von etwa 4000 Zentnern Schleppleistung zu kaufen. Als die Gesellschaft aber ihren Sekretär nach Cöln schickte, um den für 2725 Pfund Sterling erworbenen Dampfer in Besitz zu nehmen, widersetzte Mathias Stinnes sich diesem Vorhaben und sie geriet in einen zwischen ihm und den Erbauern schwebenden Rechtsstreit, der ihre Absicht vereitelte. In der ersten Ent-rüstung beschloß man, bei Stinnes keine Betriebskohlen mehr zu entnehmen; ein Beschluß, dem auf die Dauer freilich keine Folge gegeben wurde. Die Geschäftsfreundschaft der

Gesellschaft mit Mathias Stinnes war vielmehr nachmals eine fast herzliche. „Mannheim II“ erschien im November 1844 auf dem Rhein, „Mannheim III“ Herbst 1846. Der Bau von „Mannheim IV“ wurde 1848 beschlossen und vergeben; doch ließ man unter dem Eindrucke der politischen Wirren der Jahre 1848 und 1849, die sogar zu einer vorübergehenden Beschlagnahme der Gesellschaftsdampfer durch die revolutionäre „provisorische Regierung“ Badens führten, die Arbeiten an diesem Dampfer mehrmals einstellen und erst 1850 kam das Boot in Betrieb. Als Kahnmaterial dienten grundsätzlich nur die von den zugehörigen Schiffern eingebrachten — übrigens in deren Eigentum verbliebenen — 30 hölzernen Schiffe und lediglich in außerordentlichen Bedarfsfällen wurde zur Herbeiziehung von Hilfsschiffen geschritten.

Das Unternehmen bewegte sich noch ganz im Rahmen der bisherigen Rangschiffahrt. Der Verkehr blieb im wesentlichen auf die Plätze Mannheim einerseits, Rotterdam und Amsterdam andererseits beschränkt auf Grund von Beurtverträgen, die mit den städtischen Schiffahrtskommissionen letzterer Häfen jährlich abgeschlossen wurden. Die Gesellschaftsschiffer durften nach diesen Beurtverträgen nur mit besonderer Genehmigung Güter von Amsterdam und Rotterdam auch für andere Plätze wie Mannheim, und für andere wie dort etablierte Häuser an Bord nehmen, wogegen die den Verträgen zutretenden Kaufleute der drei Städte sich verbindlich machten, von einem der Plätze nach dem anderen durch Segel- oder Schleppschiffe zu versendende Güter nur diesen Schiffern nach ihrer Beurtordnung zu überweisen. Das Geschäft entwickelte sich recht zufriedenstellend. Nach den satzungsgemäßen Rückstellungen — der Reservefonds belief sich 1859 auf 90 000 Gulden — konnte nicht nur den Aktionären eine angemessene Dividende gezahlt, sondern auch die das Grundkapital um 250 000 Gulden überschreitende Anschaffungssumme der vier Schleppdampfer aus den laufenden Einnahmen voll gedeckt werden. „Wenn nicht die Anschaffung zweier neuer Boote von den im Laufe des Dienstes stattgefundenen Erübrigungen vorgenommen wäre, so hätte jedes Jahr eine Dividende von mindestens 20 Prozent vergütet werden können,“ wie in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1851 mit Genugtuung festgestellt wird. Man fand eben Frachttarife vor, die der Gesellschaft bei ihren vorteilhaft arbeitenden Betriebsmitteln ein gutes Auskommen gewährleisteten. Das blieb aber nicht so. Gerade in erwähnter Generalversammlung taucht zum ersten Male das böse Wort „Konkurrenz“ auf, „die sich täglich mehre, namentlich von Cöln und Heilbronn“. Ein Antrag auf Frachtherabsetzung, „Versammlung wolle beschließen, sich mit dem Grundsatz einverstanden zu erklären, daß die Frachtreduktionen nach den zwischen Holland und Cöln hierher bestehenden Frachtsätzen zu bestimmen seien“, wurde

nach lebhafter Besprechung mit der Feststellung seitens des Verwaltungsrates erledigt, daß die Frage nicht vor die Generalversammlung gehöre. Vergleicht man die Frachten des Jahres 1862 mit denen des Jahres 1844, so ergeben sich in der Tat sehr erhebliche Ermäßigungen. Beispielsweise bezahlten 50 kg Eisenwaren von Rotterdam nach Mannheim 1844: 1,38 Francs, 1862: 0,80 Francs; Gummi 1844: 1,63 Francs, 1862: 0,90 Francs, was ein Sinken um 42 bis 45 % für diesen 18 jährigen Zeitraum ergibt. Dementsprechend schmälerten sich auch die Überschüsse des Unternehmens. 1860 betrug der Überschuß aus dem Schleppgeschäft nur mehr 3000 Gulden und nur der Zinsenertrag aus dem stattlich angewachsenen Reservefonds ermöglichte es, auf das Aktienkapital notdürftige 4 % zu verteilen. Der Verwaltungsrat beschloß, zur Steigerung der Rentabilität den Schlepplohn von der Hälfte auf drei Fünftel der Fracht zu erhöhen, wogegen die Schiffer indes heftige Verwahrung einlegten. Es kam darüber zu einem Rechtsstreit mit ihnen, der das Schicksal der Gesellschaft besiegelte. In ihrer Generalversammlung vom 7. März 1862 beschloß sie die Auflösung, welche somit am 18. Januar 1863 eintrat.

Die Ursachen des Auflösungsbeschlusses sind allerdings tiefer zu suchen. Sie liegen in der oben angedeuteten zunftmäßigen Organisation des als „alte holländische Beurt“ richtig bezeichneten Unternehmens. Diese mußte mit der Zeit zum unheilbaren Zerwürfnisse zwischen den zugehörigen Kaufleuten und den Gesellschaftsschiffern führen, welche letztere, eifersüchtig auf die Erhaltung ihres Privilegs bedacht, sich jedem weiteren zeitgemäßen Fortschritt entschieden widersetzten. Ihre Zahl war durch Todesfälle und Schiffsverkäufe allmählich auf 18 herabgesunken. Weder einer Ergänzung ihrer Reihen durch neu aufzunehmende Schiffer, noch dem vom Verwaltungsrate vertretenen Plan, von Gesellschaft wegen eine Anzahl gut schleppende eiserne Kähne zu beschaffen, zeigten sie sich geneigt, oder richtiger gesagt: sie knüpften ihre Zustimmung zu letzterer Maßnahme an Bedingungen, welche der Verwaltungsrat nicht annehmen konnte. Schon in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1859 kam es dieserhalb zum Zusammenstoße. Die unkluge Haltung der Schiffer stellte den Verwaltungsrat und die beteiligten Kaufleute vor die Frage, entweder das unter so günstigen Aussichten begonnene Unternehmen elender Verkümmern preiszugeben oder durch rechtzeitige Auflösung die Kräfte, für welche in ihr keine weitere nutzbare Betätigung mehr zu erwarten war, für ein neues Unternehmen freizumachen. Man wählte den letzteren Weg, und zwar verständigerweise ohne den 18. Januar 1863 abzuwarten.

Die neue Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, in die sämtliche dem Handelsstande angehörigen Mitglieder der alten eintraten, sollte, wie in der ersten Gründer-

versammlung am 1. März 1862 ausgeführt wurde, im wesentlichen „nichts anderes sein als die rechtzeitige Fortsetzung der alten holländischen Beurt, nur mit freierer Bewegung und passenderem Transportmaterial“. Als Geschäftsgrundsatz wurde in den Verhandlungen nicht uninteressanter Weise aufgestellt, daß sie „zwar vorzugsweise und solange nicht die Interessen der Aktionäre dadurch gefährdet erscheinen, ihre Dienste dem Mannheimer Verkehre widmen werde, sich aber vollständige Freiheit für ihre Geschäftsoperationen wahre und in erster Linie die Interessen der Aktionäre im Auge habe“. Was die Gesellschaft gleichwohl im Dienste des Mannheimer Verkehrs inzwischen geleistet hat, ist bekannt und wird auch im folgenden mit beweiskräftigem Materiale belegt werden. Der Gründungsvertrag datiert vom 9. Mai, die obrigkeitliche Genehmigung der Statuten vom 26. Mai 1862. Den Gegenstand des Unternehmens bildete nach § 3 dieser Satzung die Anschaffung von Dampfschleppbooten und Güterschiffen, wenn zweckdienlich, auch von Güterdampfschiffen, und die Beförderung von Waren für Fracht sowie das Schleppen von Schiffen um Lohn. Die Dauer sah man einstweilen bis zum 9. Mai 1887 vor. Das Grundkapital betrug zunächst 300 000 Gulden (etwa 515 000 Mk.) und war in 300 auf den Namen lautende Aktien zu je 1000 Gulden eingeteilt.

Nach Ersteigerung des Betriebsmaterials der aufgelösten Gesellschaft (4 Schleppdampfer nebst Reparaturwerkstätte auf dem 1851 erworbenen Anwesen „Ludwigsbad“ auf der Mühlau in Mannheim) erfolgte sofort der Bauauftrag von 6 eisernen Schleppkähnen mit einer Ladungsfähigkeit von je 400 t. Alle 6 Kähne kamen während der Geschäftsjahre 1862/63 und 1864 in Betrieb; mit ihnen bewältigte die Gesellschaft im Jahre 1864 eine Transportmenge von 969 136 Zentnern oder 48 456 t. Trotz Hinzumietung einer größeren Anzahl Partikulierschiffe erwies sich aber angesichts des rasch zunehmenden Verkehrs die Flotte der Gesellschaft schon bald als unzureichend. In erster Linie dachte man an den Bau von Güterdampfern nach dem Beispiele der Bayrisch-pfälzischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Ludwigshafen. Die Generalversammlung vom 1. April 1873 richtete an den Verwaltungsrat einstimmig das Ersuchen, eine Vorlage über die Einführung des Schnelldienstes durch Güterboote vor eine außerordentliche Generalversammlung zu bringen. Demzufolge vom Verwaltungsrat angestellte Rentabilitätsberechnungen bestimmten diesen jedoch, seinerseits den Antrag zu stellen, von Einführung eines solchen Schnelldienstes mit Frachtdampfern zurzeit abzusehen. Dagegen empfahl er dringend die Anschaffung eines neuen leistungsfähigen Radschleppdampfers, welche daraufhin auch beschlossen wurde. Desgleichen erteilte man für eine Anzahl neuer Schleppkähne den Bauauftrag. Die Maßnahme machte eine Erhöhung des Aktienkapitals um

150 000 Gulden auf 450 000 Gulden (etwa 772 000 Mk.) erforderlich. „Mannheim V“, ein Remorqueur von 650 i. P.S., hat die Gutehoffnungshütte zur Erbauerin und gelangte im August 1875 zur Ablieferung, konnte aber erst nach umständlichen Abänderungen 1877 als vertragsgemäß abgenommen werden.

Inzwischen gingen auch die neuen, vom Badischen Staat seit 1870 erbauten Hafenanlagen (Mühlauhafen und Verbindungskanal sowie der am Mühlauhafen gelegene Zentralgüterbahnhof) in Mannheim ihrer Vollendung entgegen und boten dem in raschem Aufschwunge begriffenen Verkehr neue Hilfsmittel dar. Die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft pachtete durch Vertrag vom 18. Januar 1871 auf der westlichen Seite des neuen Hafens ein 7465,15 qm großes Gelände, nachdem sie das oben erwähnte „Ludwigsbad“, welches in die Baufläche der Hafenanlagen fiel, an die Bahnverwaltung abgegeben hatte. Auf dem gepachteten Grundstück errichtete sie ein Verwaltungsgebäude und eine große, mit allen nötigen Maschinen und Werkzeugen für Schiffs- und Maschinenausbesserungen ausgerüstete Werkstätte nebst Materialniederlage. Sogar bedeutende Umbauten an Kähnen und Dampfern — soweit ohne Helling ausführbar — wurde sie hierdurch selbst vorzunehmen befähigt. Als erster Schleppkahn des neuen größeren Typs verließ 1872 der Kahn „Mannheim 7“ mit 502 t Ladefähigkeit die Helling. Ihm folgten von 1878 bis 1881 die Kähne Mannheim 8 bis 15 mit einer Ladefähigkeit von je 800 bis 1000 t.

Die nächste Epoche der Betriebserweiterungen und Neubauten setzt 1881 ein. Die beförderte Gesamtgütermenge, die — wie wir gesehen — im Jahre 1864 nur 969 136 Zentner betragen hatte, war für obiges Jahr auf 3 577 116 Zentner = 178 856 t gestiegen und mußte mit 5 Schleppdampfern und nur 15 eigenen Schleppkähnen unter Hinzuziehung von 207 Miet-schiffen bewältigt werden. Das Mißverhältnis zwischen Beförderungsmenge und eigenem Kahnraum springt in die Augen. Der jährliche Aufwand an Miete für Fremdraum erreichte die Summe von 200 000 Mk. Um eine dem Bedürfnis entsprechende Vergrößerung der Flotte vornehmen zu können, war zunächst eine abermalige Erhöhung des Grundkapitals nötig. Eine auf den 13. Januar vorgenannten Jahres (1881) einberufene außerordentliche Generalversammlung beschloß, durch Neuausgabe unter gleichzeitiger Überführung der immer noch auf Gulden lautenden Aktien in die Markwährung das Kapital auf 1 350 000 Mk. zu erhöhen. Dieselbe Versammlung erweiterte den Gesellschaftszweck dahin, daß dieser nunmehr auch die Spedition von Gütern, soweit für die Interessen der Gesellschaft zweckmäßig und förderlich, umfaßte. Also damals schon hatte man die Vorteile erkannt, welche für ein Schiffahrtsunternehmen in der Aufnahme der Eigenspedition liegen. Aber erst zwanzig Jahre später (1901) glaubte man den Zeitpunkt

gekommen, die somit erweiterte Zweckbestimmung des Unternehmens in die Tat zu übersetzen. Schon im folgenden Jahre (1882) aber ward durch Beschluß einer außerordentlichen Generalversammlung (vom 12. Juni) das Grundkapital weiter um 1 350 000 Mk. auf 2,7 Mill. Mk. erhöht. Hiervon sollten indes als erste Serie vorläufig nur 675 Aktien im Gesamtbetrage von 675 000 Mk. ausgegeben werden. Die Dauer der Gesellschaft verlängerte man auf unbestimmte Zeit.

Mit dem Bau neuer Kähne ging die Gesellschaft unverzüglich vor. Schon im Frühjahr 1881 waren ihrer fünf im Bau begriffen, und zwar zwei von je 950 bis 1000 t bei der Gutehoffnungshütte in Ruhrort und drei von je 825 bis 850 t bei Ewald Berninghaus in Duisburg. Jedes der folgenden Jahre brachte neue Zugänge bei gesteigerter Ladefähigkeit des einzelnen Fahrzeuges, bis 1898 die Schleppkahnflotte der Gesellschaft 60 Kähne mit einer Tragfähigkeit von zusammen rund 60 000 t umfaßte, deren zwei letzte, Mannheim 59 und 60, zu je 2000 bzw. 2050 t zur damaligen Zeit die größten Rheinkähne waren. Auch die Dampferflotte erfuhr die notwendige weitere Ausgestaltung, nachdem zunächst die alten Remorqueure Mannheim I bis IV umgebaut und mit neuen, stärkeren Maschinen (schrägliegenden Compoundmaschinen von je annähernd 700 i. P. S.) versehen worden waren. 1884 nahm der neue Radschleppdampfer „Mannheim VI“, erbaut von der Gutehoffnungshütte und mit einer Maschine von 1300 bis 1400 i. P. S. ausgestattet, seine Fahrten auf. Für den Schleppdienst Rotterdam—Ruhr wurden 1891 die beiden Schraubendampfer „Adler“ und „Greif“ mit je 250 i. P. S. angeschafft. Schon vorher stellte die Gesellschaft für den eigenen Hafenbugsierdienst die zwei kleinen Schraubenboote „Möve“ und „Falke“ ein, denen sich 1894 als drittes der „Sperber“ zugesellte.

An Betriebs- und Geschäftserweiterungen ist für diese Epoche vorab die Übernahme des unmittelbaren Dienstes zwischen Heilbronn a. N. und den Seehäfen anzuführen, welcher ehemals durch eine eigene Rangschiffahrt im Anschlusse an die Neckarschiffahrt gepflegt worden war und seit Einführung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar im Jahre 1878 einen neuen Anstoß erfahren hatte. Ungleich größere Bedeutung hatte die 1888 begonnene Einführung von regelmäßigen Verkehren mit überseeischen Plätzen auf Grund von Durchkonossementen. Als erster wurde ein dahingehender Vertrag mit einem Hamburger Hause abgeschlossen; es folgten weitere mit Stettin, Danzig, St. Petersburg, schwedischen und norwegischen Häfen u. a. m. Ein 1893 mit der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und der neugegründeten Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. gemeinschaftlich eingerichteter Dienst nach Straßburg i. E. mußte schon 1894 wieder aufgegeben werden, weil er sich bei dem damaligen Zustande des Fahrwassers oberhalb Mannheim als unlohnend erwies. Ein wichtiger

Fortschritt war der Gewinn eigener Lösch- und Ladeeinrichtungen in Mannheim nach Fertigstellung der in den Jahren 1890 bis 1893 geschaffenen Hafenneuanlagen auf der Mühlauinsel zwischen Mühlauhafen und offenem Rhein. Die Gesellschaft pachtete nämlich von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen die Werfthalle I und einen Teil der Werfthalle II am neuen Rheinkai, jene mit 8155 qm, diese mit 7073 qm Bodenfläche. In der zweiten Hälfte des Jahres 1895 konnte die Werfthalle I und 1897 die Werfthalle II in Betrieb genommen werden. Damit standen der Gesellschaft vorzügliche Einrichtungen für den Umschlag und die Lagerung von Gütern aller Art in hochwasserfreien Kellern und luftigen Speichern mit sechs elektrischen Kranen von je 4 t und einem desgleichen von 5 t Tragfähigkeit sowie zwei elektrischen Aufzugswinden zu Gebote. Der in diesen Hallen eröffnete Lagereibetrieb wurde mit der Ausgabe belehnbarer Lagerscheine (Warrants) verbunden. Beiläufig sei erwähnt, daß 1894 die Kontore der Gesellschaft aus dem alten Verwaltungsgebäude am Mühlauhafen in das von ihr käuflich erworbene neue Verwaltungsgebäude, den zuletzt im Besitze der Deutschen Seehandlung (in Liquidation)-Mannheim befindlichen „Europäischen Hof“ am Parkring verlegt wurden, wo sie bis zum heutigen Tage verblieben sind.

Einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft bildet das Jahr 1896. Im Hinblick auf die wünschenswert erscheinende Anschaffung eines siebenten Radschleppdampfers und auf in fernerer Aussicht stehenden Kapitalbedarf beschloß die außerordentliche Generalversammlung vom 6. Mai genannten Jahres die Erhöhung des Grundkapitals um 2,7 Mill. Mk. auf 5,4 Mill. Mk. mit der Maßgabe, daß hiervon zunächst nur 900 000 Mk. flüssig gemacht werden sollten. Hiernach betrug das nunmehr eingezahlte Aktienkapital 3,6 Mill. Mk. Der bei Fr. Schichau in Elbing 1897 erbaute Remorqueur „Mannheim VII“ scheiterte auf dem Seetransport zum Rhein. Der von der Werft gelieferte Ersatzbau, das jetzige Boot „Mannheim VII“, gelangte im folgenden Jahre zur Ablieferung. Seine Maschine entwickelt 1050 i. P. S. Um auch in Rotterdam über eigene Umschlagseinrichtungen zu verfügen, kaufte die Gesellschaft 1899 ein passendes größeres Grundstück im Herzen des Rotterdamer Hafenverkehrs von der dortigen Stadtgemeinde. Vor dem 300 m langen Lösch- und Ladeplatze wurde ein Verwaltungsgebäude, verbunden mit Räumlichkeiten zum Lagern von Gütern aller Art, erbaut. Die Errichtung einer eigenen Niederlassung war hiermit nicht verbunden; die Vertretung der Gesellschaft in Rotterdam verblieb bei einem dort ansässigen Hause.

Zwei bedeutungsvolle Schritte kennzeichnen das Jahr 1901: die Aufnahme des Speditions- und Sammelladungsbetriebes einerseits und die Errichtung einer (Rhein-) Schiffahrtslinie

auf Antwerpen. Der Speditionsbetrieb, wie kaum ein anderer Geschäftszweig ausdauernder Kleinarbeit und sorglichster Pflege der gewonnenen Kundschaft bedürftig, brachte der Gesellschaft auf einem ihr völlig neuen Gebiet eine Fülle beschwerlicher Arbeit, deren Früchte begreiflicherweise erst nach einer längeren Reihe von Jahren zu erwarten waren. Um so große Aufgaben, wie die Gesellschaft sich, einem natürlichen Erweiterungsdrange vielleicht zu rasch folgend, gleichzeitig gestellt hatte und zu denen 1903 noch die Wiederaufnahme der Fahrten nach Karlsruhe, Straßburg und Kehl trat, lösen zu können, ging es nicht ohne eine abermalige Vergrößerung des werbenden Kapitals ab und man wählte statt weiterer Ausgabe von Aktien auf Grund der letzten Satzungsänderung in der Generalversammlung vom 27. Mai 1902 den Weg der Anleihe. Beschlossen wurde, Teilschuldverschreibungen im Gesamtbetrage von 2 Mill. Mk. auszugeben, vorerst jedoch nur im Betrage von 1 Mill. Mk. Verwendung fanden die der Gesellschaft zufließenden Mittel insbesondere für die Beschaffung eines flachgehenden Radschleppdampfers und von fünf Schleppkähnen, die in der Oberrheinfahrt nach Straßburg usw. ihre Hauptbeschäftigung fanden. Ersterer, der Dampfer „Johannes Keßler“, entwickelt rund 1000 P. S., letztere haben eine Ladefähigkeit von annähernd je 1600 t. Auch der Schleppdienst Rotterdam—Ruhr erhielt neues Betriebsmaterial in „Mannheim VIII“, einem Doppelschraubendampfer von 900 P. S., der unter normalen Stromverhältnissen bei normaler Geschwindigkeit auf der Strecke Rotterdam—Duisburg 115 000 Zentner (5750 t) in drei Kähnen bergwärts schleppt. Dagegen konnten veraltete Bestandteile der Flotte, sowohl Dampfer wie Kähne, vorteilhaft veräußert werden. Verschiedene kleinere Neuerwerbungen aus den folgenden Jahren übergehend, führen wir als letzten Dampferneubau den Remorqueur (Ersatz) „Mannheim V“ an, der im Jahre 1907 bei Ewald Berninghaus erbaut worden ist und dessen Maschine 1000 i. P. S. entwickelt. Besonders wertvoll macht ihn neben der verhältnismäßig starken Maschine sein flachgehender Schiffskörper. Die Reihe der von der Gesellschaft betriebenen Werfthallen vermehrte sich 1907 noch um die Werfthallen III und IV am neuen Rheinkai mit 3860 qm Bodenfläche und die 4633 qm Bodenfläche umfassende Werfthalle V im Luitpoldhafen zu Ludwigshafen a. Rh.

Zweigniederlassungen hat die Gesellschaft nur in Antwerpen und Straßburg errichtet, während sie sich an den anderen für sie wichtigen auswärtigen Plätzen mit fremden Vertretern behelf.

Ihr schwimmendes Material betrug vor der Betriebsvereinigung:

6 Radschleppdampfer,

4 mit 1000—1300 i. P. S.,

2 mit je 650 i. P. S. (seitdem verkauft);

- 2 Doppelschraubendampfer,
 1 mit 900 i. P. S.,
 1 (Güterboot) mit 150 i. P. S. (seitdem verkauft);
- 5 Einschraubendampfer,
 1 mit 300 i. P. S.,
 3 mit je 250 i. P. S.,
 1 mit 60 i. P. S.;
- 63 Schleppkähne mit annähernd 65 000 t Ladefähigkeit,
 davon 55 mit 61 619,47 t für die große Fahrt,
 3 Kranenlichter mit 1675,09 t,
 5 Leichterschiffe mit 1332,97 t.

Die Verkehrsmengen der Gesellschaft betragen im Jahresdurchschnitt Tonnen zu 1000 kg:

Jahrzehnt (bzw. Jahrsiebtent)	Frachtgeschäft			Schleppgeschäft			Im ganzen
	talwärts	bergwärts	zusammen	talwärts	bergwärts	zusammen	
1864—1870	8 929	19 134	28 063,	2 721	23 081,7	25 802,7	53 865,7
1871—1880	10 268,6	46 209,8	56 478,4	4 262	15 434	19 696,2	76 174,6
1881—1890	35 512,5	246 199	281 711,5	8 812,6	60 469	69 281,5	350 993
1891—1900	72 010,85	401 316	473 326,85	6 525	67 447	73 972,15	547 299
1901—1910	98 071,6	508 309	606 380,6	14 151	76 880,4	91 031,4	697 412

Die Verkehrszunahme berechnet sich hiernach im Jahresdurchschnitt:

1871—1880	gegen 1864—1870	auf 22 308,9 t	oder 41,42%
1881—1890	„ 1871—1880	„ 274 818 t	„ 360,77%
1891—1900	„ 1881—1890	„ 196 306 t	„ 55,93%
1901—1910	„ 1891—1900	„ 150 113 t	„ 27,43%

Der Verkehr im Frachtgeschäft verteilte sich 1910 wie folgt:

von und nach Holland	478 368 t = 77,76%
„ „ „ Belgien	98 359 t = 15,99%
„ „ „ dem Oberrhein	31 093 t = 5,06%
„ „ „ der Ruhr	4 397 t = 0,72%
Im übrigen	2 950 t = 0,47%

Insgesamt 615 167 t = 100 %

Wir dürfen diesen Abschnitt nicht schließen, ohne der Herabsetzung des Grundkapitals der Gesellschaft um die Hälfte, auf 1,8 Mill. Mk., die im Jahre 1912 (ordentliche Generalversammlung vom 27. Juni 1912) für nötig gehalten wurde, Erwähnung zu tun. Die Anspannung aller Kräfte des Unternehmens seit Mitte der neunziger Jahre, um den immer neuen geschäftlichen Aufgaben gewachsen zu bleiben, im Zusammenhange mit dem immer heftiger entbrennenden Konkurrenzkampfe unter den Rheinschiffahrtsunternehmungen, welcher beispielsweise die Getreidefracht Rotterdam—Mannheim für die 100 kg von annähernd 49 Pfennigen im Durchschnitt der Jahre 1885/88 auf rund 28 Pfennige im Jahresdurchschnitt 1908/12 herabzudrücken vermochte, hatte, um nicht mit bilanzmäßigen Verlusten abschließen zu müssen, Abschreibungen auf die Betriebsmittel in der Höhe, wie sie der natürliche Verschleiß nötig macht, schon eine Reihe von Jahren hindurch nicht mehr erlaubt. Buchwert und innerer Wert, namentlich der Gesellschaftsflotte, entsprachen einander längst nicht mehr. Es lag im wohlverstandenen Interesse des Unternehmens, daß sich die Aktienmehrheit rechtzeitig in Händen vereinigte, die vor der unumgänglichen, wenn auch eingreifenden Operation nicht zurückschrecken. Die Gesellschaft wurde durch sie in den Stand gesetzt, nicht nur hinreichende Abschreibungen auf ihr Betriebsmaterial (Schiffspark, Kranen, Werftanlagen usw.) vorzunehmen, sondern auch zur Gewinnung eines Versicherungsfonds für den gemeinschaftlichen Betrieb der drei Gesellschaften unseres Konzerns Rücklagen zu machen. Über den Vertrag der Gesellschaft mit der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft vom Mai 1912, wodurch sie dieser die Verwaltung ihres gesamten Vermögens auf die Dauer von 30 Jahren überträgt, und den gleichzeitigen Betriebsgemeinschaftsvertrag mit den beiden übrigen Gesellschaften des Konzerns berichten wir an anderer Stelle.

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehören bzw. gehörten an:

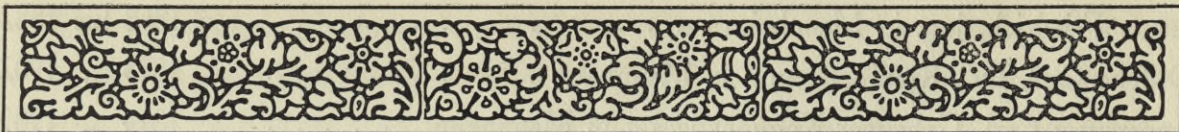
Diffené Heinrich Christian, Großkaufmann in Mannheim	von 1862 bis 1872
Jörger Sebastian, Großkaufmann in Mannheim	„ 1862 „ 1865
Gruber Friedrich, Spediteur in Mannheim	„ 1862 „ 1877
Hohenemser Josef, Bankier in Mannheim	„ 1862 „ 1875
Ladenburg Seligmann, Bankier in Mannheim	„ 1862 „ 1873
Lenel Moritz, Großkaufmann in Mannheim	„ 1862 „ 1875
Walther Ferdinand, Großkaufmann in Mannheim	„ 1862 „ 1866
Jörger Carl, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1866 „ 1895
Meyer-Nicolay F. H. in Mannheim	„ 1867 „ 1867

Lauer Friedrich, jun. in Mannheim	von 1868 bis 1882
Diffené Carl, Dr., Kommerzienrat in Mannheim	„ 1873 „ 1902
Ladenburg Carl, Geheimer Kommerzienrat in Mannheim	„ 1874 „ 1909
Lenel Victor, Geheimer Kommerzienrat in Mannheim	„ 1876 „ 1911
Hohenemser Ludwig, Bankier in Mannheim	„ 1876 „ 1903
Schrader Hermann, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1878 „ 1907
Hirsch Louis, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1883 „ 1911
Giulini Paul, Fabrikbesitzer in Mannheim	„ 1896 „ 1899
Hagenbucher Carl, jun., Großkaufmann in Heilbronn	„ 1901 „ 1902
Landfried Wilhelm, Geheimer Kommerzienrat in Heidelberg	„ 1903 „ 1910
Artmann Fritz, Kommerzienrat in Ludwigshafen a. Rh.	seit 1904
Weyl C., Dr., Kommerzienrat in Mannheim	von 1904 bis 1911
Ladenburg Richard, Dr., Bankier in Mannheim	seit 1910
Deichmann Carl Th., Bankier in Cöln	„ 1911
Clemm Otto, Direktor in Mannheim	„ 1911
Geißmar Leopold, Rechtsanwalt in Mannheim	„ 1911
Ott Franz, Generaldirektor in Cöln	von 1911 bis 1912
Stenz Josef, Kommerzienrat in Mainz	seit 1911
Raiffeisen Otto, Geh. Oberbergrat in Recklinghausen	„ 1912

Dem Vorstande der Gesellschaft gehören bzw. gehörten an:

Battlehner Siegmund	von 1862 bis 1870
Keßler Johannes	„ 1870 „ 1900
Keßler Ernst	seit 1900
Meister Carl	von 1900 bis 1912
Thomae Carl	seit 1911
Ott Franz	„ 1913





Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.

Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft in ihrer jetzigen Gestalt ist, ähnlich der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, aus einem älteren Unternehmen gleichen Namens hervorgegangen. Die ursprüngliche Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft war im Jahre 1865 gegründet worden und befaßte sich ausschließlich mit der Lagerung von Petroleum auf einem ihr gehörigen Grundstück an der Schwetzingen Straße (Neckarauer Übergang) in Mannheim mit Lagerhaus, Petroleumkellern, Verladehalle usw. Von ihrem in sehr einfachen Formen sich vollziehenden Geschäft ist etwas Bemerkenswertes nicht anzuführen. Sie sprengte gewissermaßen die ihr durch die Natur des Geschäftszweiges auferlegte Fessel, indem sie 1872 sich auflöste und der nunmehrigen Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft Platz machte, „deren Gründung aus dem Wunsche entstand, Mannheim eine der Ausdehnung seines Handels und Verkehrs angemessene Lagerhausanlage zu schaffen und damit die Ausstellung belehnbarer Lagerscheine (Warrants) zu verbinden“. Das erste Statut der neuen Gesellschaft, deren konstituierende Generalversammlung am 29. Februar 1872 stattfand, nennt dementsprechend als Zweck des Unternehmens den Ankauf, die pachtweise Übernahme und die Erbauung von Lagerräumen jeder Art sowie die Vermietung solcher Lagerräume; die Übernahme der mit der Einlagerung und Aufbewahrung von Waren verbundenen Manipulationen und die Ausgabe von belehnbaren und verwertbaren Lagerscheinen. Das Gesellschaftskapital wurde auf 300000 Taler (900000 Mk.) festgesetzt und in 1500 Aktien zu 200 Talern eingeteilt, die in den Besitz von etwa 100 Aktionären, hauptsächlich Beteiligten der alten Gesellschaft, übergingen. Der Aufsichtsrat erhielt jedoch die satzungsmäßige Befugnis, das Aktienkapital jederzeit bis auf 600000 Taler zu erhöhen, falls mindestens zwei Drittel seiner Mitglieder hierzu ihre Zustimmung geben sollten. Die Dauer der Gesellschaft wurde auf 50 Jahre vorgesehen.

Die neue Gesellschaft übernahm zunächst von ihrer Vorgängerin deren sämtliche Immobilien und Mobilien (zum Preise von 118 000 Gulden); sie trat ein in die bereits laufenden Pachtverträge mit dem Hauptzollamt Mannheim bezüglich der Lagerhäuser für Inlandsgüter

an der alten Rheinbrücke und mit dem Eisenbahnfiskus bezüglich eines 1200 Quadratmeter großen Petroleumlagerplatzes am Neckarvorlande, zu welchem letzterem sie durch Vertrag vom 1. März 1872 noch ein ungefähr gleich großes Grundstück ebendasselbst hinzupachtete. Wichtiger für die Zukunft der Gesellschaft waren die mit der Regierung auch unverzüglich eingeleiteten Unterhandlungen behufs Erlangung geeigneten Geländes am neuen Hafen, auf dem die beabsichtigte Schaffung einer Lagerhausanlage großen Stiles vor sich gehen konnte. Leider mußte der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die außerordentliche Generalversammlung vom 19. Dezember 1872 die Verhandlungen mit dem Großherzoglichen Handelsministerium als einstweilen gescheitert bezeichnen. Man konnte weder ein passendes Gelände zu angemessener Pacht erhalten, noch war die Regierung geneigt, der Gesellschaft — wie in zweiter Linie erbeten — den Betrieb des Aus- und Einladens im neuen Hafen (unter Erstellung hydraulischer Hebezeuge) zu übertragen. Der Staat wollte letzteren Betrieb in eigene Regie nehmen. Verhandlungen mit der Zollverwaltung wegen pachtweiser Abtretung der zollrarischen Niederlagsgebäude am Rheinhafen und Neckarhafen schwebten inzwischen. Anfangs folgenden Jahres bot die Regierung zwar selber die Hand, um jene Unterhandlungen betreffs Überlassung von Gelände zur Erbauung eines großen Lagerhauses wieder aufzunehmen, doch war auch diesmal noch kein Einvernehmen zu erzielen. Erst im Herbst 1873 kam ein Vertrag zustande, durch welchen der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft ein Platz am südlichen Ende des neuen (Mühlau-) Hafens auf der Seite des Zentralgüterbahnhofes auf 30 Jahre in Pacht gegeben wurde. Im gleichen Jahre erwarb sie auch das früher Schmittsche 1400 Quadratmeter große Magazin C 8 N. 10 in Mannheim, stieß selbes aber schon Anfang 1876 wieder ab.

Der Bau des Lagerhauses wurde alsbald in Angriff genommen, und zwar beabsichtigte man, einen Block zwölf gleichgroßer, durch feuersichere Mauern voneinander getrennter Lagerhausabteilungen zu errichten, welcher mit dem einen Ende auf der Kaimauer des Hafens zu stehen kam, während längs der anderen Seite eine Straße und zwei Bahngleise hinführten. Die Abteilungen sollten je einen Balkenkeller und fünf übereinander liegende Böden erhalten mit einer Gesamtlagerfläche von 22 080 Quadratmeter. Die Zerlegung des Speichers in eine Anzahl kleinerer selbständiger Lagerräume wählte man, um „zugleich auch im ganzen vermietbare Räume für solche Einlagerer zu schaffen, die regelmäßig größere Lagerbestände und damit verbunden eine rege Ab- und Zufuhr in größeren Mengen haben“. Zwei Abteilungen nach dem angedeuteten Plane wurden 1875 fertiggestellt, zwei weitere im Jahre darauf. Die noch projektierten acht Abteilungen aber kamen überhaupt nicht zur Ausführung.

Ein bedeutungsvolles Jahr in der Entwicklungsgeschichte der Gesellschaft ist 1876. Die Gesellschaft führte als neuen Betriebszweig den Sammelladungsverkehr zum Zwecke billigerer Beförderung von Stückgut nach einer Anzahl wichtiger Plätze Süddeutschlands ein, dem sich — wie hier gleich erwähnt sein mag — nach Ankauf des Gruberschen Geschäftes 1885 noch ein norddeutscher Sammelladungsverkehr zugesellte. Dieser Betriebszweig hat sich seitdem im Laufe der Jahre zu einem besonders wichtigen Bestandteil im Geschäft der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft entwickelt dergestalt, daß er im Kreise der Rheinschiffahrtsunternehmungen als ihre Spezialität bezeichnet werden darf. Leitend war bei seiner Einführung, wie es im Geschäftsbericht des Aufsichtsrates für die Generalversammlung vom 20. April 1877 heißt, wesentlich der Gedanke, dem allgemeinen Verkehrsinteresse der Stadt Mannheim zu dienen, „dem, wie wir glauben, durch eine solche Erleichterung des Wettbewerbs manches wieder zurückgewonnen werden wird, was der Einfluß gewisser (Eisenbahn-) Tarifverhältnisse seit langer Zeit ihm entfremdet hatte“. Hiermit wird auf die damals in der Durchführung begriffene Reform des deutschen Eisenbahntarifwesens hingedeutet, welche „den Handel Mannheims von den seit langer Zeit schwer empfundenen nachteiligen Einflüssen der Differenzialtarife zwar nicht ganz zu befreien, aber doch wenigstens in einigen Beziehungen unabhängiger zu machen“ versprach und unter Ausnutzung des Wagenraumsystems bzw. des nunmehr (1877) adoptierten Reformsystems die Vereinigung von Stückgutsendungen zu ganzen Wagenladungen zwecks Frachtverbilligung zu einem für die Gesellschaft wie deren Kundschaft gleich vorteilhaften Verfahren gestaltete. Vom 1. Mai bis zum 31. Dezember 1876 fertigte die Gesellschaft bereits 720 Waggons mit 15 515 einzelnen Sendungen im Gesamtgewicht von 6 690 100 kg ab. Letzterer Betrag stieg 1877 schon auf 13 720 500 kg und 1878 auf 20 914 034 kg. Zu seiner Bewältigung wurde neben dem neuen Lagerhause am Mühlauhafen ein solider Schuppen als Empfangs-, Verlade- und Lagerhalle erbaut. Die Einführung des Stückgutstaffeltarifs im Jahre 1898 versetzte diesem Sammelladeverkehr der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft freilich einen recht empfindlichen Stoß. Während 1897 4411 Waggons von der Gesellschaft abgefertigt worden waren, sank diese Ziffer 1898 schon auf 4116, 1899 auf 3262 und 1900 auf 2927. Allerdings stieg der Verkehr nach Übernahme des Geschäfts der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft 1902 wieder auf über 5000 (1905: 5372) Waggons; doch waren somit eben zwei hochentwickelte Sammelladungsverkehre vereinigt, die nun zusammen kaum mehr abfertigten wie unsere Gesellschaft früher allein. Ihr Sammelladeverkehr ist heute keineswegs mehr wie in den ersten zwanzig Jahren ein aus sich selbst

lohnender Geschäftszweig; nur als Hilfsdienst für den Stückgutverkehr der Mittelrhein-Güterboote sowie der Import- und Exportspedition verdient und erheischt er noch Pflege.

Was den Petroleum-Lagereibetrieb der Gesellschaft angeht, so ist für das Jahr 1879 die Genehmigung eines Privattransitlagers ohne amtlichen Mitverschluß zu erwähnen, die später auch auf die Lagerung von Mineralschmierölen ausgedehnt wurde. Am 11. November 1882 trat das von der Mannheimer Petroleumbörse ins Leben gerufene Testbureau zur Untersuchung von Petroleum auf den Entflammungspunkt unter Verwaltung der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft in Tätigkeit. Ein Beschluß der Zolldirektion Karlsruhe vom 10. Februar 1881 gestattete der Gesellschaft die Errichtung eines gemischten Privattransitlagers ohne amtlichen Mitverschluß für Getreide.

Die erste Erhöhung des Grundkapitals wurde 1882 erforderlich, als die Gesellschaft daran ging, am Hafenanlage eine zweite große Lagerhausanlage zu schaffen, die vorzugsweise dem Getreidehandel gewidmet sein sollte, ohne indes — nach der damaligen Absicht — die Berücksichtigung anderer Zwecke auszuschließen. Sie hat nach Fertigstellung von Anfang an nur zur Getreidelagerung gedient. Obwohl die Kosten des Neubaus zu 630 000 Mk. veranschlagt waren, ein Betrag, der bei der Ausführung noch überschritten wurde, begnügte man sich mit der Ausgabe von nur 250 Stück neuen Aktien zu 600 Mk., also mit einer Erhöhung von 150 000 Mk., da aus der jetzt erst erfolgten Vollzahlung der alten Aktien und anderweitig hinreichende Mittel zur Verfügung standen. Damit betrug das Aktienkapital nunmehr 1,05 Mill. Mk. Im April 1883 begannen die Erdarbeiten für den Neubau, im Dezember gleichen Jahres wurde das Dachgebälk aufgeschlagen und schon im September 1884 konnte die Anlage dem Betrieb übergeben werden. Sie ist ein siebenstöckiger Steinbau und faßt 130 000 Sack, also 13 000 t Getreide in Silos und Schüttböden.

Einen beträchtlichen Zuwachs brachte 1885 der Ankauf des Fr. Gruberschen Lagerei- und Speditionsgeschäftes, und zwar in doppelter Richtung. Einmal erfuhren die Umschlags- und Lagerhaus-Einrichtungen der Gesellschaft eine sehr erhebliche Erweiterung, da über 5000 Quadratmeter neues Gelände mit umfänglichen Speicherbauten zu den schon vorhandenen Betriebsanlagen hinzukamen. Dann — und hiermit beginnt eine völlig neue Epoche des Unternehmens — wurde ein ausgedehntes, wohleingeführtes Speditionsgeschäft übernommen und der geschäftliche Mittelpunkt des bis dahin wesentlich nur dem Lagereibetriebe gewidmeten Unternehmens entschieden in der Richtung des Speditionsbetriebes verlegt. Es bedarf keiner Auseinandersetzung, daß der umfangreiche Lagereibetrieb der Gesellschaft mit innerer Notwendigkeit nach der Verbindung mit dem Speditionsgeschäfte, drängte und man

könnte sich eher darüber wundern, daß der Schritt nicht früher erfolgte, als daß er überhaupt geschah. Die Aufnahme der Spedition war, wie es treffend in einem Geschäftsbericht heißt, „nach Erbauung des großen Silos nur noch eine Frage der Zeit und der Ankauf des Gruberschen Geschäftes mit dazu gehörigem Lagerhause und Werfthallen nur die Folge einer naturgemäßen Entwicklung“. Außer einer abermaligen Kapitalerhöhung erwies sich auch eine Abänderung der Satzungen erforderlich. Die außerordentliche Generalversammlung vom 11. April 1885 erhöhte das Aktienkapital auf 3 Mill. Mk., also um 1,95 Mill. Mk., wovon aber vorderhand nur 540 000 Mk. durch Ausgabe von 450 neuen Aktien zu 1200 Mk. flüssig gemacht wurden. Von der Erweiterung des Gesellschaftszweckes werden wir gleich noch zu reden haben.

Der Aufnahme des einen neuen Geschäftszweiges folgte nämlich schon 1887 ein zweiter, noch weittragenderer Schritt: die Schaffung einer eigenen Rheinflotte, indem zunächst der Bau von 3 Güterschraubenbooten vergeben wurde. Es waren dies die Dampfer Badenia 1 bis 3, denen bald weitere Fahrzeuge gleicher Art folgten. Auch diesmal handelte es sich, wenigstens solange man nur Frachtdampfer in Betrieb setzte, um keinerlei willkürlichen Schritt, sondern es führte sozusagen ein gerader Weg von dem inzwischen hochentwickelten Sammelladungsverkehr der Gesellschaft über den unlängst eröffneten Speditionsbetrieb dahin. „Nachdem wir einmal in das aktive Verkehrsleben unseres Platzes eingetreten waren“, heißt es in einem Geschäftsbericht zutreffend, „und auf den Rhein als Verkehrsstraße angewiesen sind, mußte der Mangel einer eigenen, unsern Zwecken ausschließlich dienenden Dampferverbindung nach dem Mittelrhein um so fühlbarer werden, als die zurzeit bestehenden Beförderungsgelegenheiten, soweit sie für uns in Frage kommen, unseren Interessen nicht zu genügen vermochten.“ Die außerordentliche Generalversammlung vom 20. Dezember 1887 bestimmte den zwiefach erweiterten Gesellschaftszweck wie folgt: 1. Einlagerung, Aufbewahrung und Beförderung (Spedition) von Waren sowie Ausgabe von Lagerscheinen; 2. Ankauf, pachtweise Übernahme und Erbauung von Lagerhäusern, welche den in Ziffer 1 bezeichneten Zwecken dienen, sowie deren Vermietung; 3. Betreibung der Schifffahrt, insoweit solche für die Interessen der Gesellschaft zweckmäßig und förderlich erscheint; 4. Anschaffung der für die Warenbeförderung geeigneten Transportmittel. Bis 1896 ließ die Gesellschaft 7 Frachtdampfer mit einer Gesamtladefähigkeit von 3958,7 t erbauen.

Ihren Besitz an eigenen Lagerräumlichkeiten hat die Gesellschaft für die Folge nicht mehr wesentlich vergrößert, weil — wie es im Geschäftsbericht über das Jahr 1895 heißt — „die in den letzten Jahren vollzogene Verschiebung des Umschlaggeschäftes durch die neuen

Lagerbauten der Eisenbahnverwaltung in Mannheim und Ludwigshafen eine abwartende Stellung geboten erscheinen läßt“. Vielmehr wurden entbehrliche Liegenschaften bei Gelegenheit günstig veräußert. So 1899, nachdem das Petroleumlagergeschäft infolge der gänzlich veränderten Bezugs- und Absatzverhältnisse dieses Artikels jede Bedeutung für die Gesellschaft verloren hatte, ein Teil des Grundstückes an der Schwetzingen Straße an die Stadt, 1891 das Petroleumlager II am Neckarvorland an die Eisenbahnverwaltung und 1898 der noch übrige Teil des Grundstückes an der Schwetzingen Straße gleichfalls an die Eisenbahnverwaltung. 1899 verkaufte sie auch den Silospeicher und die alten Lagerhäuser am Mühlauhafen an die Eisenbahn, um sie allerdings gleichzeitig auf eine lange Reihe von Jahren von dieser zurückzupachten. Hinzu pachtete die Gesellschaft im Mühlauhafen noch den Werfthallen N. 8 und im Luitpoldhafen zu Ludwigshafen, wo sie 1896 eine Filiale errichtete, einen der Werfthalle V der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft benachbarten Lagerbau. Käuflich neu erworben wurde nur eine an den Anlegeplatz der Güterdampfer der Gesellschaft grenzende Werfthalle, um für die bis dahin sehr beengte Abfertigung dieser Dampfer mehr Raum zu gewinnen. Mit der noch zu streifenden Übernahme des Geschäfts der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft gingen vier Lagerhallen in den Besitz der Gesellschaft über, von denen aber dauernd nur eine beibehalten wurde; es ist dies die sogenannte Lanzsche Halle am Rheinvorland-Mannheim.

Der letzte noch zu beschreibende Entwicklungsabschnitt des Unternehmens beginnt 1897 und empfängt sein eigentümliches Gepräge durch die in genanntem Jahr aufgenommene Schleppschiffahrt nach und von den Rhein-Nordseehäfen. Veranlassung dazu war — wie ein Geschäftsbericht angibt —, daß die Verschiebungen im Mannheimer Lagergeschäft, welche mit der schon oben berührten Inbetriebsetzung eigener Lagerbauten durch die Badische Eisenbahnverwaltung eingetreten waren, sich nunmehr in voller Schärfe fühlbar zu machen begannen. Für diese neuen, dem Lagereibetriebe der Gesellschaft nicht günstigen Verhältnisse hoffte man im Schleppschiffahrtsgeschäft einen anderweitigen Ausgleich zu finden, obwohl man sich unmöglich verhehlen konnte, daß auch dieser Geschäftszweig damals schon unter den Wirkungen eines rücksichtslosen Wettbewerbs notleidend geworden war. Aber auch als Ergänzung des schon bestehenden Eilgüterdienstes durch Frachtdampfer und in Absicht auf eine gleichmäßigere Benutzung der vorhandenen Umschlagsstellen hielt man den Besitz eigener Schleppkähne und Schleppdampfer für wünschenswert. Die zunächst erforderlichen Geldmittel wurden durch Erhöhung des Grundkapitals um 510 000 Mk. auf 2,1 Mill. Mk.

beschafft und zunächst 2 Radschleppdampfer mit je 1200 i. P. S. (bei Schichau in Elbing) sowie ein Schraubenschleppdampfer von 300 i. P. S. (bei einer Mannheimer Werft) in Auftrag gegeben. Desgleichen die ersten Schleppkähne. Die Ablieferung der Dampfer verzögerte sich ungewöhnlich und erst im zweiten Halbjahr 1898 konnte der Dienst voll eröffnet werden. 1901 bestand der Schiffspark, abgesehen von den 7 Güterbooten, aus den 3 Schleppdampfern Badenia VIII bis X und 11 großen Schleppkähnen, zu denen im folgenden Jahre noch 8 große, von der Süddeutschen Schiffahrtsgesellschaft, und 17 kleinere, von der Rijnbeurtvaartmaatschappij in Amsterdam erworbene Kähne traten. An Schleppdampfern ließ die Gesellschaft weiterhin noch bauen: den flachgehenden Radschlepper „Bavaria“ mit 850 i. P. S., hauptsächlich auf die Oberrheinfahrt nach Straßburg berechnet, und den zum Schleppen auf der unteren Stromstrecke bestimmten Doppelschraubendampfer „Badenia XV“ mit 800 i. P. S. Dampfer „Badenia XV“ hat ebenso wie Dampfer „Bavaria“ F. Schichau in Elbing zum Erbauer. Über die Schleppleistungen von Dampfern der Gesellschaft gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft. Es schleppen bei einem Wasserstande von 2,50—3,00 m Cölner Pegel in Zentnern:

B o o t	auf der Strecke: Rotterdam— Duisburg und Bingen—Mannheim			Strecke: Duisburg—St. Goar			Strecke: St. Goar— Bingen
	mit 3 Kähnen	mit 4 Kähnen	mit 5 Kähnen	mit 3 Kähnen	mit 4 Kähnen	mit 5 Kähnen	mit 3 Kähnen
Badenia 8	110 000	100 000	80 000	80 000	65 000	60—65 000	40 000
„ 9	150 000	140 000	120 000	100 000	80—90 000	80 000	50 000
„ 15	110 000	100 000	90 000	80 000	70 000	62 000	45 000
Bavaria	110 000	100 000	80 000	80 000	65 000	60 000	40 000

Die Flotte der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft umfaßte nach den angeführten Erwerbungen im Jahre 1908: 7 Güterschraubendampfer mit zusammen 3958,7 t Ladefähigkeit, 4 Schraubenschleppdampfer mit zusammen 1410 i. P. S., 3 Radschleppdampfer mit zusammen 2850 i. P. S. und 38 Schleppkähne von zusammen 38 342 t Ladefähigkeit. Zur Bestreitung der Kosten, welche die Schaffung dieser stattlichen Rheinflotte bedingte, ingleichen aus Anlaß einer Transaktion mit der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft im Jahre 1901, die den Übergang von deren gesamtem Speditions- und Sammelladungsgeschäft auf unsere Gesellschaft zum Gegenstande hatte, mußte 1902 das Aktienkapital nochmals um den Betrag von 300 000 Mk. auf 2,4 Mill. Mk. erhöht und gleichzeitig eine Anleihe von 1,6 Mill. Mk. aufgenommen werden. Die 250 neu kreierten Aktien wurden der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesell-

schaft auf den bezeichneten Erwerb in Zahlung gegeben. Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft übernahm mit diesem insbesondere den schon oben erwähnten Sammelladungsverkehr nach Süddeutschland, der Schweiz, Norditalien, Österreich und Südfrankreich mit einer größeren Anzahl auswärtiger Niederlassungen.

Es ist hier der Ort, über die Entwicklung des reich ausgebildeten Filialwesens der Gesellschaft ein paar Worte zu sagen. Sie besitzt heute im ganzen 20 Zweigniederlassungen, die sie teils selber begründet, teils mit obiger Erwerbung übernommen hat. Was erstere angeht, so nannten wir bereits diejenige in Ludwigshafen a. Rh. (1896). Vorher schon war eine Filiale in Stuttgart errichtet worden, später traten die an den Seehafenplätzen Antwerpen und Rotterdam ins Leben. Weiter gehören hierher die Filialen Cöln, Karlsruhe, Straßburg, Mülhausen (Elsaß), Colmar und Uerdingen am Niederrhein. Aus dem Geschäft der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft stammen die Niederlassungen in Basel, Chiasso, Ebingen i. Württemberg, Eßlingen, Göppingen, Heilbronn, Kempten i. Bayern, Lindenberg i. Bayern, Reutlingen und Ulm.

Zum Schlusse noch ein paar Verkehrsziffern. Die Gesellschaft beförderte mit ihrem Schiffspark in Tonnen zu 1000 kg:

Jahr	z u B e r g			z u T a l			Überhaupt
	mit eigenen Dampfern und Kähnen	gegen Schlepplohn	zusammen	mit eigenen Dampfern und Kähnen	gegen Schlepplohn	zusammen	
1896	49 041	—	49 041	31 684	—	31 684	80 725
1897	54 032	—	54 032	35 241	—	35 241	89 273
1898*	232 465	—	232 465	40 299	—	40 299	272 764
1899	247 243	—	247 243	43 544	—	43 544	290 787
1900	235 145	—	235 145	55 444	—	55 444	290 589
1901	312 226	—	312 226	62 394	—	62 394	374 620
1902	376 924	—	376 924	71 919	—	71 919	448 843
1903	339 917	—	339 917	76 220	—	76 220	416 137
1904	281 606	—	281 606	96 848	—	96 848	378 454
1905	318 376	168 956	487 332	91 127	6994	98 121	585 453
1906**	295 420	95 506	390 926	88 341	3626	91 967	482 893
1907	273 169	93 222	366 391	94 408	2630	97 038	463 429
1908	260 634	139 238	399 872	97 601	4770	102 371	502 243
1909	370 984	181 364	552 348	96 896	5048	101 944	654 292
1910	436 803	295 517	732 320	124 461	9140	133 601	865 921

* Aufnahme des Schleppkahndienstes.

** Aufnahme des Lohnschleppgeschäftes.

Der Gesamtschiffsverkehr berechnet sich hiernach im Jahresdurchschnitt

Jahrfünft 1896—1900	auf 204 828 t
1901—1905	440 701 t; gegen 1896/1900 mehr: 235 873 t = 115 %
1906—1910	593 756 t; gegen 1901/1905 mehr: 153 055 t = 35 %

Die Lagerbewegung in den Speichern der Gesellschaft ergibt von 1890 ab (gleichfalls in Tonnen zu 1000 kg) folgende Zahlen:

Getreide.

Jahrfünft	Bestand zu Anfang	Z u g a n g	A b g a n g	Bestand zuletzt
1890/1894	1890: 12 883,2	überhaupt 514 494,8 im Jahresdurchschnitt 102 898,9	506 917,8 101 383,6	1894: 20 460,2
1895/1899	1895: 20 460,2	überhaupt 780 880 im Jahresdurchschnitt 156 176	786 577,5 157 315,5	1899: 14 762,7
1900/1904	1900: 14 762,7	überhaupt 464 072 im Jahresdurchschnitt 92 814,4	457 084,7 91 416,9	1904: 21 750,0
1905/1909	1905: 21 750,0	überhaupt 369 971,6 im Jahresdurchschnitt 73 994,3	389 378,8 77 875,8	1909: 2 342,8
insgesamt 1890/1909	1890: 12 883,2	überhaupt 2 142 301 im Jahresdurchschnitt 107 115	2 139 958,8 106 998	1909: 2 342,8

Andere Güter.

1890/1894	1890: 1 610,9	überhaupt 52 403,4 im Jahresdurchschnitt 10 480,7	49 455,8 9 891,2	1894: 4 558,5
1895/1899	1895: 4 558,5	überhaupt 52 669,8 im Jahresdurchschnitt 10 533,9	55 177,5 11 035,5	1899: 2 050,8
1900/1904	1900: 2 050,8	überhaupt 50 901,4 im Jahresdurchschnitt 10 180,3	46 530,4 9 306,1	1904: 6 421,8
1905/1909	1905: 6 421,8	überhaupt 73 297,6 im Jahresdurchschnitt 14 659,4	76 784,6 15 356,9	1909: 2 934,2
insgesamt 1890/1909	1890: 1 610,9	überhaupt 229 271,6 im Jahresdurchschnitt 11 463,6	227 948,3 11 397,4	1909: 2 934,2

Der Rückgang in der Getreidelagerung seit 1895/99 ist bemerkenswert und hat verschiedenerlei — allgemeine wie örtliche — Ursachen: In ersterer Hinsicht vor allem die Beseitigung der dreimonatigen Zollstundung und die fast gänzliche Aufhebung der gemischten Transitlager, in letzterer den zunehmenden Wettbewerb Straßburgs als derzeitigen Endpunktes der Oberrheinschiffahrt und die Gründung von großen Mühlenanlagen in Mannheim/Ludwigshafen, die ihr Getreide ohne vorgängige Lagerung verbrauchen bzw. selbst einlagern.

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehören bzw. gehörten an:

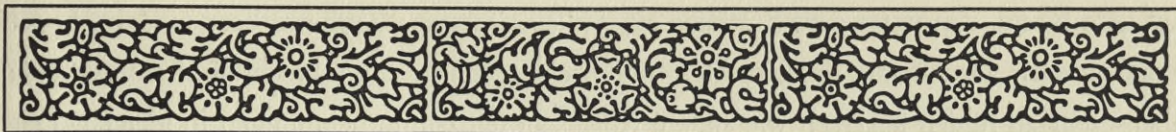
Bassermann Julius, Großkaufmann in Mannheim	von 1872 bis 1888
Baum L. August, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1872 „ 1885
Böhm Joseph, Stadtrat in Mannheim	„ 1872 „ 1885
Glöcklen Otto, Spediteur in Mannheim	„ 1872 „ 1909
Haas Rudolf, Großkaufmann in Mannheim	„ 1872 „ 1882
Hirsch Louis, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1872 „ 1906
Jörger Carl, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1872 „ 1880
Nauen Jacob, Großkaufmann in Mannheim	„ 1872 „ 1894
Neustadt A., Bankdirektor in Mannheim	„ 1872 „ 1901
Röder Adam, Großkaufmann in Mannheim	„ 1872 „ 1883
Ruoff Hermann, Großkaufmann in Mannheim	„ 1872 „ 1889
Traumann Rudolf, Fabrikbesitzer in Mannheim	„ 1872 „ 1883
Geißmar Josef, Rechtsanwalt in Mannheim	„ 1885 „ 1905
Keßler Johannes, Kommerzienrat in Mannheim	„ 1886 „ 1899
Bürck Carl, Konsul in Mannheim	„ 1889 „ 1909
Ladenburg Gustav, Bankier in Mannheim	„ 1894 „ 1902
Herrschel August, Großkaufmann in Mannheim	„ 1899 „ 1906
Böhm Jos. Ant., Direktor in Mannheim	„ 1900 „ 1902
Vogelsang Hans, Bankdirektor in Mannheim	„ 1900 „ 1909
Brosien Richard, Dr., Geheimer Kommerzienrat in Mannheim	„ 1905 „ 1909
König Friedrich, Rechtsanwalt in Mannheim	„ 1905 „ 1909
Ladenburg Eduard, Bankier in Mannheim	seit 1905
Geißmar Leopold, Rechtsanwalt in Mannheim	„ 1906
Deichmann Carl Th., Bankier in Cöln	„ 1909

Kahn Bernhard, Bankier in Frankfurt a. M.	seit 1909
Ott Franz, Generaldirektor in Cöln	von 1909 bis 1912
Schröder Hch., Oberregierungsrat a. D. in Cöln	„ 1909 „ 1910
Stenz Josef, Kommerzienrat in Mainz	seit 1909
Thomae Adolf, Kommerzienrat in Mainz	„ 1909
von Zuccalmaglio, Dr., Bankdirektor in Mannheim	„ 1910
Artmann F., Kommerzienrat in Ludwigshafen a. Rhein	„ 1912
Clemm Otto, Direktor in Mannheim	„ 1912
Kaempffe Georg, Bergwerksdirektor in Recklinghausen	„ 1912
Knupe Carl, Bergwerksdirektor in Bochum	„ 1912
Raiffeisen Otto, Geh. Oberbergrat in Recklinghausen	„ 1912
Stinnes Hugo, Mülheim-Ruhr	„ 1912
Tegeler Heinrich, Bergwerksdirektor in Recklinghausen	„ 1912

Dem Vorstand der Gesellschaft gehören bzw. gehörten an:

Schröder Heinrich	von 1872 bis 1875
Feidel Robert	„ 1875 „ 1883
Seubert Alfred	„ 1880 „ 1886
Knecht Heinrich	„ 1883 „ 1909
Wieland Eugen	„ 1885 „ 1886
Hirsch Jakob	seit 1886
Ott Franz	von 1886 bis 1890
Albrecht Ferdinand	seit 1901
Arends Carl	„ 1901
Ehrlich Wilhelm	„ 1901
Schüler Carl	von 1901 bis 1910
Thomae Carl	seit 1909
Ott Franz	„ 1913.





Die Vereinigungsbestrebungen.

Nachdem wir im Vorstehenden den Entwicklungsgang der drei vereinigten Schifffahrtsgesellschaften verfolgt haben, ist es an der Zeit, auch die Geschichte der Bestrebungen, welche zu der in unserem Konzern durchgeführten Betriebs- und Finanzvereinigung hingeleitet haben, in großen Zügen so weit wiederzugeben, als es das Verständnis des Gewordenen erheischt, ohne damit eine Geschichte der Vereinigungsbestrebungen in der Rheinschiffahrt überhaupt skizzieren zu wollen. Damit scheidet selbstverständlich alles aus, was in dieser Richtung auf Seite der Partikulierschiffer und partikulieren Schleppbootbesitzer an Versuchen und Erfolgen vorliegt. Es scheidet ferner aus, was Großbetriebe der Rheinschiffahrt untereinander zur einseitigen Syndizierung nur ihres Schleppgeschäftes zu verschiedenen Zeiten getan haben. Endlich bleibt auch die Angliederung ganzer Großbetriebe an industrielle Werke (Hütten, Bergwerke usw.) sowie diejenige Syndizierung der Großschiffahrt außer Betracht, wie sie sich mit der Gründung der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim a. d. Ruhr vollzogen hat.

Wir haben gesehen, wie — auf verschiedenen und teilweise geradezu entgegengesetzten Wegen — die drei Gesellschaften aus bescheidenen Anfängen heraus, durch den Erfolg ermutigt und gewissermaßen mit fortgerissen durch die mächtige Verkehrsentwicklung auf dem Rheinstrom, zu großen, im Verkehrswesen Westdeutschlands sich anerkannter Bedeutung erfreuenden Betrieben emporgewachsen sind, wobei der natürliche innere Entwicklungsdrang dahin wirkte, daß ihre nach verschiedenen Richtungen erst einseitig spezialisierten Geschäfte sich durch Hinzunahme der verwandten, komplementären Betriebszweige abzurunden und zu vervollständigen suchten. Daß sie hierbei auch die Kehrseite des allgemeinen Verkehrsaufschwunges

auf dem Rhein, den unter dem Einflusse eines allzu rührigen Wettbewerbes von Jahr zu Jahr zunehmenden Druck auf die Frachten und Schlepplöhne, zum Nachteil ihrer Aktionäre ebenso sehr zu fühlen bekamen wie andere Rheinschiffahrtsunternehmungen in gleicher Lage, ist zu bekannt, als daß wir es in diesen unseren Freunden gewidmeten Zeilen eingehender zu behandeln nötig hätten. Durchblättert man beispielsweise die Geschäftsberichte der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, so stößt man schon 1890/91 auf die Klage, wie „die wilde Konkurrenz Einzelner fortwährend einen ungesunden Druck auf Frachten und Schlepplöhne ausübe“. Im Bericht für 1897 heißt es: „Niemand rechnet mehr; jeder hascht nur nach großen Quantitäten“. Grund genug, um auf Abhilfe zu sinnen, während über die einzuschlagenden Wege freilich noch völlige Unklarheit herrschte.

Von der Veranlassung zu diesen Klagen, dem Tiefstande der Frachten und Schlepplöhne, ausgegangen, bot sich als nächstliegendes Mittel die Preisvereinbarung, die für die Beteiligten auch insofern das angenehmste Mittel gewesen wäre, als sie — rein äußerlich anwendbar — mit keinerlei lästigen Eingriffen in die Betriebsverhältnisse der Unternehmen verknüpft war. Voraussetzung der Anwendung bildete natürlich die Möglichkeit, alle für die Preisbildung auf dem Frachten- und Schlepplohnmarkte erheblichen Unternehmen unter einen Hut zu bringen und — was noch schwieriger erscheinen mußte — auf die Dauer zusammenzuhalten. Die Frage blieb zu prüfen, ob dieses Heilverfahren — wenn man so sagen darf — sich nicht vielmehr gegen Symptome wie gegen das Übel selber richte. Tieferblickende mußten erkennen, daß nicht jedes Sinken der Fracht für die Rheinschiffahrt schon unbedingt ein Nachteil sei, da ja die von Anfang an gleitende Tendenz des Frachtenmarktes der modernen Rheinschiffahrt eben ihren enormen Aufschwung erst ermöglicht hatte. Nur mußte der sinkenden Fracht auch ein Sinken der Betriebsunkosten infolge rationellerer Arbeitsmethoden entsprechen. Vielleicht lag der zu bekämpfende Fehler mehr in dem durch falsche Betriebsweise verschuldeten Mißverhältnisse zwischen Selbstkosten und Betriebsgewinn, und es galt zu untersuchen, ob nicht in der Herabminderung der Unkosten durch zweckmäßigere Organisation der Betriebe ein Mittel gegeben sei, um weit gründlicher und gemeinwirtschaftlich nützlicher dem Übel zu Leibe zu gehen. Eine Beobachtung ergab sich aus der angestellten Untersuchung mit Sicherheit: Es bestand eine Reihe Großunternehmen (Gesellschaften) auf dem Rhein, die wohl alle für sich durch vielseitige Ausdehnung ihre Betriebe abzurunden und dadurch wirtschaftlicher zu gestalten bestrebt waren, aber weder die Kraft noch den Spielraum hatten, um dies in einer ihrem eigenen Bedürfnisse und dem gemeinwirtschaftlichen Erfordern wirklich

entsprechenden Weise auch durchzuführen. Dabei gerieten sie einander überall ins Gehege: mit den wachsenden Flotten, Lagerhäusern, Speditionsniederlassungen u. a. m.; Einrichtungen wurden vielfältig nebeneinander geschaffen, wo eine ihrer Art für alle genügt hätte. Kurz gesagt: Die Arbeitsvereinigung in den um sich greifenden Einzelbetrieben wirkte einer wirtschaftlich zweckmäßigen Arbeitsteilung unter ihnen diametral entgegen. Hier war der Hebel anzusetzen und weit mehr aus dieser Erkenntnis wie aus der Absicht von Frachtaufbesserungen ist die im nachstehenden geschilderte Bewegung entstanden.

Als Ausgangspunkt aller hierhin gehörigen Bestrebungen, nachdem sie überhaupt eine greifbare Gestalt angenommen hatten, kann eine am 27. Juni 1899 in St. Goar abgehaltene Konferenz bezeichnet werden, an der Vertreter der Bankfirma Deichmann & Co. in Köln, der Oberrheinischen Bank in Mannheim und der Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt in Ruhrort teilnahmen. Besprochen wurde die Möglichkeit der Bildung einer Trustgesellschaft, die durch Erwerb von Aktienmajoritäten die großen Rheinschiffahrtsgesellschaften allmählich unter ihre Kontrolle zu bringen haben würde. Nach eingehender Erörterung der Frage beschloß man, der Gründung einer solchen Trustgesellschaft näher zu treten, zunächst aber ein Konsortium zu bilden, welches den Ankauf von Rheinschiffahrtaktien mit Absicht auf diese Gründung in die Hand nehmen sollte. Es handelte sich einstweilen um Aktien folgender fünf Gesellschaften: der schon genannten „Tauerei“ in Ruhrort, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport (Gutjahr) in Mannheim und der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft ebendasselbst.

Die Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft, welche bei den hier zu schildernden Bestrebungen zeitweilig eine führende Rolle gespielt hat, wurde am 21. September 1898 mit einem Aktienkapital von 2 Mill. Mk. gegründet. Gegenstand des Unternehmens laut Satzung war der Betrieb des Speditions-, Lagerhaus- und Schiffahrtsgeschäftes mit eigenen oder fremden Transportmitteln sowie der Betrieb verwandter Geschäfte. Im Oktober gleichen Jahres erwarb die Gesellschaft das Speditions-geschäft der Betriebsgesellschaft für den Rheinau-hafen. Ende 1900 gingen die von letzterer erworbenen Speditions-geschäfte J. P. Lanz & Co. in Mannheim, Rudolf Dreyer in Ludwigshafen, Baum & Fischer in Mannheim, R. Glöcklen & Co. in Mannheim in den unmittelbaren Besitz der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft über. Diese hatte übrigens auch sämtliche Anteile der Betriebsgesellschaft in Händen. Im weiteren Verfolg der St. Goarer Beschlüsse vom 27. Juni 1899 lag es, daß die Mannheim-

Rheinauer durch Generalversammlungsbeschluß vom 16. Juni 1900 die Erhöhung ihres Aktienkapitals von 2 auf 7 Mill. Mk. zu dem Zwecke beschloß, die Rolle der in Aussicht genommenen Trustgesellschaft selbst zu übernehmen und zuvörderst insbesondere den Aktionären der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Gelegenheit zu bieten, ihre Aktien gegen solche der Mannheim-Rheinauer umzutauschen. Demgemäß wurden die neuen Aktien von der Oberrheinischen Bank mit der Bestimmung übernommen, sie für Rechnung der Mannheim-Rheinauer den Aktionären verschiedener Schiffahrtsgesellschaften zum Umtausch zur Verfügung zu stellen. Auf diese Weise erwarb die Gesellschaft bis 1901 nominal 1 959 600 Mk. Aktien der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, nominal 649 000 Mk. der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und für nominal 122 400 Gulden solche der Amsterdamer Rijn-Beurtvaart-Maatschappij in Amsterdam. Sie hatte sich also erstere Gesellschaft, deren gesamtes Aktienkapital zurzeit nur 2,1 Mill. Mk. betrug, so gut wie einverleibt. Um den Charakter einer reinen Trustgesellschaft anzunehmen, stieß sie ihre Anteile an der Betriebsgesellschaft für den Rheinauhafen ab und veräußerte ihr Speditions- und Sammelladungsgeschäft — wie wir schon früher gesehen haben — an die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft. Ihr Aufsichtsrat, in dem nunmehr neben dem Bankhaus Deichmann & Co. und der Oberrheinischen Bank die Schiffahrtsgesellschaften Tauerei, Gutjahr und Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft vertreten waren, einigte sich am 6. Juli 1900 in Coblenz dahin, es erscheine, um eine Interessengemeinschaft auf die beste Art anzubahnen, zweckmäßig, zwischen den vereinigten Geschäften der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und der Mannheim-Rheinauer einerseits, der Tauerei und Gutjahr andererseits zunächst einen Dividendenverteilungsplan und hernach einen Betriebsgemeinschaftsvertrag anzustreben. Der Dividendenverteilungsplan, für welchen den beteiligten Schiffahrtsgesellschaften seitens der Oberrheinischen Bank alsbald ein Entwurf vorgelegt wurde, sollte schon im September 1900 in Kraft treten und vorläufig bis zum 31. Dezember 1903 laufen. Die Tauerei in Ruhrort machte gegen diesen Entwurf mit Recht geltend, daß die Betriebsvereinigungsverträge unbedingt gleichzeitig mit dem Gewinnverteilungsvertrag abgeschlossen werden müßten, da letzterer ohne die ersteren keinen Sinn habe. Denn nur durch das Zusammenfügen der Betriebe seien vorerst Vorteile zu erlangen. Weiterhin erwies sich aber auch gerade die Frage der Gewinnverteilung als ein besonders schwieriges Problem, da jeder natürlich eine recht hohe Verteilungsquote für seinen Teil in Anspruch nahm und sich durch die Anforderungen der Mitbeteiligten geschädigt fühlte.

Am 18. Oktober 1900 vereinigten sich die im Aufsichtsrat der Mannheim-Rheinauer vertretenen Firmen usw. in Cöln zu einer zweiten Besprechung, die nun insbesondere der Frage galt, wie ein Betriebsvereinigungsvertrag unter den in Betracht kommenden Schiffahrtsgesellschaften beschaffen sein müsse, um seinen Zweck zu erfüllen. Es ist zu verstehen, daß man an die Erörterung dieser schwierigen organisatorischen Aufgabe mit größter Zurückhaltung herantrat. Denn nicht nur in den bei aller Gemeinsamkeit doch auch wieder recht verschieden gearteten Interessen und Bedürfnissen der einzelnen Unternehmen begründete sache, sondern auch persönliche Schwierigkeiten waren zu überwinden oder, wenn tunlich, zu umgehen. Der Vertreter der Tauerei, nachdem er vorab als Zweck des Zusammengehens nicht so eine Erhöhung der Frachten als vielmehr „die Erzielung von Ersparnissen und die Verminderung der Betriebskosten durch systematisches Hand in Hand arbeiten“ bezeichnet hatte, gab seiner Ansicht über die Organisationsfrage dahin Ausdruck, daß „für die einheitliche Bearbeitung des gesamten Tätigkeitsgebietes die Errichtung einer Zentralstelle unerlässlich sei, von der aus die drei Hauptverkehrsgebiete Rotterdam, Antwerpen und Mittelrhein geordnet würden. Die Zentrale denke er sich als einfaches Bureau, das täglich eingehende Berichte von allen Beteiligten zu empfangen und ebenso weiterzugeben habe. Der Sitz gehöre wohl nach Mannheim, wo ja alle Fäden zusammenliefen“. Von anderer Seite wurde bezweifelt, ob es praktisch durchführbar sei, drei selbständig nebeneinander bestehenden Gesellschaften eine Oberleitung zu geben; eine einheitliche Leitung sei wohl erst zu erreichen, wenn einmal eine Verschmelzung der konkurrierenden Gesellschaften stattgefunden habe. Nachdem noch mancherlei Bedenken seitens der übrigen anwesenden Schiffahrtsvertreter selbst gegen eine solche, doch nur mit sehr mäßigen Vollmachten ausgestattete Zentrale geäußert worden waren, lehnte man „vorläufig“ den Gedanken, ihrer Errichtung näherzutreten, ab. Dagegen ersuchte die Versammlung den Tauereivertreter, einen Betriebsvertrag nach seiner Idee in großen Zügen auszuarbeiten, was dieser bereitwillig übernahm und unverweilt in die Tat übersetzte. Schon Ende November gleichen Jahres konnte in einer weiteren Versammlung zu Coblenz der Vertragsentwurf des Tauereivertreters, welcher dadurch ein besonderes Interesse verdient, daß er auch im ferneren Verfolg der Vereinigungsbestrebungen immer wieder als Grundlage wirklich praktischer Vorschläge gedient hat, zur Diskussion gestellt werden. Er verzichtet auf die Schaffung einer übergeordneten Zentralstelle und sucht die Gemeinschaft mehr auf kollegialer Grundlage herzustellen. Unter Schonung der bisherigen Selbständigkeit der Einzelunternehmungen und unter Weiterbelassung der Akquisitionstätigkeit bei ihnen sieht er

eine Arbeitsteilung nach Geschäftszweigen und Verkehrsbeziehungen vor. Der Betrieb soll durch enges Hand in Hand arbeiten und gegenseitige Dienstbarmachung der Verkehrsanlagen rationeller gestaltet werden. Gemeinschaftlicher Bezug von Betriebsmaterialien, insbesondere der Betriebskohlen, verringert die Unkosten. Ein reger und ununterbrochener Austausch von Mitteilungen und Berichten sorgt für Einheitlichkeit der Verkehrsmaßnahmen und Geschäftsgebarung. Die Flottenvermehrung wird planmäßig eingeschränkt. Streitigkeiten unter den Vertragsgesellschaften schlichtet ein Schiedsgericht, dessen Unterinstanz (sozusagen) die drei ersten Direktoren und dessen Oberinstanz die drei Vorsitzenden der Aufsichtsräte bilden. Anschließend wird auch die Gewinnverteilung geregelt. Die Dauer des Vertrages ist zunächst auf drei Jahre vorgesehen; alsdann tritt stillschweigende Verlängerung auf je ein Jahr ein, falls nicht sechs Monate vor Ablauf gekündigt wird.

Die Novemberversammlung nahm den Entwurf, was sein Verfasser wohl kaum zu hoffen gewagt hatte, fast unverändert an. Nur über den Modus der Gewinnverteilung war keine Übereinstimmung zu erzielen. Man verabredete, ihn den Aufsichtsräten der drei Gesellschaften (Tauerei, Gutjahr und Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft) zur Genehmigung vorzulegen. Derjenige der Tauerei erteilte noch Ende gleichen Monats seine grundsätzliche Genehmigung, allerdings auch unter Bemängelung der Gewinnverteilungsquote, die für die Tauerei zu gering sei. Soweit schien alles dem wider Erwarten raschen Zustandekommen des Betriebsvereinigungsvertrages günstig, als die Leiter der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport ihre bisher durchaus entgegenkommende Haltung änderten, womit der Plan noch vor Schluß des Jahres 1900 für diesmal ins Wasser fiel.

So entmutigend wirkte der Fehlschlag, daß vorläufig von Zusammenschlußbestrebungen keine Rede mehr war. Auch die Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft fand angesichts der vorwaltenden Abneigung, nicht so gegen der Vereinigungsgedanken an sich, dessen Berechtigung auch vernünftigerweise wohl kaum hätte bestritten werden können, wie gegen jeden Weg zur Betriebsgemeinschaft, der irgendein vorhandenes Sonderinteresse zu schmälern drohte, keine weitere Gelegenheit, ihren Besitz an Schiffsaktien zu vergrößern. Die Generalversammlungen vom 17. und 23. Dezember 1901 mußten sich dazu entschließen, das Aktienkapital, für welches die Verwendung mangelte, durch Rückkauf um 2,4 Mill. Mk. wieder auf 4,6 Mill. Mk. herabzusetzen.

Eine neue Kombination, welche die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, die Aktiengesellschaft vormals Fendel in Mannheim

und die Tauerei einbegreifen sollte, wurde 1902 ins Auge gefaßt. Den zwischen diesen vier Gesellschaften abzuschließenden Gemeinschaftsvertrag dachte man sich im wesentlichen auf der Grundlage des Entwurfs vom November 1900 beruhend. Die Selbständigkeit der Vertragschließenden bleibt nach innen wie nach außen gewahrt. Das gesamte Arbeitsfeld wird dergestalt geteilt, daß — was die Schifffahrt betrifft — die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft den Verkehr von und nach Rotterdam, die Aktiengesellschaft vormals Fendel den Verkehr von und nach Antwerpen, die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft den Mittelrheinverkehr und event. auch den von und nach Amsterdam, die Tauerei den Verkehr von und nach den Ruhrhäfen sowie den gesamten Schleppdampferbetrieb erhält. Hinsichtlich des Speditions- und Lagerungsgeschäftes wird bestimmt, daß jede Gesellschaft ihre Einrichtungen vorläufig selbst weiter betreibt. — Die Aktiengesellschaft Fendel, deren Eintritt in die Kombination von großer Bedeutung für das Gelingen des Planes erschien, ging auf den Zusammenschlußgedanken an und für sich bereitwillig ein, doch sagte ihrem Vertreter die Betriebsgemeinschaftsidee weniger zu. Auch hier zeigte sich das bei allen Erörterungen über die Frage zu beobachtende Schwanken zwischen den Extremen. Dem Gegenvorschlag der Eingehung einer bloßen Preisvereinbarung für Frachten und Schlepplöhne folgte nämlich die äußerst weitgreifende Idee eines Zusammenschlusses sämtlicher Frachtgroßunternehmer auf dem Rhein — sowohl Eigenreeder wie mit Mietschiffen arbeitender Unternehmer — zu einem allumfassenden Verbandsverbande, welcher seinerseits mit allen Partikulierschiffen und Partikulierschleppern einen Vertrag abschließt, wonach letzteren vom Verbandsverbande eine jährliche Mindesteinnahme gewährleistet wird. Dagegen haben die partikulieren Schiffer usw. die Verpflichtung einzugehen, nicht unter gewissen, vom Verbandsverbande zu bestimmenden Sätzen ihren Kahnraum bzw. ihre Schleppkraft abzugeben, und zwar nur an die dem Verbandsverbande angehörigen Unternehmer. Die in einer vorteilhaften Sonderstellung befindliche Fendelgesellschaft fühlte eben nicht in gleicher Weise das Bedürfnis nach betrieblicher Ergänzung durch Zusammenschluß mit anderen; ihrem Vertreter war es auch bei letzterem, auf seine Durchführbarkeit hier nicht weiter zu prüfenden Vorschlage lediglich um ein Radikalmittel zur Frachterhöhung zu tun, obwohl bei näherem Zusehen ohne eine betriebliche Organisation auch dieser Gedanke sich nicht ins einzelne hätte entwickeln lassen. — Bei solchen Verschiedenheiten der Anschauungen ist es erklärlich, daß der — übrigens von den beteiligten Gesellschaftsvertretern zunächst nur persönlich gepflogene — Meinungs-austausch nicht recht vorausgelangte.

der Aktiengesellschaft vormals Fendel wurden weiter Gedanken ausgetauscht. Nicht ohne Interesse ist ein von der Mainzer Reederei-Gesellschaft nahestehender Seite ausgearbeiteter Entwurf aus jener Zeit, dem ein Fracht- und ein Schleppsyndikat in Gestalt eines riesigen Befrachtungskontors vorschwebt. Alle Rheinschiffahrtsgesellschaften und Besitzer von Kähnen bzw. Schleppbooten stellen dem Syndikat ihr Schiffsmaterial zur Verfügung, während dieses Frachten- und Schlepplöhne festsetzt und den angeschlossenen Unternehmern den benötigten Schiffsraum zuweist, wobei den Reedereigesellschaften nach Möglichkeit ihre eigenen Kähne zur Beladung überlassen werden. Das Schleppen erfolgt der Reihe nach mit einer näher festzusetzenden Bevorzugung der Räderboote. Im Laufe der Zeit wäre als fernerer Schritt auch das Speditionsgeschäft zu syndizieren. — Die praktischen Verhandlungen zwischen der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft und dem Mainzer Unternehmen mußten natürlich, wenn sie ein greifbares Resultat zeitigen sollten, auf anderer Grundlage fußen. Es wurde an eine Teilung des Arbeitsfeldes in der Weise gedacht, daß das Mainzer Unternehmen den gesamten Schleppschiffahrtsbetrieb der Gemeinschaft erhalten, das Cölner sich auf seinen Güterbootverkehr und die Rheinseeschifffahrt zurückziehen sollte. Die Jahresgewinne wären zusammenzuwerfen und nach ein für allemal feststehendem Schlüssel zu teilen gewesen. Vertragsdauer etwa zehn Jahre.

Wie anderen Ortes schon berichtet, verkaufte die Mainzer Reederei-Gesellschaft im folgenden Jahre (1905) ihr Geschäft mit zugehörigem Schiffspark an die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft: ein erstes praktisches Ergebnis nach so viel Jahren vergeblicher Pläne und fruchtloser Verhandlungen. Durch die Angliederung dieses Unternehmens und der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft (sowie den vorhergegangenen Ankauf des Schiffsparkes der Amstel-Rijn-Main-Stoomboot-Maatschappij) gewann die bis dahin weniger bedeutende und infolge ihres einseitig entwickelten Geschäftsbetriebes außerhalb aller Kombinationen gebliebene Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft erst dasjenige Gewicht, um unter den für einen Zusammenschluß in Frage kommenden Gesellschaften als gleichberechtigter Faktor auftreten zu können. Noch auf einem anderen Gebiete war — wenn auch nur in bescheidenstem Rahmen und vorläufig nur zum eigenen Vorteil der Cölner Gesellschaft — ein Erfolg zu verzeichnen. Ebenfalls 1905 nämlich gründete sie in Gemeinschaft mit mehreren Speditionshäusern die Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H. und erwarb durch diese, wenn auch mittelbare, Angliederung namhafter Speditionsunternehmen einen kaum minder bedeutsamen Machtzuwachs. Ihre leitenden Persönlichkeiten säumten nicht

länger, den Rheintrust- und Betriebsvereinigungsgedanken in nunmehr geräuschloserer, aber um so unentwegterer Arbeit zu fördern.

Parallel mit diesen Einverleibungs- und Gründungs-Aktionen vollzog sich eine freundschaftliche Annäherung zwischen der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, die zunächst in einer Vereinbarung vom 1. März 1904 ihre allgemeine Vertragsgrundlage erhielt. Zur Herbeiführung von Betriebsersparnissen und zur Hebung der Rentabilität im Wege der Arbeitsvereinfachung, heißt es darin, soll eine Betriebsgemeinschaft unter den Kontrahenten herbeigeführt werden. Die beiderseitigen Schleppkahnbetriebe werden vereinigt, so daß sowohl die von der einen wie die von der anderen Gesellschaft auszuführenden Rheintransporte je nach Zweckmäßigkeit durch ein Schiff der einen oder der anderen Gesellschaft ausgeführt werden können. Die Lagerhaus-Gesellschaft verpflichtet sich, ihre beiden Getreidesilos in Mannheim der Schleppschiffahrts-Gesellschaft zur Verfügung zu stellen. Diese ist zu deren Benutzung verbunden. Überhaupt sollen die beiderseitigen Betriebe und Einrichtungen beiden Gesellschaften zu den tarifmäßigen Sätzen abzüglich eines angemessenen Rabattes zur Verfügung stehen. Die Benutzung gleicher Einrichtungen bei dritten Unternehmungen ist unzulässig. Eine Vereinigung auch der auswärtigen Niederlassungen soll angestrebt werden. Die Frachteinnahmen aus dem gemeinsamen Schleppkahndienste werden nach Abzug des Schlepplohnes pro rata des gesamten beiderseitigen Schiffsraumes vierteljährlich verrechnet. — In Ausführung und teilweiser Abänderung dieses mehr grundsätzlichen Übereinkommens wurde dann am 1. Juli gleichen Jahres ein Betriebsvertrag unterzeichnet, dessen wesentlicher Inhalt durch folgende Bestimmungen umschrieben wird: Jede Gesellschaft behält ihre seitherige Selbständigkeit und ihre Akquisition „in vollem Umfange“ bei. Jede Gesellschaft kontrahiert mit ihrer Kundschaft in eigenem Namen und rechnet ebenso mit dieser ab. Doch gibt sie der anderen ihre Abschlüsse, Frachten, Schlepplöhne, Speditionen usw. bekannt. Die Leitung der verschiedenen Betriebszweige wird, was die Schifffahrt angeht, nach Gesichtspunkten betrieblicher Zweckmäßigkeit geteilt, und zwar erhält die Schleppschiffahrts-Gesellschaft die Leitung des gesamten Schleppdampfer- und Schleppkahnbetriebes, die Leitung des Mittelrhein-Güterbootdienstes der Lagerhaus-Gesellschaft verbleibt dieser. Der Werft- und Lagerhallenbetrieb wird nicht in gleicher Weise wie der Schleppkahndienst vereinigt, wohl aber Bestimmung getroffen, daß die dahin gehörigen Einrichtungen für den gesamten Schifffahrtsdienst der Vertragschließenden in rationeller Weise ausgenutzt werden. Auch die beiderseitigen Speditionsabteilungen arbeiten selbständig

fort, doch unter ständiger Fühlungnahme und gegenseitiger Unterstützung. Die Flottenvermehrung wird beschränkt und geregelt. — Ohne Zweifel schien mit dieser Organisation eine gewisse Vorrangstellung für die Schleppschiffahrts-Gesellschaft gegeben zu sein, da der einzige wirkliche Gemeinschaftsdienst, der Schleppboot- und Schleppkahnbetrieb, in ihrer Hand lag. Die Lagerhaus-Gesellschaft gab einen Geschäftszweig ab, erhielt aber nichts anderes dafür, ohne daß hierdurch freilich die geschäftlichen Interessen dieser Gesellschaft ihrer Mitkontrahentin gegenüber notwendig hätten beeinträchtigt werden müssen. Ein Gefühl der Bedrückung machte sich bei der Lagerhaus-Gesellschaft in zunehmender Unzufriedenheit geltend. Schwer mußte es ihr auch fallen, ihre Partnerin auf dem Gebiete des Speditionsgeschäfts als gleichberechtigt anzuerkennen, wo die Vorteile der Verbindung nur auf seiten der Schleppschiffahrts-Gesellschaft zu liegen schienen. Die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet gab denn auch zu immerwährenden Reibungen Anlaß. Sehr bald setzten Streitigkeiten über die Auslegung des Vertrages ein. Um diese Unstimmigkeiten zu klären und die immer noch lockere Betriebsgemeinschaft fester zu schürzen und weiter auszudehnen, legte die Schleppschiffahrts-Gesellschaft anfangs 1906 den Entwurf eines neuen Vertrages vor, durch welchen die Arbeitsteilung konsequenter durchgeführt, die Gemeinschaft in den verschiedenen Diensten strenger zentralisiert werden sollte. Ohne auf Einzelheiten des sich anknüpfenden Meinungsaustausches einzugehen, berichten wir nur, daß der Gemeinschaftsgedanke bei den vereinigten Gesellschaften die Belastungsprobe diesmal noch nicht ertrug und die bestehende Gemeinschaft nach kaum anderthalbjähriger Wirksamkeit, ohne daß der Entwurf etwas hieran hätte ändern können, im Frühjahr 1906 wieder gelöst wurde. Es fehlte der heilsame Zwang, die widersprechenden Meinungen und Sonderinteressen dem Gemeinschaftsgedanken unterzuordnen, indem weder eine der beiden Parteien noch eine höhere Gewalt ihren Willen zum Bessern dem Widerstrebenden aufzunötigen imstande war.

Inzwischen gestaltete sich die Geschäftslage der Rheinschiffahrts-Gesellschaften — abgesehen natürlich von den im Kohlenkontor syndizierten — von Jahr zu Jahr schwieriger und unter diesem Druck der Verhältnisse fand am 24. Juli 1906 noch einmal eine Aussprache zwischen den Vorständen der Fendelgesellschaft, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Gutjahr und der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft statt, die indes wieder ohne jedes Ergebnis blieb, da insbesondere der Gutjahrvertreter einen ablehnenden Standpunkt einnahm. Der Zusammenschlußgedanke schien hiermit im eigentlichsten Sinne des Wortes zu Tode gehetzt, wenigstens zeigte am Oberrhein fortan keiner mehr die Lust zur

Initiative. Nur im September 1910 kam in Frankfurt a. M. noch eine verspätete Konferenz von Vertretern vorstehend oft schon genannter fünf Gesellschaften zustande, zu denen diesmal als sechste noch die Vereinigte Spediteure und Schiffer G. m. b. H. in Mannheim trat. Es erübrigt sich, auf den vom anwesenden Vertreter der Fendelgesellschaft in Vorlage gebrachten Entwurf eines Syndikatsvertrages einzugehen, da er lediglich Modifikationen und Kombinationen früherer Entwürfe darstellte und vor allem auch über den Weg, wie man ins gelobte Land des allgemeinen Rheinschiffahrts-Syndikates gelangen könne, nichts enthielt. Und doch wäre es gerade hierauf angekommen. Vorschläge in dieser Richtung hätten umsomehr die Aufmerksamkeit der Versammlung finden müssen, als im Jahre vorher schon die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft die Aktienmehrheit der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft erworben und eine Betriebsvereinigung mit dieser Gesellschaft inzwischen schon durchgeführt hatte.

Ihre Freunde, insbesondere das Bankhaus Deichmann u. Co., hatten — immer in Absicht auf den Plan eines Rheinschiffahrtstrustes — den unter den obwaltenden Verhältnissen einzig gangbaren Weg zur Verwirklichung der Zusammenschlußbestrebungen eingeschlagen und die von der Mannheim-Rheinauer unter so unerquicklichen Umständen verlassene Arbeit wieder aufgenommen. Ihre Bemühungen hatten den Erfolg, daß die Betriebs- und Interessengemeinschaft mit der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft im Jahre 1911 nach Aufkauf der Aktienmehrheit der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft auch auf diese ausgedehnt werden konnte, womit unser Konzern seine derzeitige Gestalt erhielt. Auf die Trustgesellschaft hatte man allerdings Verzicht leisten müssen, weil ihre Gründung auf Schwierigkeiten stieß. Sie hätte aber auch in dem Augenblicke keinen Zweck mehr gehabt, als sich die noch frei gebliebenen zwei Mannheimer Gesellschaften Fendel und Gutjahr, in ihrer Gefolgschaft die Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. und die Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft, mit der Ludwigshafener Speditionsfirma Th. Fügen ihrerseits zu einem zweiten Konzern zusammenschlossen, dem nach dem Konkurse der Firma W. Egan & Co. auch noch die Rhenus-Transport-Gesellschaft m. b. H. in Frankfurt a. M. mit der Antwerpener Schiffahrts-Aktiengesellschaft Lloyd rhéan als Verstärkung zuwuchs. Die einstweilen in zwei Gruppen vollzogene Konsolidierung unter den sie begleitenden Umständen gebot weiteren Bestrebungen sowieso bis auf weiteres Einhalt, und die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft war in dem Augenblicke selber befähigt, den Mittelpunkt unserer Betriebs- und Interessengemeinschaft zu bilden, als der Preußische Staat durch Erwerb ihrer Aktienmehrheit die finanzielle Zukunft dieser Gesellschaft als unabhängigen Rheinschiffahrts-

unternehmens sicherstellte. Eine dritte Gruppe hat sich in der allerjüngsten Zeit unter Beteiligung des Bayerischen Staates gebildet.

Ob die derzeitige Gruppierung der Kräfte in der Rheinschiffahrt nun wirklich den Abschluß der in vorliegender Darstellung behandelten Einigungsbestrebungen bilden wird, das vorauszusagen erkühnen wir uns nicht. So viel aber erscheint gewiß, daß die von dem Zusammenschluß vernünftigerweise zu erhoffenden Wirkungen bei dieser Gruppierung, zum guten Teile wenigstens, erreicht werden können. Denn niemals hat man in einem die gesamte Rheinschiffahrt oder auch nur einen überwiegenden Teil derselben umfassenden einheitlichen Wirtschaftsgebilde das Allheilmittel für die zu bekämpfenden Schäden erblicken dürfen. Das Wünschenswerte und voraussichtlich überhaupt nur Erreichbare ist vielmehr die Herstellung in sich abgerundeter, nach außen unabhängiger Einzelkörper — gleichviel ob zusammengesetzter oder einfacher Struktur — von genügender Kraft und Größe, um vermittels rationeller Betriebsweise die höchstmögliche wirtschaftliche Leistung zu erzielen und auch unter zeitweilig ungünstigen allgemeinen Konjunkturverhältnissen ihre zeitgemäße technische wie kommerzielle Fortentwicklung dauernd zu gewährleisten. Welches Maß dieser Kraft und Größe für ein Rheinschiffahrtsunternehmen unter gegebenen Verhältnissen das richtigste und wünschenswerteste ist, ingleichen wie viele solcher Unternehmen den erforderlichen Entwicklungsraum nebeneinander vorfinden werden, kann nur die Erfahrung lehren.





Unser Konzern, seine Einrichtungen und Betriebsmittel.

Fntsprechend dem Nacheinander des Eintritts der Mannheimer Lagerhausgesellschaft (1909) und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft (1911/12) in das Freundschaftsverhältnis zur Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft ist die Organisation der Gemeinschaft unter den drei Gesellschaften in zwei Abschnitten vor sich gegangen. Grundlegend regelt das Übereinkommen zwischen der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft vom Juli 1909 auch die Betriebsvereinigung mit der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, wird aber durch den Vertrag zwischen den drei Gesellschaften vom Mai 1912 der neuen Sachlage gemäß ergänzt und abgeändert, während gleichzeitig ein besonderer Vertrag zwischen der Lagerhaus-Gesellschaft und der Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft für völlige und dauernde Übereinstimmung in der Verwaltung dieser beiden Unternehmen sorgt.

Das Übereinkommen vom Juli 1909 schließt zunächst die Schiffahrtsbetriebe der zwei beteiligten Gesellschaften, soweit ihre Gleichartigkeit dieses erlaubt und bedingt, nämlich den Schleppkahnverkehr zwischen den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen einerseits, den oberrheinischen Häfen Mannheim bis Straßburg andererseits sowie den Mittelrhein-Dampferverkehr zwischen den Ruhrhäfen einerseits und Mannheim-Ludwigshafen bzw. Frankfurt a. M. als Endstationen andererseits in Gemeinschaftsdienste zusammen; es ordnet ferner für die Plätze, an denen die Gesellschaften beiderseits Speditionsniederlassungen besitzen, nämlich für Rotterdam, Antwerpen, Köln, Mannheim-Ludwigshafen und Straßburg i. E. eine räumliche Vereinigung der Bureaus und eine „Verwendung des Personals nach ein-

und anerkannten Bedeutung entsprechendes Arbeitsfeld gesichert. Vorsorglich eröffnet der Vertrag der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft allerdings auch die Möglichkeit, das von ihr einstweilen nur verwaltete Vermögen der Gegenkontrahentin sowohl während der Dauer des Vertrages wie mit dessen Ablauf unter gewissen Bedingungen käuflich zu erwerben.

Übereinstimmende Geschäftsgebarung auf dem wichtigen Gebiete der Frachterstellung bezweckt ein täglicher Mitteilungs- und Meinungsaustausch unter den berufenen Organen der drei Gesellschaften als Grundlage einheitlicher Notierung. Die Gewinnverteilung betreffend, wird jetzt nicht mehr lediglich das Betriebsergebnis (der Bruttogewinn) aus den Gemeinschaftsdiensten zwischen den vereinigten Gesellschaften repartiert, sondern überdies der von jeder derselben erzielte Gesamtüberschuß der Einnahmen über die Ausgaben zusammengeworfen und zu ein für allemal feststehendem Verhältnisse unter sie verteilt. Dabei ist für ausreichende Abschreibungen auf Schiffspark und Werftanlagen besondere Vorsorge getragen worden.

Der Gesamtaufsichtsrat setzt sich gegenwärtig zusammen aus den Herren:

Deichmann Carl Th., Bankier in Cöln, Vorsitzender,

Raiffeisen Otto, Geh. Oberbergrat in Recklinghausen, stellv. Vorsitzender,

Artmann Fritz, Kommerzienrat in Ludwigshafen a. Rhein,

Clemm Otto, Direktor in Mannheim-Waldhof,

Czapla Thaddäus, Bergrat in Saarbrücken,

Geißmar Leopold, Rechtsanwalt in Mannheim,

Hagen Franz, Kommerzienrat in Cöln,

Kaempffe Georg, Bergwerksdirektor in Recklinghausen,

Knupe Carl, Bergwerksdirektor in Bochum,

Kahn Bernhard, Bankier in Frankfurt a. Main,

Ladenburg Eduard, Bankier in Mannheim,

Ladenburg Richard, Dr., Bankier in Mannheim,

Langen Fritz, Kommerzienrat in Cöln,

von Mallinckrodt Wilhelm in Antwerpen,

von Schnitzler Paul, Landgerichtsrat a. D. in Cöln,

Stenz Josef, Kommerzienrat in Mainz,

Stinnes Hugo in Mülheim a. d. Ruhr,

Tegeler Heinrich, Bergwerksdirektor in Recklinghausen,

Thomae Adolf, Kommerzienrat in Mainz,
von Zuccalmaglio Ferdinand, Dr., Bankdirektor in Mannheim.

Den Gesamtvorstand bilden die Herren:

Ott Franz, Generaldirektor in Cöln,

Gebühr August in Cöln

Halm Edmund in Cöln

Hirsch Jakob in Mannheim

Keßler Ernst in Mannheim

Thomae Karl in Mannheim

Vorweg Richard in Cöln

} Direktoren.

Albrecht Ferdinand in Mannheim

Arends Carl in Mannheim

Ehrlich Wilhelm in Mannheim

} stellvertretende Direktoren.

Das werbende Kapital des Konzerns (Aktienkapital und Obligationsanleihe) beträgt 12 300 000 Mk., die Kapitalreserve insgesamt 1 146 530 Mk. Ständig beschäftigt werden 2172 Personen, nämlich 544 kaufmännische und technische Beamte (einschließlich des Vorstandes), 1002 Kapitäne, Schiffsführer und sonstige Schiffsmannschaft, 626 Lagerhaus-, Werft- hallen- und Werkstätten-Arbeiter.

Der Konzern verfügt über nachstehende Betriebsmittel:

Schiffspark.

13 Radschleppdampfer mit 12 050 i. P. S. Maschinenleistung,

15 Schraubenschleppdampfer mit 4610 i. P. S. Maschinenleistung,

18 Güter-Schraubendampfer mit 9365 t Ladefähigkeit,

143 eigene Schleppkähne mit 132 063 t Ladefähigkeit,

7 Seedampfer mit 8090 t Ladefähigkeit.

Von den 18 Güterschraubendampfern versehen gegenwärtig 15 mit einer Gesamtladefähigkeit von 8229 t den Mittelrhein-Eilgutdienst und 3 mit einer Gesamtladefähigkeit von 1136 t sind dem Cölner Beurtdienst (Cöln—Rotterdam und Cöln—Antwerpen) zugeteilt. Von den Schleppkähnen fahren zurzeit 117 mit 117 244 t Ladefähigkeit im Oberrhein-Seehäfen-Gemeinschaftsdienst, 26 mit 14 819 t Ladefähigkeit gehören dem Cölner Beurtdienst an.

7. Gruberspeicher, sechsstöckiger Steinbau mit Keller, Schüttböden und Überschlagsilos. Fassungsvermögen 5600 t Schwerfrucht. Ausrüstung: 1 Schiffselevator von 80 t Stundenleistung, 2 Dampfkranen; im Innern 1 Aufzug, 1 Elevator und Putzerei;
8. Werftspeicher der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, sechsstöckiger Steinbau mit Schüttraum für 7500 t Getreide und Überschlagsilos, ausgestattet mit 3 elektrischen Kranen, 2 elektrisch betriebenen Lastaufzügen, 2 Innen-Elevatoren.

Neuer Rheinkai:

9. Werfthalle III der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, einstöckiger Steinbau mit Keller, für die Abfertigung des Talverkehrs nach den Seehäfen; ausgerüstet mit fünf elektrischen Kranen, einem Aufzug im Innern, einem Faßaufzug vom Keller; dazu ein Kohlenlager von 1760 qm;
10. Werfthalle IV der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, 1762 qm umfassend, zur Lagerung von Gütern des freien Verkehrs;
11. Halle der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Steinbau, unterkellert, für die Abfertigung des Mittelrhein-Bergverkehrs sowie des Importverkehrs; ausgestattet mit 4 Aufzügen im Innern, 1 Faßaufzug, 6 elektrischen Kranen;
12. Werfthalle II der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Steinbau mit Keller, ausgerüstet mit 3 elektrischen Kranen und 2 Aufzügen im Innern;
13. Werfthalle I der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, zweistöckiger Steinbau, unterkellert, ausgerüstet mit 6 elektrischen Kranen;
14. Halle am Rheinvorland (früher Lanzsche Halle), Holzbau mit einem elektrischen Kran von 4000 kg Tragkraft und 18 m Ausleger.

Luitpoldhafen:

15. Halle der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, zwei- und dreistöckiger Steinbau, ausgestattet mit 3 elektrischen Kranen;
16. Halle V der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, zweistöckiger Steinbau, ausgestattet mit 2 elektrischen Kranen, 3 elektrischen Aufzügen im Innern.

Unser Lagerhaus in S t r a ß b u r g (Abbildung 19—24), unmittelbar an der Einfahrt vom Rhein in den Rheinhafen gelegen, ist ganz aus Eisenbeton hergestellt und besteht aus:

1. einer Siloabteilung mit 70 größeren und kleineren Silos mit einem Gesamtfassungsvermögen von rund 7000 t Schwerfrucht;

2. einer Schüttbodenabteilung von 6 Stockwerken, die rund 12 000 t Schwerfrucht faßt und mit einer umfangreichen, elektrisch betriebenen Putzereinlage versehen ist;
3. einer Stückgutwerfthalle von 70 m Länge mit 2 Stockwerken für die Lagerung von Gütern aller Art;
4. einer Kellerabteilung, insbesondere für die Lagerung von Öl, Wein und anderen dergleichen Gütern.

Die Gesamtlagerfläche der Kaianlage beträgt ohne die Siloabteilungen rund 19 000 qm, die Länge der Kaianlage überhaupt 350 m, wovon 170 m überbaut sind. Dem Güterumschlage dienen 1 fahrbarer Getreideelevator mit einer Leistungsfähigkeit von 100 t pro Stunde und 5 elektrische Vollportalkräne.

Die Speicheranlage am Agrippina-Ufer in Cöln (Abbildung 25—31) ist ein in seiner ganzen Ausdehnung unterkellertes Gebäude aus Eisenbeton von 200 m Länge, 22 m Tiefe und 30 m Firsthöhe; sie besteht aus einem breiten Mittelbau mit 9 Lagergeschossen und zwei niedrigeren Seitenflügeln mit je 7 Lagergeschossen. Die gesamte Nutzfläche beträgt rund 27 000 qm. Im Erdgeschoß wickelt sich insbesondere der Umschlag von Stückgut ab, während die Obergeschosse des Mittelbaues der Getreidelagerung dienen und mit einer Getreideförderanlage ausgestattet sind. Die Obergeschosse der beiden Flügelbauten sowie der ganze Keller sind zur Lagerung von Stückgütern des freien Verkehrs bestimmt. Auf dem Kai sind 7 Portal- bzw. Halbportal-Kranen aufgestellt.

Das dieser Speicheranlage benachbarte, von der Warenkreditanstalt A.-G. in Cöln gepachtete Lagerhaus, ein unterkellertes fünfstöckiger Steinbau von 60 m Länge und 23 m Tiefe, mit sechstem Fachwerkobergeschoß, faßt 110 000 Sack (11 000 t) Schwerfrucht. Es ist ausgestattet mit einem Außen-Elevator von 50 t Stundenleistung und einem Portalkran.

Unser an der Prins Hendrik-Kade in Rotterdam (Abbildung 35—40) gelegenes Verwaltungsgebäude hat 40 m Front und eine Tiefe von 15 m. Zu ebener Erde enthält es vier Lagerräume. Im ersten Stockwerk befinden sich die Geschäftsräume, im zweiten die Registratur, Telephonzentrale, 2 geräumige Musterkammern und 2 Wohnungen. Der vor dem Gebäude liegende, für die Entladung der Talkähne bestimmte Kai ist 280 m lang und wird von 2 elektrisch betriebenen Kranen befahren. Die Beladung der Bergkähne geht an der Park-Kade an einem 168 m langen Kai, die Abfertigung des Cölner Beurtdienstes an der Wester-Kade an einem 158 m langen Kai und im Leuve Haven an einem 140 m langen Kai vor sich.

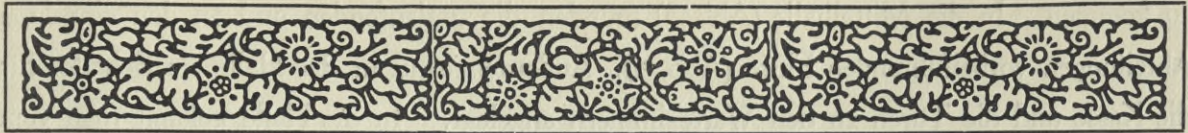
In Antwerpen (Abbildung 41—44) verfügen wir:

1. im Bassin Kattendijk auf Nr. 16 über eine Ladestelle mit 120 m Kailänge und einen Kaischuppen von 2480 qm Grundfläche, ausgestattet mit 3 hydraulischen Kranen;
2. über eine Ladestelle von 60 m Kailänge auf Nr. 41 mit einem Schuppen von 394 qm Grundfläche, ausgestattet mit einem hydraulischen Kran;
3. über eine Anlegestelle auf Nr. 46 mit 100 m Kailänge.

Unsere Londoner Niederlassung, die Rhine & Sea Transport Company, Limited, hat vor kurzem ihr Hauptbureau von 19/20 Water Lane, Great Tower Street, London E. C., unter welcher Adresse das City Office bestehen bleibt, nach New Hibernia Chambers, South Side London Bridge verlegt, wo seit einiger Zeit unsere Dampfer längsseits New Hibernia Wharf (Abbildung 45—48) abgefertigt werden. Diese Wharf ist außerordentlich günstig im Mittelpunkt Londons, unmittelbar oberhalb London Bridge an den verkehrsreichsten Straßen der Stadt gelegen, hat eine Wasserfront von 500 Fuß (152,5 m), sechsstöckige Lagerbaulichkeiten mit einer Gesamtlagerfläche von 437 384 □-Fuß und ist mit den modernsten maschinellen Einrichtungen versehen, u. a. 2 auf der Jetty errichteten elektrischen Auslegekränen, welche je einen Radius von 65 Fuß haben und Güter von jedem Punkte einer Grundfläche von etwa 12 950 □-Fuß senkrecht zu heben vermögen, ohne ihre Basis zu verändern. Ferner befinden sich am Werftgebäude selbst außer verschiedenen kleineren Hebevorrichtungen 2 weitere Auslegekräne mit einer Führweite von 70 bzw. 60 Fuß.

Der Rhein-Seedampfer „Westfalia“, am 23. September 1913 von See kommend, war der erste Dampfer, der mit einer Stückgutladung (1250 t) unter London Bridge passierte und damit in London ein gewisses Aufsehen erregte.





Das neue Verwaltungsgebäude am Mühlauhafen in Mannheim.



egenüber dem alten Heim der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, jenseits des Verbindungskanals zwischen Mühlauhafen und Zollhafen, zugleich die Kopfseite des Mühlauhafens abschließend, erhebt sich der Neubau, der für die Zukunft die vereinigten Gesellschaften aufnehmen wird.



Die Haupt- oder Nordfront des neuen Hauses (Abb. 1), die sich im Wasser des Hafens spiegelt, gibt durch ihre langgestreckte Form den Hafenanlagen mit ihren verschiedenartigen Gebäuden einen schönen Abschluß und leitet mit ihrer geringen Höhe zu den Wohnhäusern der Zollverwaltung über, wie es die Silhouette bei Abb. 1 deutlich erkennen läßt. Der von Anfang an verfolgte Gedanke, ein seinen Charakter als Nutzbau zur Schau tragendes Gebäude zu errichten, wurde streng durchgeführt, doch verstand es der Erbauer, durch die Zusammenstellung der Formen und Materialien ohne Überschreitung der festgelegten Baukosten den Bau so auszuführen, daß er die Bedeutung der vereinigten Gesellschaften würdig und vornehm zum Ausdruck bringt. Die den Bureau- und Verwaltungsgebäuden vielfach anhaftende Ausdruckslosigkeit und Nüchternheit ist bei unserem neuen Hause glücklich vermieden. Allen praktischen, hygienischen und künstlerischen Forderungen Rechnung tragend, läßt es klar seinen Zweck auch äußerlich erkennen.

Das Hauptgeschoß (Abb. 2) nimmt mit Ausnahme der Buchhaltung, Registratur und Telefonzentrale alle Geschäftsräume auf. Um den großen Lichthof sind die Geschäftsräume so gruppiert, daß das Publikum mit jeder Abteilung direkt verkehren kann, ohne die eigentlichen Geschäftsräume zu betreten und mit dem inneren Betrieb irgendwie in Berührung

zu kommen. In die Mittelhalle (Abb. 3) münden die umlaufenden und an den einzelnen Abteilungen vorbeiführenden Flure (Abb. 4). Außerdem sind in der Halle ein Schalter für die Kasse und die Türen zu den Wartezimmern angelegt. In die Halle gelangt man vom Haupteingang (Abb. 5) aus durch das Haupttreppenhaus, an dem sich seitlich der Aufenthaltsraum für den Pförtner befindet. Die einzelnen Bureau Räume sind durch Wände mit großen verglasten Öffnungen getrennt, jedoch so, daß trotz der Trennung eine allgemeine Übersicht möglich ist. Abb. 6 zeigt eine Bureauabteilung mit anschließendem Chefzimmer und Schreibmaschinenraum. Die von dem linken umlaufenden Flur erreichbaren Direktionszimmer sind zu einer Raumgruppe vereinigt und können von dem Personal, ohne mit dem Publikum in Berührung zu kommen, erreicht werden.

Vom Haupteingang aus gelangt man durch das Haupttreppenhaus über die seitlichen Treppen zum Untergeschoß (Abb. 8a). Das Untergeschoß enthält die große Registratur, einen feuersicheren Aktenraum und einen Aufbewahrungsraum für Akten, die Garderoben, Toiletten und Waschräume für Damen und Herren, sowie zwei Wohnungen für Pförtner und Kassenboten, den Heizkeller und den Vakuumraum. Es hat zwei Nebeneingänge, die sowohl den Zugang für die Wohnungen bilden, als auch den beiden Nebentreppenhäusern als Notausgänge dienen. Die Nebentreppenhäuser verbinden die sämtlichen Geschosse und dienen nur dem inneren Verkehr.

Im Obergeschoß (Abb. 8b) sind links die Buchhaltung mit Chefzimmer und Schreibmaschinenraum, Telephon- und Telegraphenzentrale untergebracht. Rechts liegt der große Sitzungssaal (Abb. 7) mit Konferenzzimmer, Garderobe und Toilette. Die Haupttreppe soll hauptsächlich für den Verkehr zum Sitzungssaal dienen, während für das Personal die Nebentreppenhäuser bestimmt sind. Die Anordnung des Obergeschosses ermöglicht, daß bei Ausdehnung des Geschäftsumfanges ohne Betriebsstörung die Bauteile seitlich und an der Hinterfront für Bureau Räume erhöht bzw. das ganze Stockwerk aufgebaut und ausgebaut werden kann.

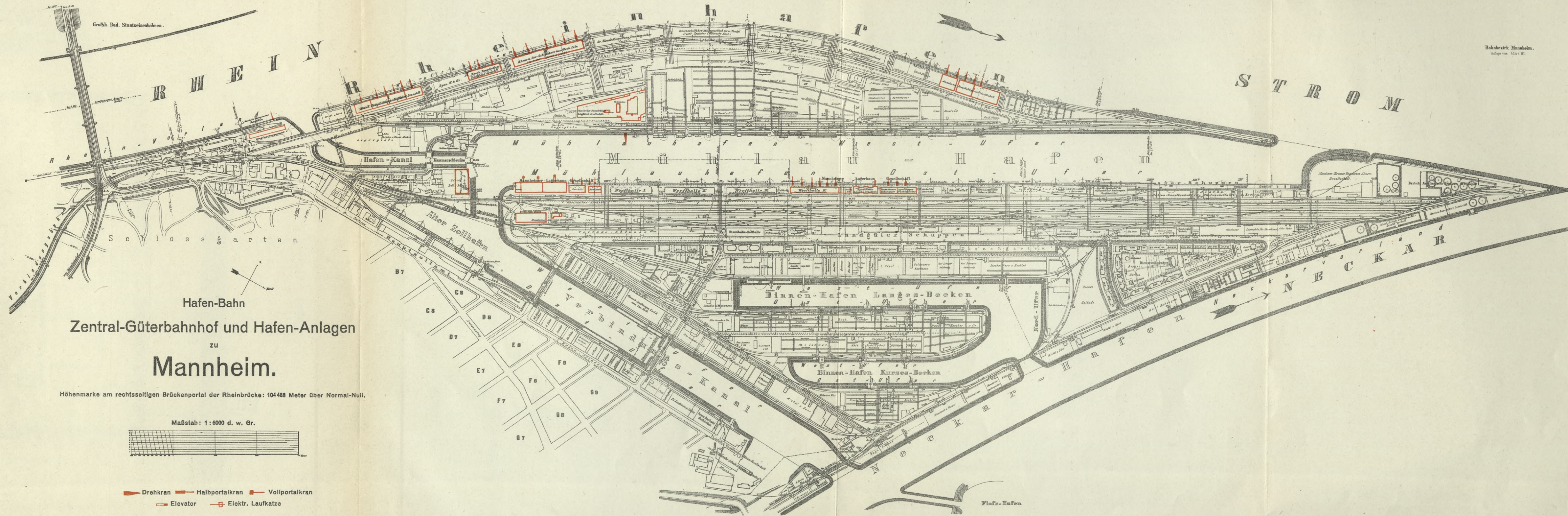
Das Gebäude ist unter Berücksichtigung aller bewährten Mittel, die der Baukunst heute zur Verfügung stehen, ausgeführt. Für die Decken, Unterzüge und Stützen ist Eisenbeton verwandt worden, die Außenwände sind massiv aus Ziegelstein hergestellt. Die Fußböden sind fugenlos mit angekehltem Sockel ausgeführt. Die Schränke wurden überall in die Wände eingebaut, so daß schwer zugängliche Stellen, an denen sich Staub ablagern könnte, nirgends entstanden sind. Die Erwärmung des Gebäudes erfolgt durch eine Niederdruckdampfheizung. Durch Anordnung von Zu- und Abluftkanälen ist für zugfreien, ständigen Luftwechsel Sorge

getragen. Die eintretende Frischluft wird überall durch die Heizkörper sofort erwärmt. Für die Beleuchtung ist durchweg elektrisches Licht verwendet. In den Bureauräumen erfolgt die Beleuchtung durch halbindirekt wirkende Beleuchtungskörper.

Der Schöpfer der gesamten Anlage ist der Architekt Carl Schröder in Düsseldorf, welcher auch die Leitung ausübte. Als Platzbauleiter wirkte Architekt J. Dräger, Mannheim. Die Bauzeit betrug elf Monate vom ersten Spatenstich bis zur Vollendung und Übergabe. Die Bauarbeiten und Lieferungen wurden fast durchweg von Mannheimer Firmen ausgeführt.



BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Bahnbezirk Mannheim.
 Anlage von Max Witt.

Großh. Bad. Staatseisenbahnen.

R H E I N

S T R O M

Schlossgarten

Hafen-Bahn

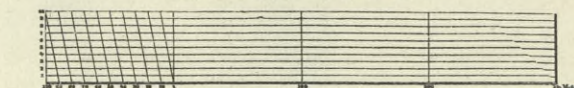
Zentral-Güterbahnhof und Hafen-Anlagen

zu

Mannheim.

Höhenmarke am rechtsseltigen Brückenportal der Rheinbrücke: 104.488 Meter über Normal-Null.

Maßstab: 1:6000 d. w. Gr.

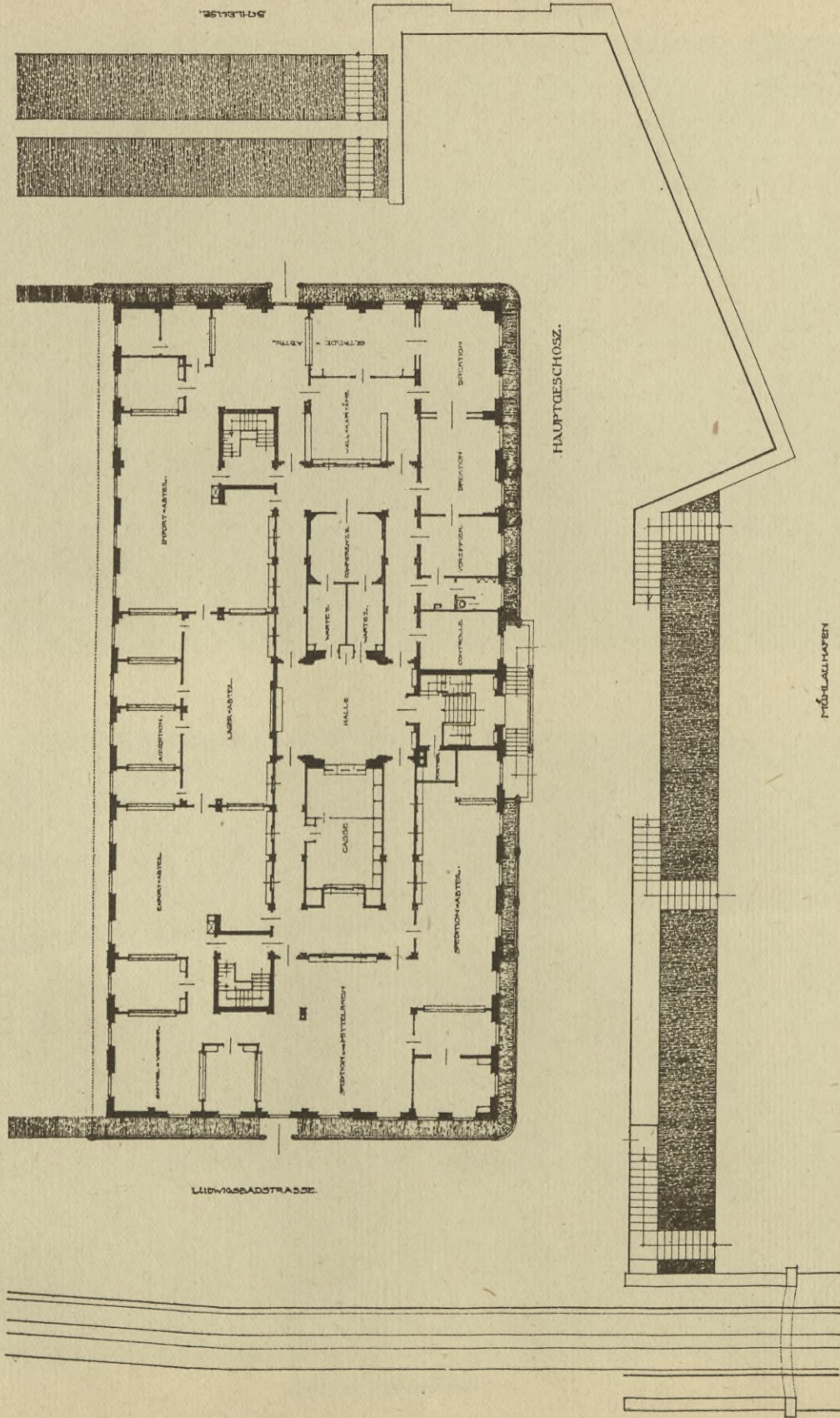


- ▶ Drehkran
- ▬ Halbportalkran
- ▬ Vollportalkran
- ▭ Elevator
- ▭ Elektr. Laufkatze

Fluß-Hafen

Abbildung 2.

Das neue Verwaltungsgebäude am Mühlhafen zu Mannheim.



Grundriß des Hauptgeschosses.

BIBLIO

ККАКОВ

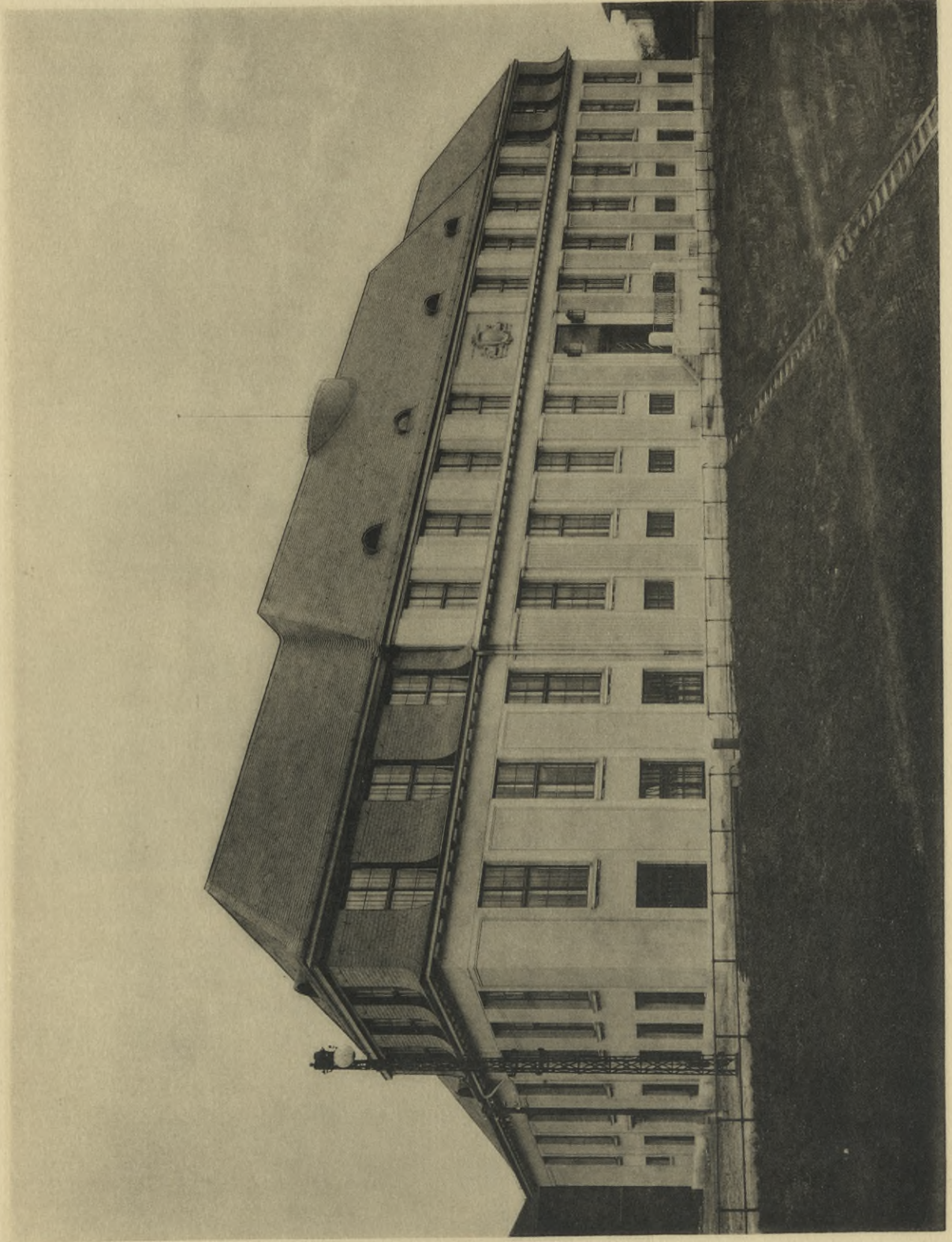
284

Das neue Verwaltungsgebäude. (Mittelhalle.)



(Umlaufender Flur.)

BIBLIOTEKA TECHNICZNA
KRAKOW



Das neue Verwaltungsgebäude. (Nordfront mit Haupteingang.)

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

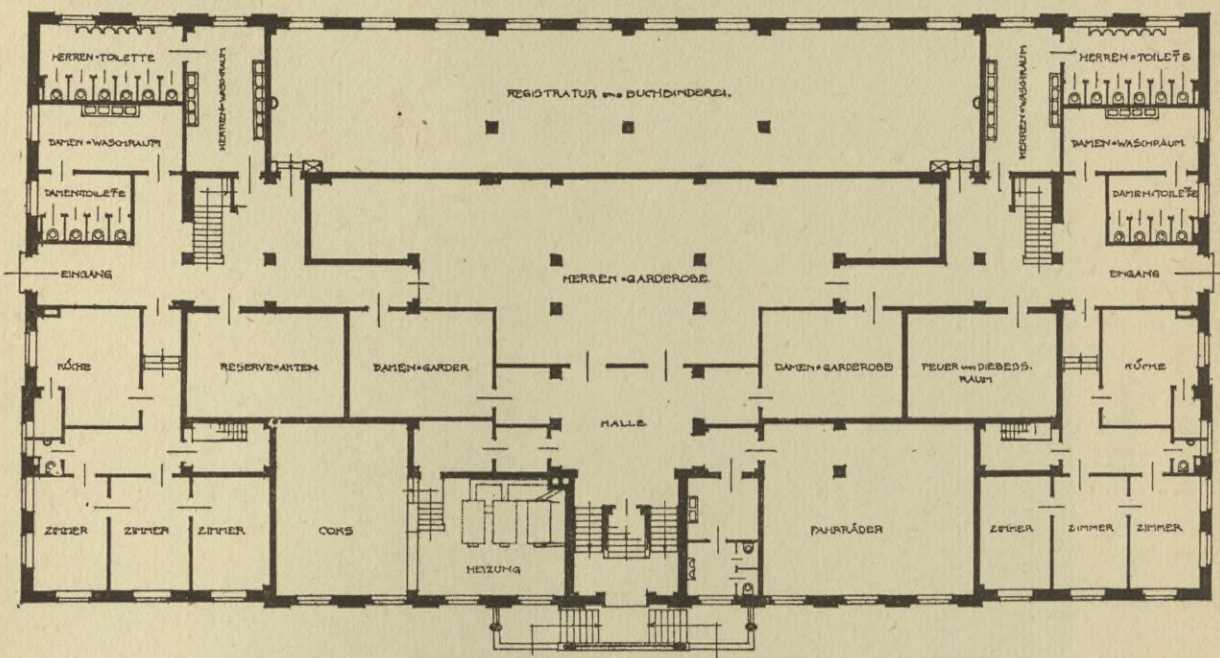
Das neue Verwaltungsgebäude. (Büroabteilung mit anschließendem Chefzimmer.)



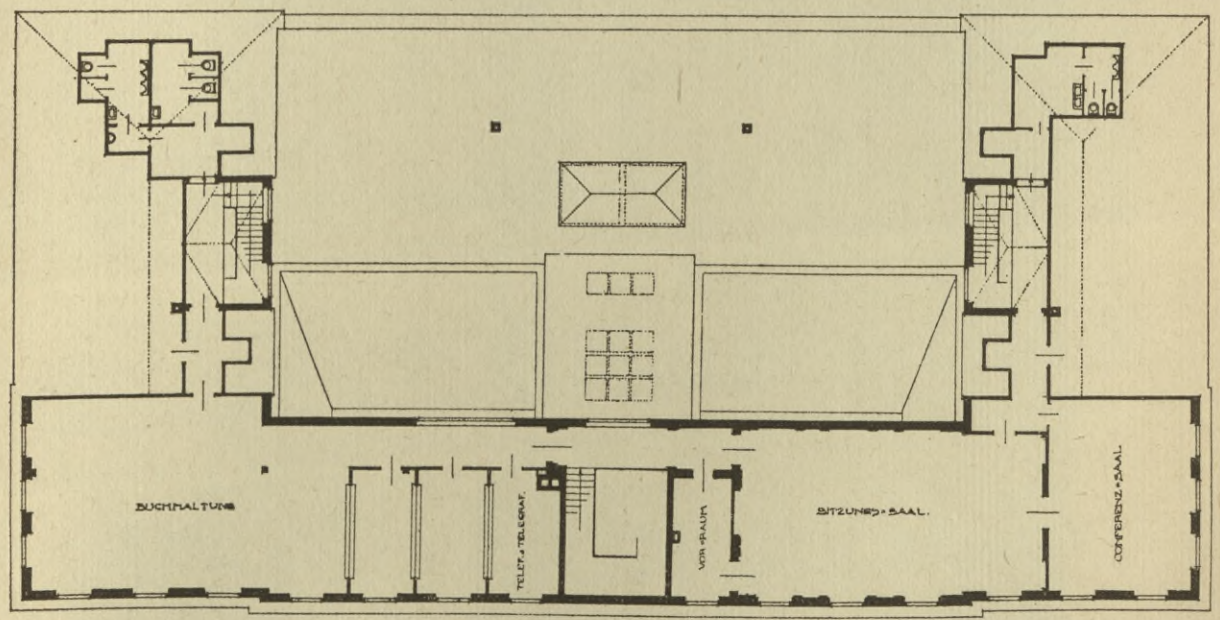
(Sitzungssaal.)

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Das neue Verwaltungsgebäude.

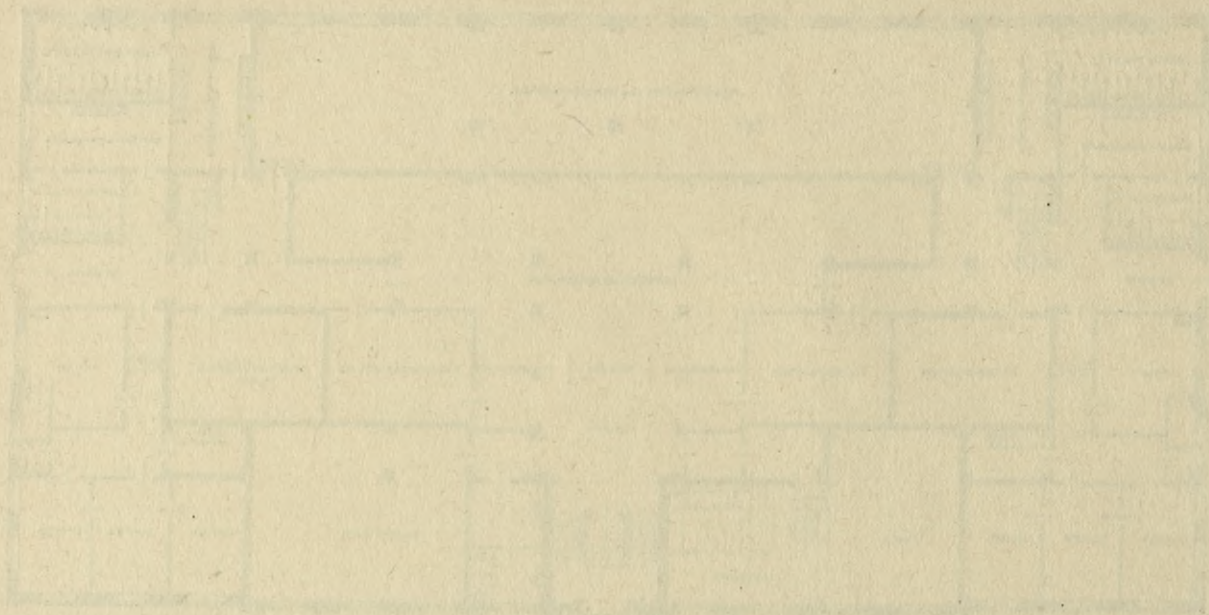


UNTERGESCHOSZ.

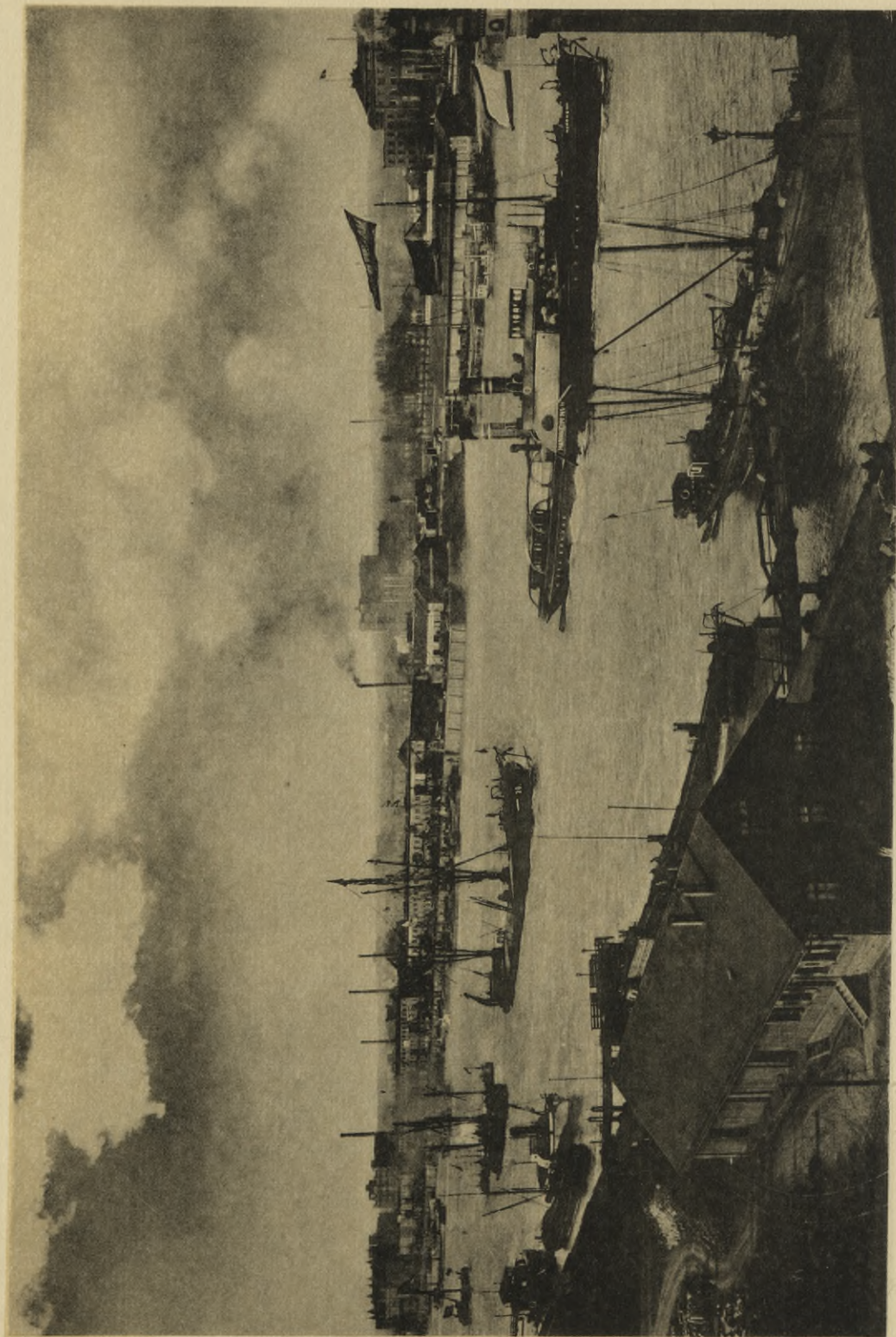


OBERGESCHOSZ.

Grundriß des Unter- und Obergeschosses.

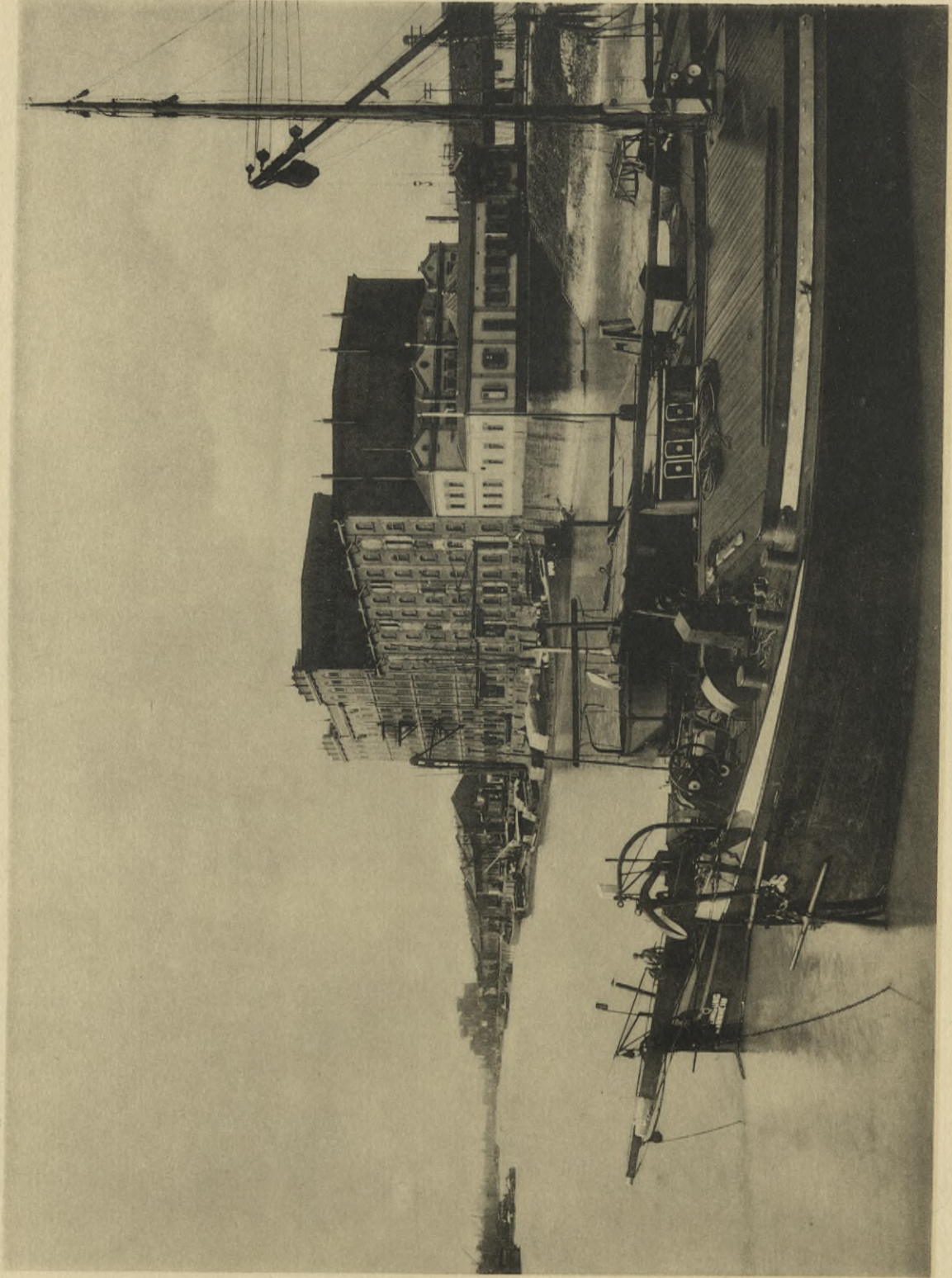


BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Schleppdampfer „Mannheim VII“ mit Schleppzug vor Mannheim.

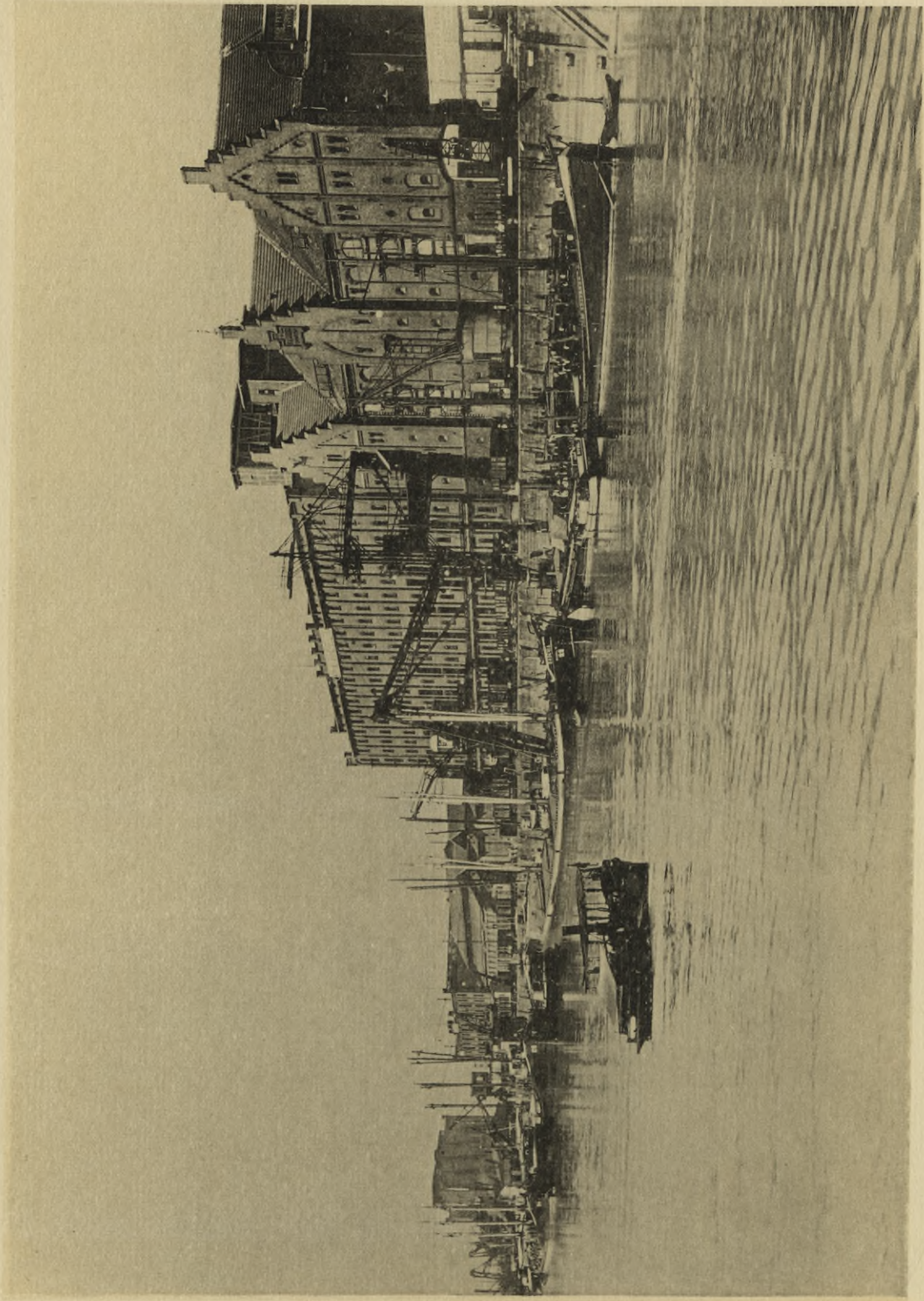
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Getreide-Transitlager (Silospeicher) und alte Lagerhäuser der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft im Mühlauhafen zu Mannheim. Anbau vorn: deren bisheriges Verwaltungsgebäude.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Abbildung 11.



Gruberspeicher und Werftspeicher der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft im Mühlauhafen zu Mannheim.

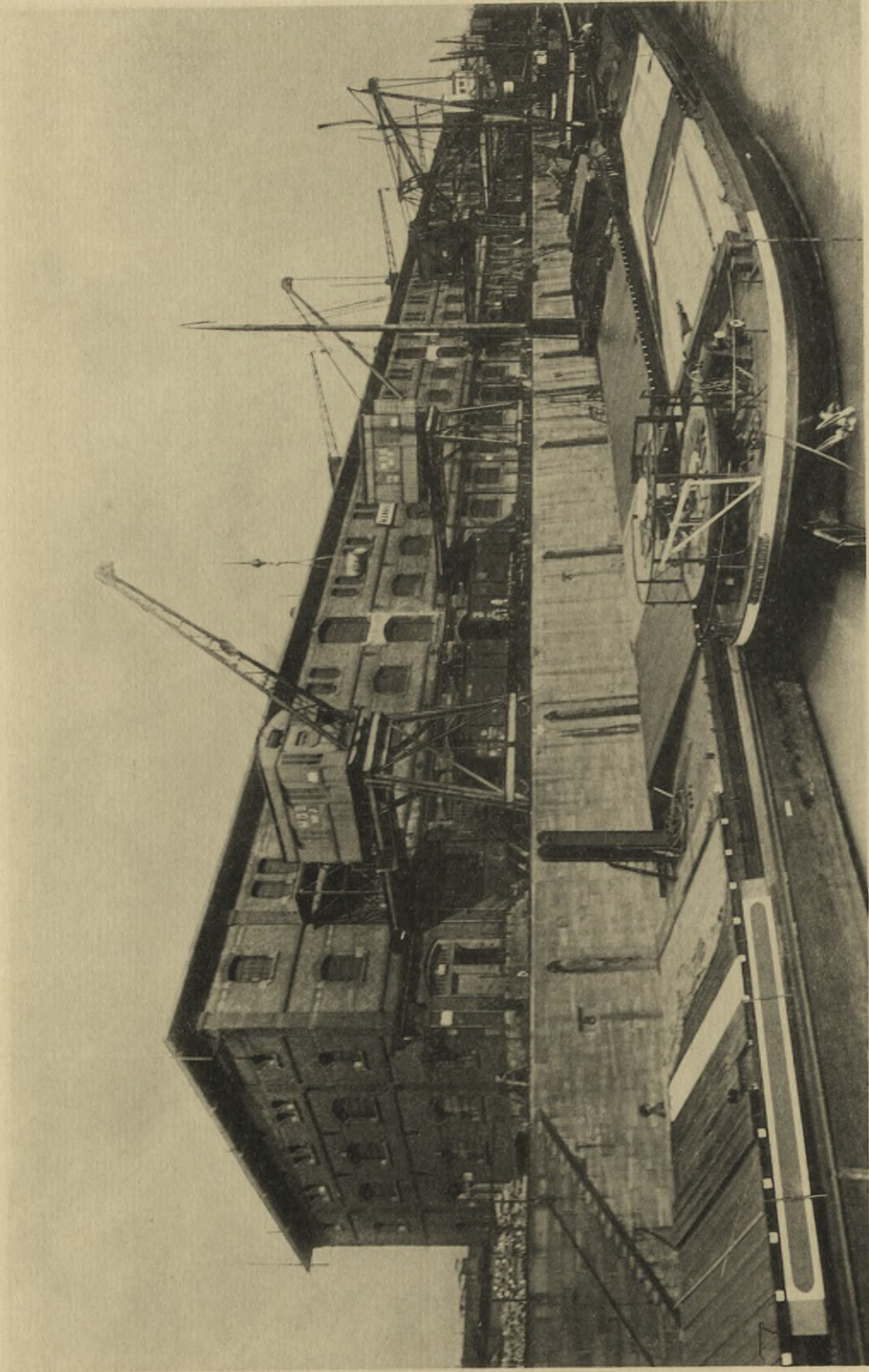
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Werfthalle III der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft im Rheinhafen zu Mannheim.



Werfthalle I der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft im Rheinhafen zu Mannheim.

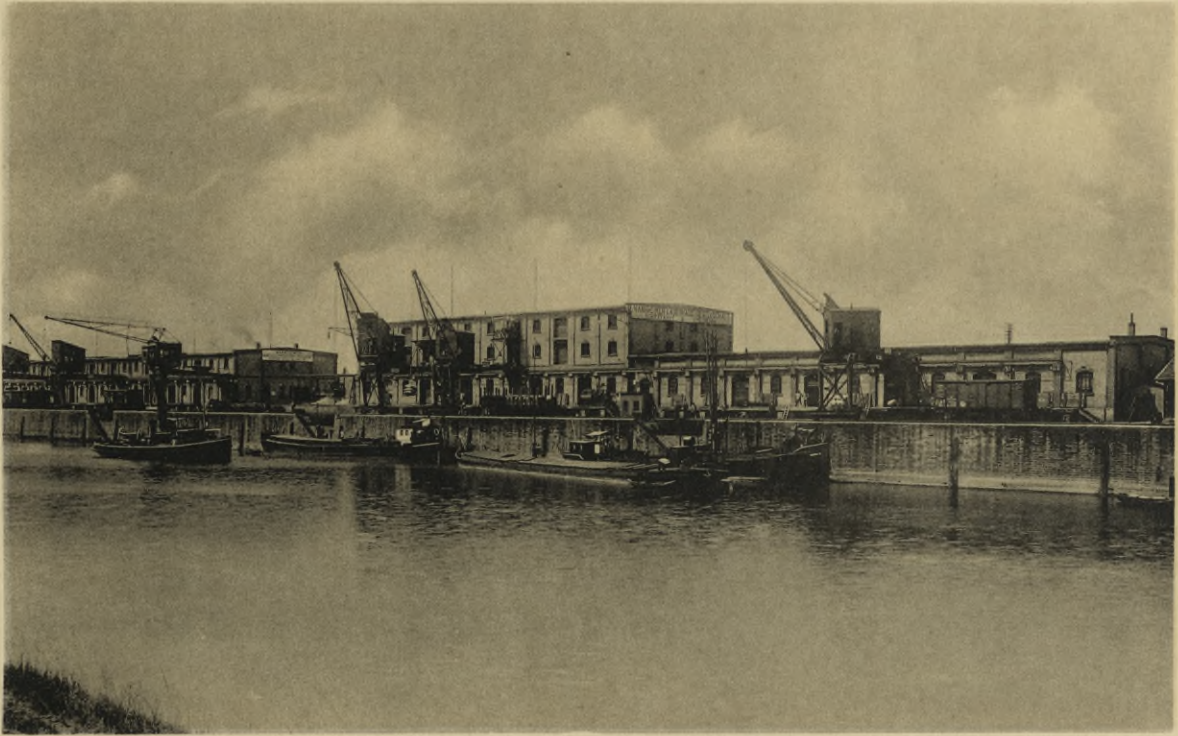
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKOW



Werfthalle II der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft im Rheinhafen zu Mannheim.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKOW

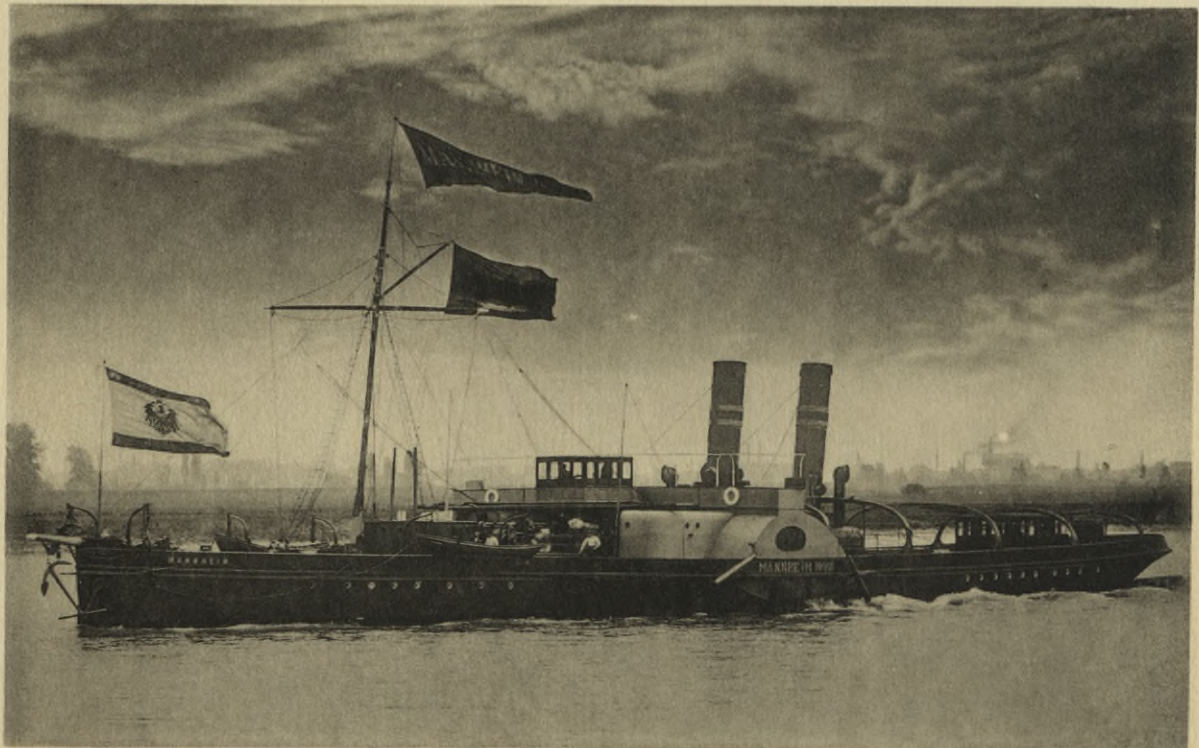
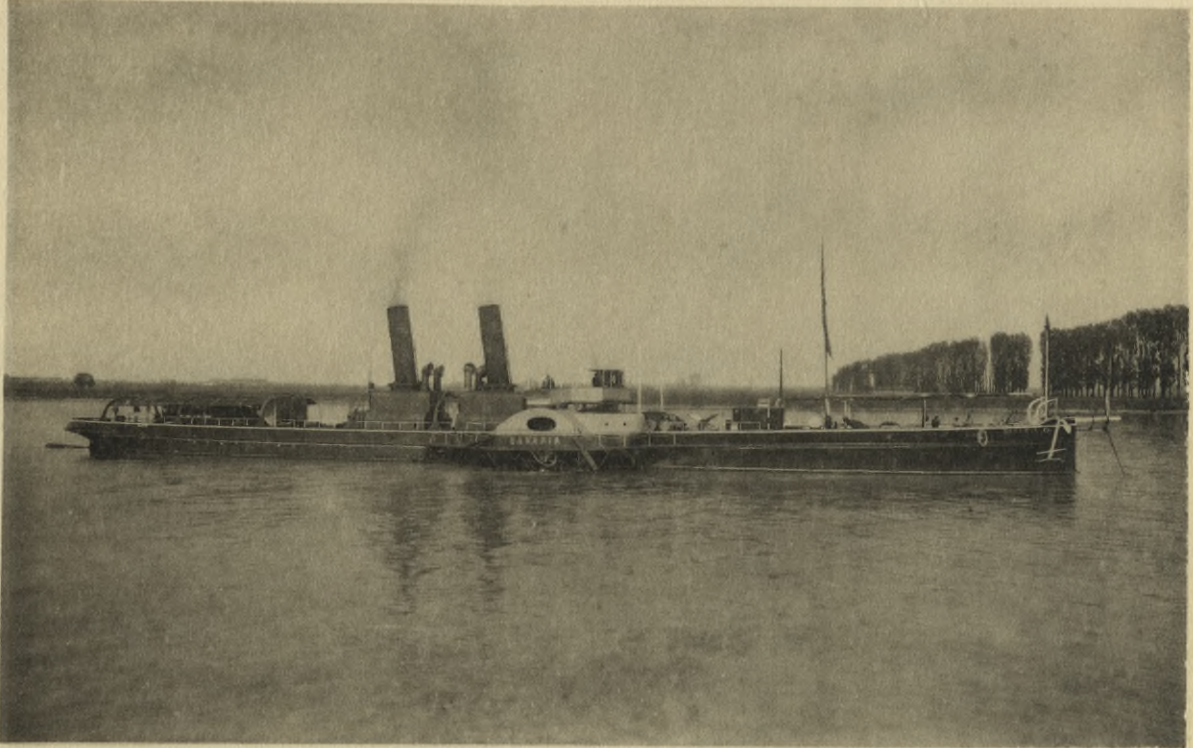
Werfthallen der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft
im Luitpoldhafen zu Ludwigshafen a. Rhein.



Lagerhaus der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft im Rheinhafen zu Mannheim.

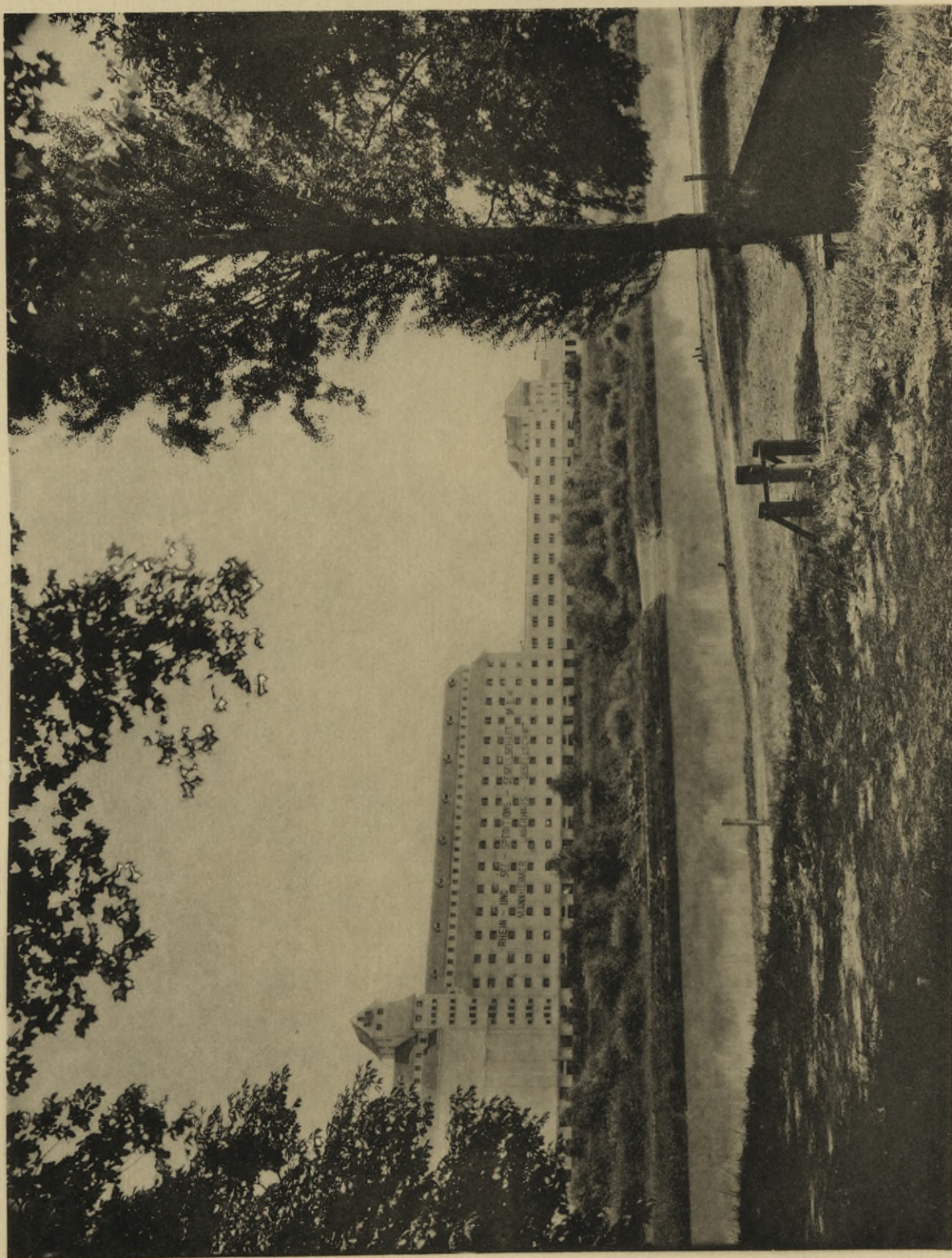
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Schleppdampfer „Bavaria“.



Schleppdampfer „Mannheim VII“.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKOW



Getreidespeicher und Werfthalle in Straßburg von der Landseite.

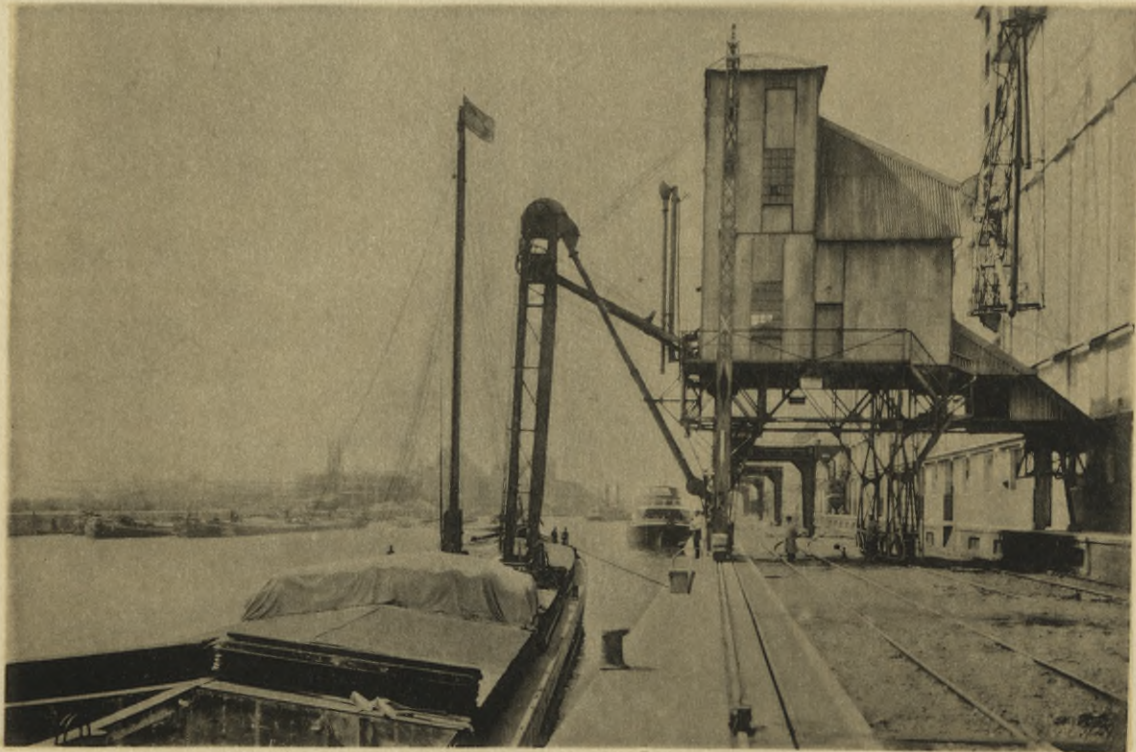
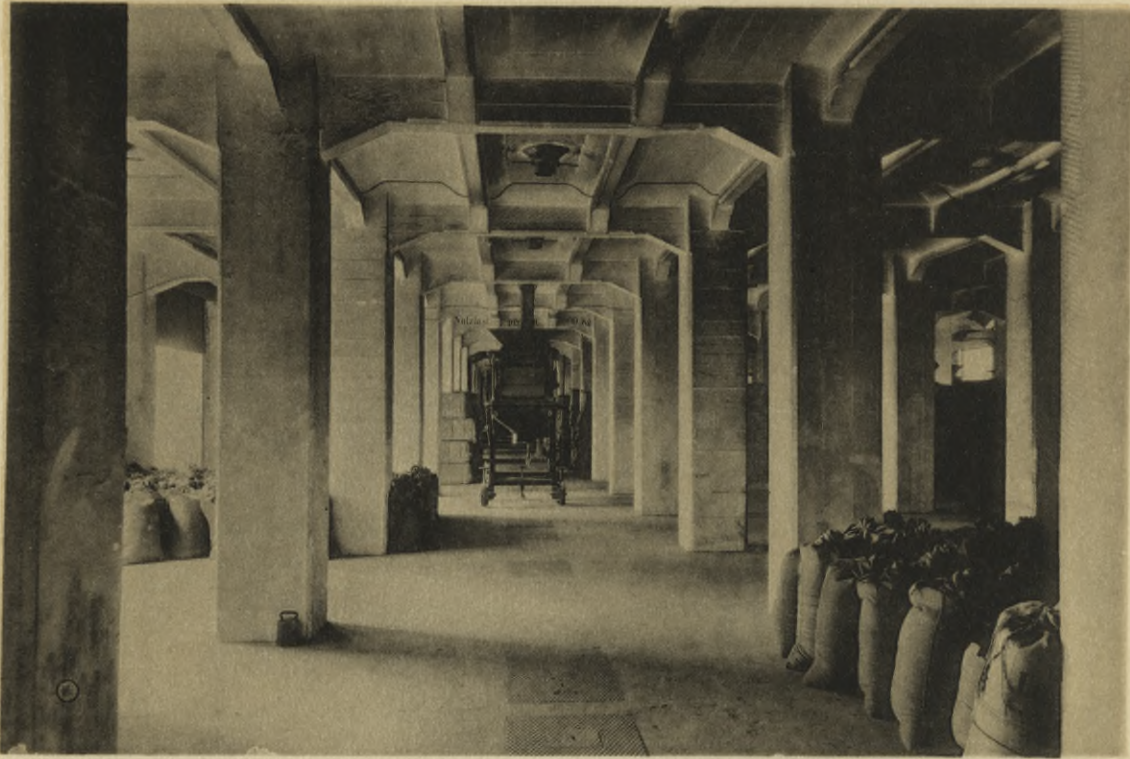
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Getreidespeicher und Werfthalle in Straßburg von der Wassenseite.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

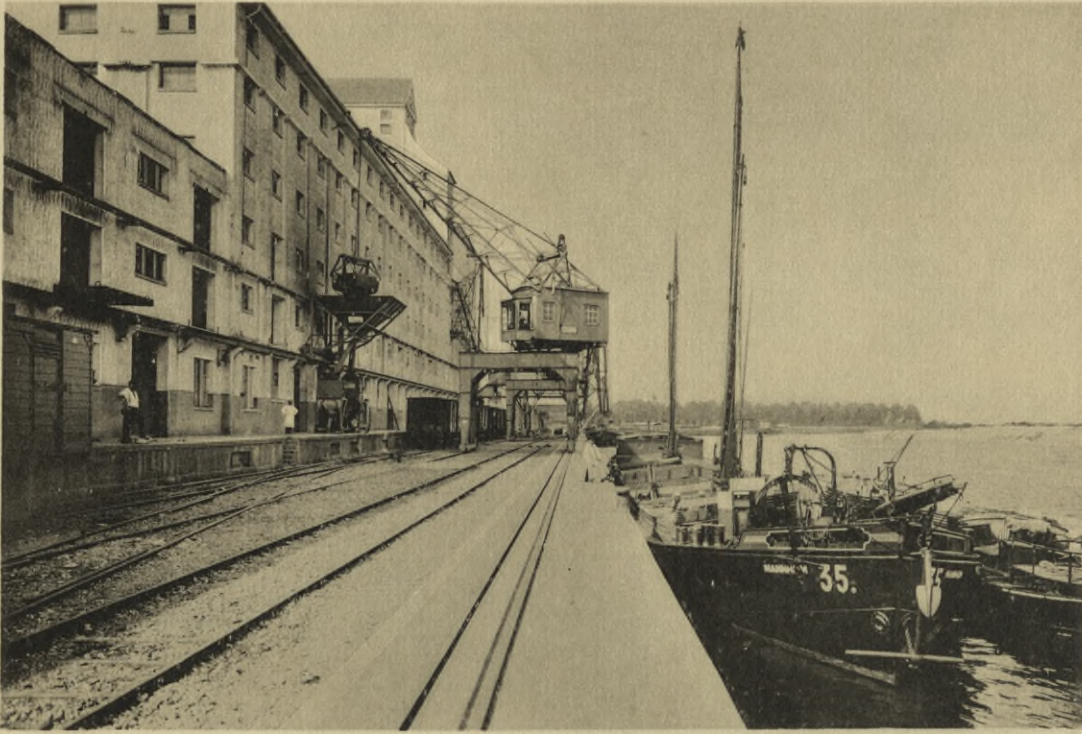
Getreidespeicher in Straßburg. Innenansicht des Erdgeschosses.



Getreidespeicher in Straßburg. Getreide-Elevator.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Getreidespeicher in Straßburg. Ausladung von losem Getreide durch elektrischen Kran mit Selbstgreifer.



Straßburg. Innenansicht aus dem Verwaltungsgebäude.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



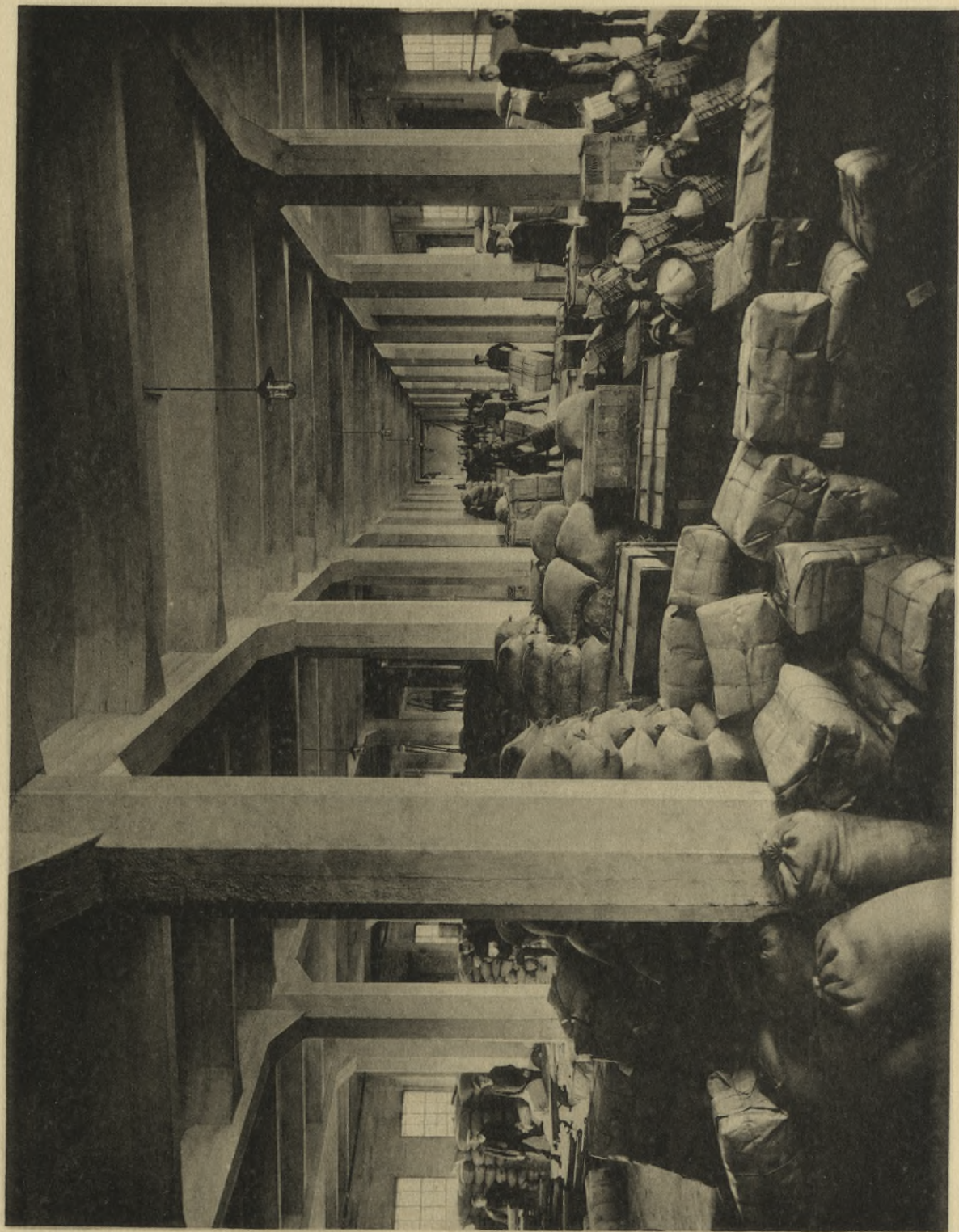
Rheinseddampfer „Westfalia“ vor Cöln.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Speicheranlage am Agrippinaufer in Cöln von der Wasserseite.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Speicheranlage am Agrippinaufer in Cöln. Innenansicht des Erdgeschosses.

Speicheranlage am Agrippinaufer in Cöln von der Landseite.



Getreidelagerhaus II (Warenkreditanstalt) in Cöln.

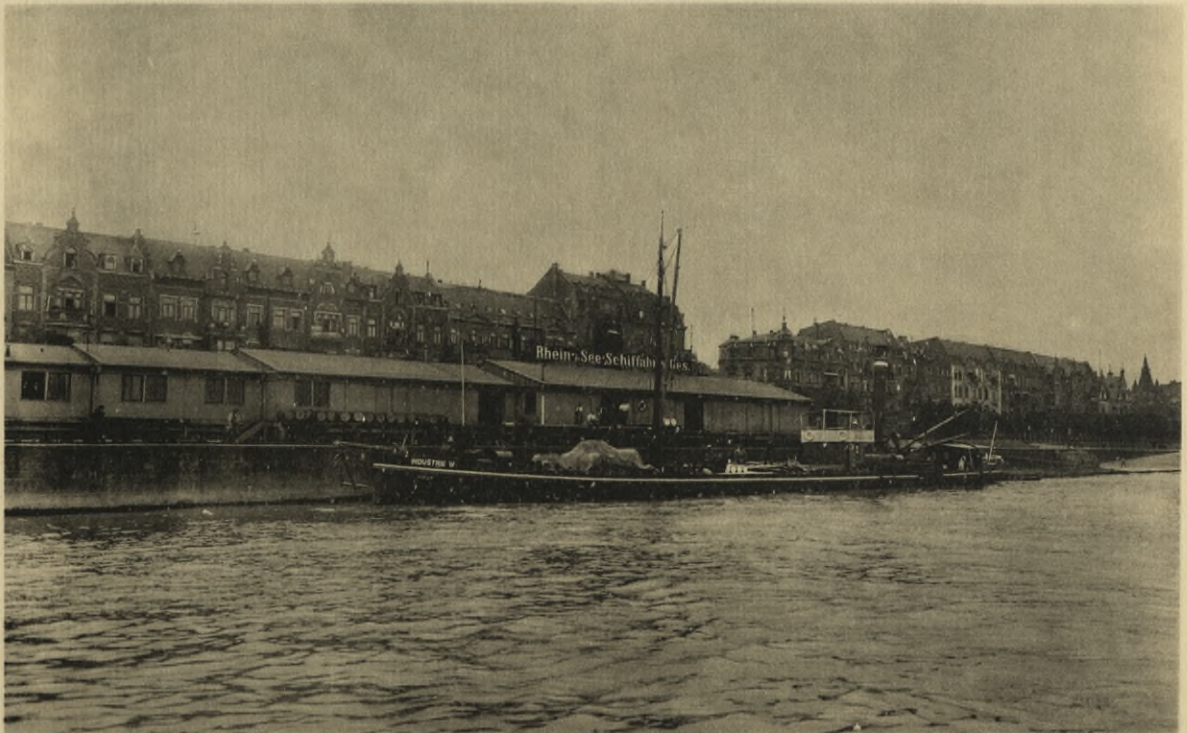
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Speicheranlagen in Cöln. Gesamtansicht.



Verwaltungsgebäude in Cöln.

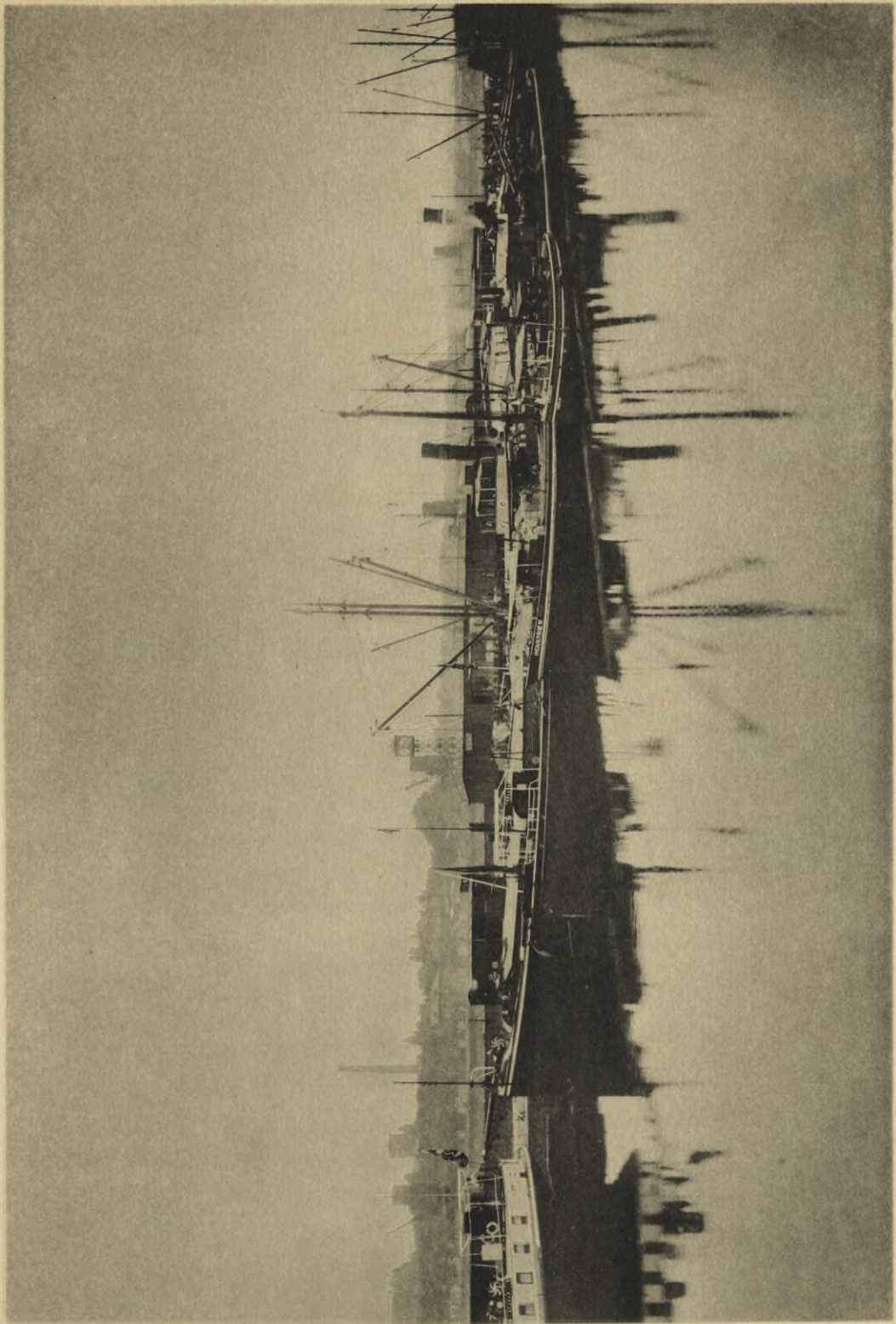
Verwaltungsgebäude in Mainz.



Ladestelle und Werfthalle in Mainz.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Abbildung 34.



Ladestelle und Werfthalle in Frankfurt a. Main.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Rotterdam. Verwaltungsgebäude und Ladestelle an der Prins Hendrik-Kade.



Rotterdam. Ladestelle an der Park-Kade.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

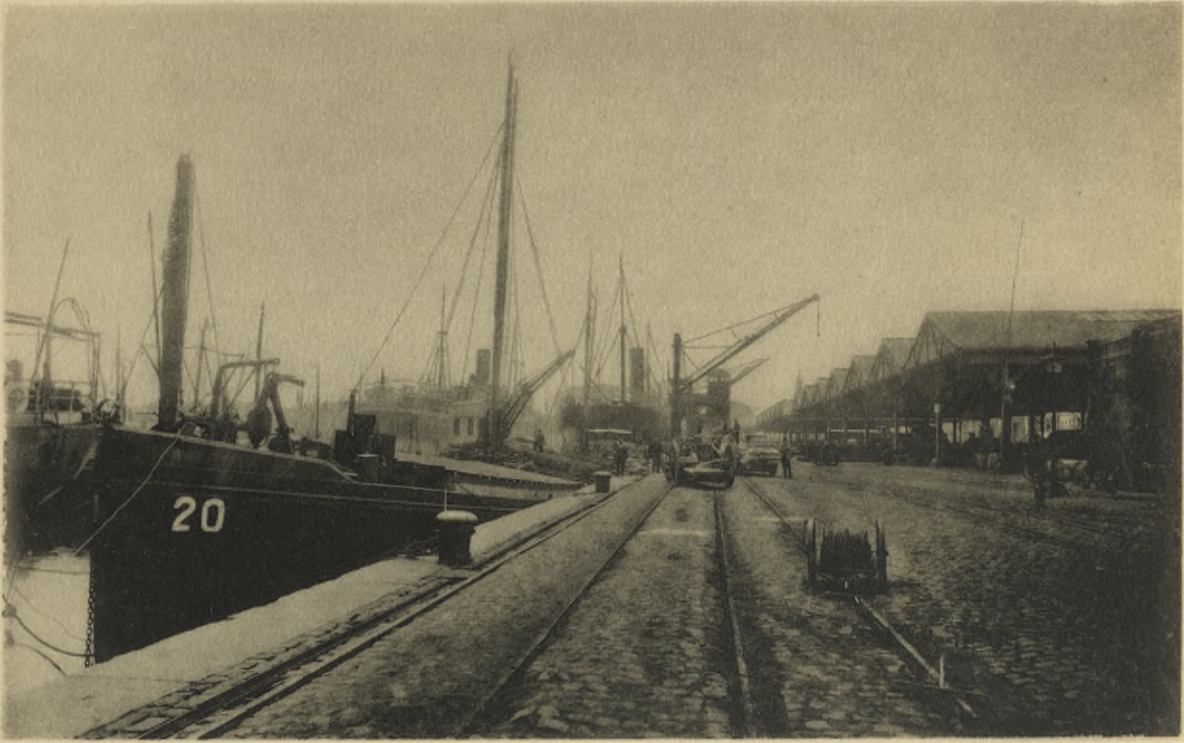
Rotterdam. Innenansicht aus dem Verwaltungsgebäude.



Rotterdam. Innenansicht aus dem Verwaltungsgebäude.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Antwerpen. Ladestelle auf N. 16 im Bassin Kattendyk.



Antwerpen. Ladestelle auf N. 41.

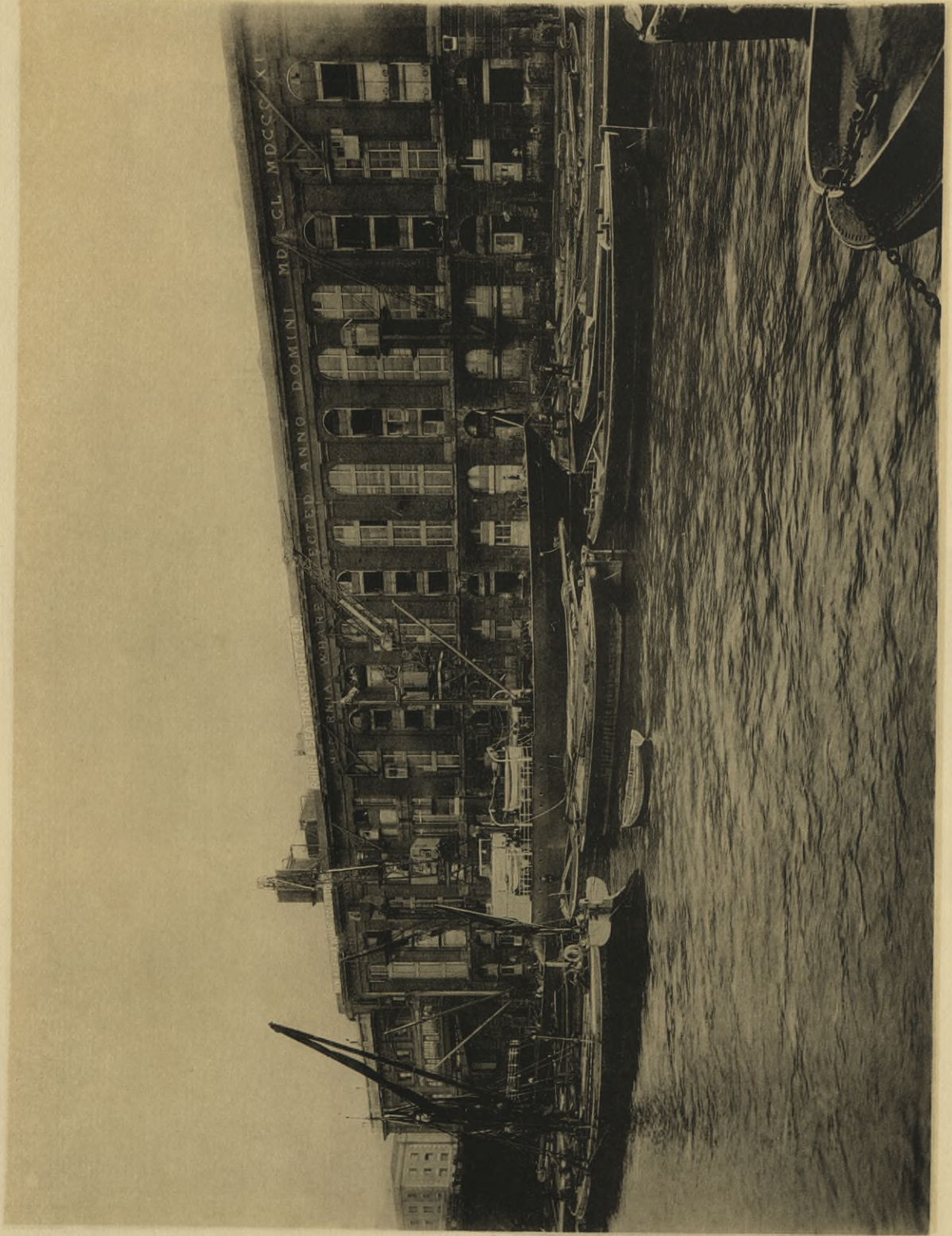
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Antwerpen. Innenansicht aus dem Verwaltungsgebäude.



Antwerpen. Ladestelle auf N. 46.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



New Hibernia Wharf in London. Betriebsanlage der Rhine and Sea Transport Company, Limited, mit Rheinseedampfer.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKOW

Rheinseedampfer „Badenia“ auf der Themse, stromaufwärts dampfend.



London. Innenansicht aus dem Verwaltungsgebäude.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW



Rheinseedampfer „Westfalia“ auf der Themse, London Bridge durchfahrend.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

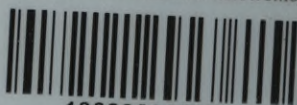
S. 61

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III 29331
L. inw.

Kdn. 524. 13. IX. 54

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305575