



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



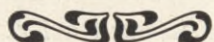
100000300318

Plan

Der Niederrhein

Wochenschrift.

Organ des Vereins rheinischer Binnenschiffahrtsinteressenten.

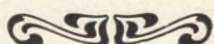


Sondernummer

ausgegeben zur IV. ordentlichen Hauptversammlung des Vereins

zu Crefeld am 17. September 1904.

F. Nr. 24770



Ruhrort.

1904.

92/154

Zum Geleite.

Der Verein, zu dessen IV. ordentlicher Hauptversammlung vorliegende Sonderausgabe unserer Wochenschrift erscheint, verdankt, ebenso wie „Der Niederrhein“ selbst, seine Entstehung nicht nur dem Wunsche, der Rheinschiffahrt und den grossen mit ihr zusammenhängenden Wirtschaftsgruppen in schiffahrtlicher Beziehung eine geeignete Interessenvertretung zu verschaffen, sondern vor allem auch dem in unserer modernen Zeit immer mehr zur Geltung kommenden Gedanken, diejenigen Kreise einander zu nähern, die sich bisher infolge ihrer geschäftlichen Tätigkeit zum Teil fremd, zum Teil gar feindlich gegenübergestanden haben. Das Verhältnis der Konkurrenz, das ja nach Lage der Dinge nun einmal unter Geschäftsleuten nicht zu beseitigen ist, sollte überbrückt werden durch die Ueberzeugung, dass bei allen denen, die mit ihrer Existenz und ihrer Berufstätigkeit auf ein gemeinsames Feld der Tätigkeit verwiesen sind, auch ausserordentlich weitgespannte gemeinschaftliche Interessen bestehen und eine Reihe von Fragen vorhanden sein müssen, die nur durch gemeinsames Handeln aller interessierenden Kreise gefördert werden können. Die vorliegende Sondernummer ist gewissermassen der äussere Ausdruck für diese Idee der Gemeinsamkeit aller mit der Rheinschiffahrt verbundenen Berufe; sie will ein Bild geben von der Entwicklung der grossen Firmen unserer Schiffahrt, der grossen Reedereien, Schleppreedereien, Kohlenhandlungen, Lagerhausgesellschaften, Speditionsfirmen und grossen Organisationen, die aus der Hand der Rheinschiffahrt die Waren in den Seehäfen empfangen, um sie über See weiterzuführen. Sie alle haben ein grosses gemeinsames Interesse: die zu stolzer Grösse und Arbeitsfähigkeit herangewachsene Rheinschiffahrt mit vereinten Kräften zu schützen gegen verkehrsfeyndliche und engherzige Wünsche, die auf eine Schädigung unserer Schiffahrt hinzielen. Der Gedanke der Einigkeit gewinnt meist da an Boden, wo Angriffe von aussen dazu zwingen, und so wird auch die Rheinschiffahrt immer mehr der Ueberzeugung werden, dass sie selbst ein Ganzes bildet, das durch grosse gemeinsame Gedanken zusammengehalten wird.

Die vorliegende Sonderausgabe wird mit voller Absicht von der schönen Entwicklung und der Leistungsfähigkeit unserer Rheinschiffahrt und ihrer Unternehmungen Zeugnis ablegen. Sie soll aber gleichzeitig darauf hindeuten, dass es ein Missgriff wäre, wollte man diesem wichtigen Gewerbebezweig und seinen Interessen bei Regierungsmassnahmen nicht vollauf gerecht zu werden versuchen. Hoffen wir, dass der Rheinschiffahrt frühe Erfahrungen in dieser Richtung erspart bleiben, und dass sie in ihrer Weiterentwicklung nicht gehemmt und unterbrochen werde.

Und damit wünschen wir unserer Sondernummer

Gute Fahrt!

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKOW
III 16279

Lexikon der bedeutendsten Reedereien, Schiffsmakler, Schiffahrts-Agenten und Speditions-Geschäfte in Rotterdam, Antwerpen und den Rheinhäfen von Strassburg bis Emmerich.

(Zur leichteren Orientierung bediene man sich des Inhaltsverzeichnisses am Schlusse des redaktionellen Teiles.)

1. Abteilung: Rotterdam.

Rotterdam — der Schlüssel zum Rhein! Politisch hat dieser Vergleich wohl selten gestimmt. Denn der Rhein war immer in anderen Händen als die Vaterstadt des Erasmus. Aber wirtschaftlich kann es kaum einen treffenderen Vergleich geben. Rotterdam ist das grosse Tor, durch das der gesamte Verkehr der Länder am Rhein ein- und ausflutet. Allerdings ist Rotterdam wirtschaftlich ziemlich jung, und sein Verkehr beruht infolgedessen weniger auf eigenem Handel, als vielmehr auf Umschlags-, Speditionsverkehr. Selbst politische Umwälzungen, die um Hamburg und Bremen einerseits und die Rheinlande andererseits ein gemeinsames politisches Band schlangen, vermochten nicht, die Beziehungen zwischen Rotterdam und seinem deutschen Hinterland zu zerstören. Im Gegenteil kam der durch die politische Einheit Deutschlands errungene Fortschritt diesen Verkehrsbeziehungen nur zu gute.

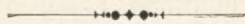
Welche enormen Fortschritte rein zahlenmässig Rotterdam besonders in seinem Rheinverkehr gemacht hat, kann man daraus ersehen, dass es im Jahre 1855 rheinaufwärts 179 763 t verschickte gegen 8 007 470 t im Jahre 1903. Für den Empfang Rotterdams aus den deutschen Rheinlanden sind leider für das Jahr 1855 Zahlen nicht vorhanden. Dagegen können wir feststellen, dass Rotterdam 1871 258 617 t auf dem Rhein von Deutschland her erhielt gegen 2 330 821 t im Jahre 1903. Diese Zahlen beweisen, welche Bedeutung Rotterdam in den letzten 50 Jahren für ganz Westdeutschland erhalten hat. Die Hafenanlagen Rotterdams haben dementsprechend gleichfalls eine ausserordentliche Entwicklung hinter sich. Die ältesten Hafenanlagen Rotterdams sind entsprechend der Entwicklung der meisten holländischen Hafenstädte diejenigen, die mit den Strassen entstanden sind. Der moderne Verkehr aber beansprucht grössere Verhältnisse und mehr Bewegungsfreiheit, und so kam es, dass auf dem linken Ufer der Maas ausserordentliche Hafenanlagen in grössten Dimensionen entstanden. Dazu bildet die Maas selbst eine grosse Wasserfläche, die zur Abwicklung des Verkehrs benutzt wird. Rotterdam verfügt heute über folgende Häfen:

	Fläche	Tiefe		Fläche	Tiefe
Kortenoordsche-Haven			Zalmhaven	360 a	3,00 m
(benutzt als Petroleumhafen)	238 a	7,60 m	Scheepmakershaven	356 „	3,50—4,00 „
Schie Haven	732 „	8,60 „	Wijnhaven	270 „	3,00 „
Petroleumhafen	99 „	3,60—6,60 „	Blaakhaven	75 „	2,50—3,00 „
St. Jans-Haven	75 „	3,60 „	Oudehaven	140 „	3,00—3,50 „
Parkhaven (Schiffbau)	480 „	3,60 „	Nieuwehaven	200 „	3,00 „
Maashaven	5800 „	9,00 „	Haringvliet	260 „	3,60 „
Katendrecht'sche Häfen	488 „	8,00—8,60 „	Boeren- und Buizengat	656 „	2,40—4,60 „
Rijnhaven	3000 „	7,60—9,00 „	Spoorweghaven	1265 „	7,00—7,60 „
Veerhaven und Westerhaven	388 „	5,50—6,50 „	Binnenhaven mit Entrepothaven	920 „	7,60—8,00 „
Leuvehaven	559 „	3,50—4,50 „	Nassauhaven	345 „	3,60 „

Der Hafenverkehr Rotterdams spielt sich somit ausser auf der breiten Fläche der Maas und des sogenannten Königshafens, der gewissermassen ein zweites Bett der Maas ist, auf einer Gesamtfläche von rund 167 ha ab.

Die wichtigsten Anlagen sind erst in den letzten Jahrzehnten entstanden. Das gesamte linke Maasufer, welches heute einen so wichtigen Teil des Rotterdamer Verkehrs an seinen Kais vorübergehen sieht, erhielt erst 1878 seine Brückenverbindung mit der alten Stadt.

Möge Rotterdam der wichtigen Rolle, die es im deutschen und speciell im rheinischen Wirtschaftsleben spielt, immer gerecht werden!



Henri van den Bergh.

Kohlengrosshandlung. Die Firma ist Mitglied der Rheinischen Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim a. d. Ruhr. Die Centrale befindet sich in Rotterdam. Ein Zweiggeschäft besteht in Amsterdam, ferner Niederlassungen in Vlaardingen, Imuiden und Zaandam. Als Spezialität übernimmt die Firma das Bunkern von See- und Fluss-Dampfern. Telephon Rotterdam No. 3428. Telephon Amsterdam No. 3586. Telegr.-Adresse: Henri Vandenbergh.

Beukers & Jurling.

Speditions-Geschäft, Agentur der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Cöln a. Rh., Ladestelle Wolfshock. Abfahrten zweimal wöchentlich nach Cöln. Vertreter des Mechernicher Bergwerks-Aktien-Vereins in Mechernich. Telephon No. 800. Telegr.-Adr.: Beukers & Jurling.

Binneveld & Schellen.

Spediteure, Transportübernahmen nach allen Richtungen. Ausgedehnte Lagerräume mit Kellern für Güter aller Art. Spezialität: Oellagern. — Eigenes Rollfuhrwerk. Telephon No. 1992 und 1937. Telegr.-Adr.: Binschel.

D. Burger & Sohn.

Diese im Jahre 1823 gegründete Firma betreibt ein ausgedehntes Schiffsmaklergeschäft und ist Inhaber der Agenturen von verschiedenen regelmässigen Dampferlinien. Speziell werden folgende Linien von ihr vertreten: nach Glasgow via Grangemouth (Greenock, Paisley, Stirling etc.); nach Newcastle o/Tyne und sämtlichen Tyne-Häfen; nach Dundee (Perth, Arbroath etc.); nach Bergen und Stavanger; nach Drontheim, Aalesund und Christiansund N.; nach Christiania und Christiansund; nach Gothenburg (via Amsterdam); nach Malmö, Helsingborg und Stockholm (direkt); nach Dünkirchen Paris, Nantes, Calais; nach Buenos Aires, Montevideo und Rosario (via Amsterdam); nach Rangoon, Bombay und Kurrachee via Glasgow; nach Algier, Tunis via Dünkirchen. Im Uebrigen befasst sich die Firma mit Speditionen aller Art, speziell nach und von den Richtungen, welche von vorgenannten Dampferlinien befahren werden. In Amsterdam wird eine Filiale unterhalten. Telephon No. 41. Telegr.-Adr.: Burgerson.

Ch. Cornelder & Söhne.

Schiffsmakler und Spediteure. Die Firma besteht eine Reihe von Jahren und vertritt hauptsächlich Dampfer-Linien nach englischen Häfen. Zunächst besitzt die Firma die Agentur der Rotterdam-London Linie, welche mit den zwei neu erbauten Dampfern „Export“ und „Import“ einen regelmässigen zweimal wöchentlichen Dienst von und nach London unterhält. Weiter sind die Inhaber Agenten der Hollandschen Stoomboot Mij., deren Dampfer alle 14 Tage von Rotterdam nach Bristol und Swansea und von Amsterdam auf Southampton und Plymouth fahren. Die Firma Cornelder hat ausserdem noch Abfahrten nach Cardiff, Newport Mon und anderen Bristol Channel Häfen. Von den indirekten Linien nennen wir die Agentur der Union-Castle Linie, Hamburg-Amerika Linie nach West-Indien etc., Chesapeake und Ohio Linie nach dem Inneren Amerika's via Newport News. Wir wollen noch erwähnen, dass die Firma ihr eigenes Haus in London hat unter der Firma van Dam & Co. (14, St. Mary Axe E. C. und South Quay, London Dock, E., wo die Londoner Dampfer löschen). Telephon No.: 1169 und 3415. Telegr.-Adr.: Cornelder.

Theod. Dasbach.

Speditions-, Kommissions- und Rheinbefrachtungs-Geschäft. Generalvertretung der Central-Aktien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt. Die Firma wurde im Jahre 1872 durch den jetzigen Inhaber, Theod. Dasbach gegründet. Im Jahre 1874 wurde ihr die Vertretung der Central-Aktien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt, Ruhrort, übertragen. In Verbindung mit dieser grössten und leistungsfähigsten Schleppschiffahrts-Gesellschaft, mit eigener Schleppkraft und eigenem Kahnraum, ist die Firma in besonders günstiger Lage, Transporte aller Art und Grösse nach allen Rhein-Stationen, besonders nach dem Oberrhein bis Strassburg zu sehr konkurrenzfähigen Raten zu übernehmen und in promptester, sorgfältigster Weise auszuführen. In Antwerpen wurde 1899 ein Zweiggeschäft gegründet, dessen Leitung dem Sohne des Herrn Theodor Dasbach übertragen ist. Telephon No. 1174. Telegr.-Adr.: Dasbach.

Kuyper, van Dam & Smeer.

Im Jahre 1780 gegründet, blickt diese Firma schon auf ein ehrwürdiges Alter zurück. Heute betätigt sich dieses Haus als Schiffsmakler, Assekuranzmakler und mit Expeditionen aller Art.

Als Agenten wahren die Genannten die Interessen nachstehender regelmässiger Dampfer-Linien:

1. Union Castle Mail Steamship Coy., Ltd., South African Royal Mail Service;
2. Koninklijke West-Indische Maildienst, direkte Verbindung zwischen Amsterdam-Westindien-Newyork;
3. Stoomvaart - Maatschappij „Nederland“, Dampfer - Verbindung nach Sabang, Singapore und Batavia;
4. A. C. de Freitas & Co.'s Adriatische Dampfer - Linie, regelmässige Abfahrten ab Rotterdam und ab Hamburg nach dem Mittelmeer; spezieller monatlicher Tunisdienst.
5. Götha-Linie: Wöchentlicher Dampferverkehr Rotterdam-Gothenburg;
6. Leyland Line of Steamers: Zweiwöchentlicher Verkehr nach Quebeck-Montreal sowie New-Orleans und anderen Plätzen Canadas;

7. Havre-Stoomboot My., A. G.: Direkter wöchentlicher Dampferverkehr Rotterdam-Havre und in Durchfracht nach Rouen-Paris, Cherbourg, St. Brieuc, Brest, Lorient, Nantes, Granville und diversen anderen Plätzen Frankreichs; ferner nach Häfen der algerischen Küste;
8. Castle Line: Verschiffungen ab Rotterdam auf Durchkonossement nach Galveston;
9. Compagnie Havraise Peninsulaire de Navigation à Vapeur, regelmässige Linie nach Madagascar, Maurice und La Réunion;
10. Société Navale de l'Ouest: Regelmässiger Verkehr zwischen Frankreich, Belgien, Deutschland, Portugal, Spanien und dem Mittelmeer.
11. Phoenix-Line: Dampferverbindung mit Newyork. Regelmässiger Segler-Dienst.

Ausserdem befasst sich die Firma mit der Vermittlung von Schiffsverkäufen und Befrachtungen.

Der Chef der Firma bekleidet die Würde eines kaiserlich russischen Vice-Konsuls, dessen Kanzlei sich im Hause der Firma befindet.

Telephon No. 140 u. 143. Telegr.-Adr.: Smeer, Rotterdam.

Lenders & Co.

Dieses alte Speditionsgeschäft war vom 1. Januar 1851 bis 10. August 1857 Eigentum des Herrn C. L. Röchling, jetzt Kommerzienrat in Saarbrücken, welcher am 1. Dezember 1854 den Herrn F. B. Lenders zu seinem Teilhaber machte, bevor er sich der Heimat und grösseren Unternehmungen zuwendete. Die Firma blieb bis 31. Dezember 1860 C. L. Röchling & Co.

Herr F. B. Lenders kam aus dem goldenen Mainz.

In vieler Erinnerung ist noch der fürsorgliche, freundliche u. fleissige Herr und vielleicht mehr noch sein Prokurist und späterer Associé, Herr Franz Fusswinkel aus Köln. Als beide Männer in 1870 mit zwei Güterbooten einen Eildienst zwischen Rotterdam und Mannheim ins Leben riefen, war das schon ein ansehnliches Unternehmen für die damalige Zeit, in



welcher wohl wenige ahnten, welchen Aufschwung Rotterdams Transit- und Rheinverkehr nehmen würde. Herr Fusswinkel ahnte es wahrscheinlich nicht und suchte das Heil der Firma in Algier und Böhmen, wo er durch nicht stets uneigennützig Freunde mannigfaltigen Bergbau treiben liess.

Diese und andere Unternehmungen — auch das Schleppkabel zwischen Rotterdam und dem Niederrhein verdankte der Initiative des Herrn Fusswinkel sein, wenn

auch nur kurzes Bestehen — wurden zwischen 1870 und 1880 derart umfangreich und schwierig, dass sie nicht allein des Herrn Fusswinkels bedeutende Arbeitskraft ganz in Anspruch nahmen, sondern auch seine Gesundheit untergruben, sodass er nach dem am 29. Dezember 1880 plötzlich erfolgten Tode des Herrn F. B. Lenders in Nervenheilanstalten etc. Genesung suchen musste. Vergeblich! Er überlebte seinen älteren Partner nur um wenige Jahre.

Geschäftsinhaber

wurden am 1. Januar 1885 die Herren F. Lahr und W. C. van der Haak, bis dahin Prokuristen. Letzterer trat Ende 1896 aus Gesundheitsgründen in den Ruhestand. Herr Lahr (Westfale), seit 1869 bei Lenders und vordem auf einer deutschen Eisenhütte, wird gegenwärtig im Betrieb seines Geschäftes kräftig gestützt von erfahrenen Prokuristen

und seinen drei ältesten Söhnen, welche von Jugend an mit dem Speditionsgeschäft verwachsen und für dasselbe, auch durch mehrjährigen Aufenthalt in Deutschland, England, Italien etc., gründlich vorbereitet sind.

Die Liquidation der Unternehmen in Algier u. s. w. hat die Firma während einer bedauerlich langen Zeit in der Entwicklung behindert, doch sind die Folgen, dank der Gunst treuer Kundschaft und eigener Beharrlichkeit, überwunden. Um dem sich nach Süd-West-Rotterdam wendenden

Umschlagverkehr zu folgen, haben Lenders & Co. vor einigen Jahren ihren Hauptbetrieb auf das linke Maasufer verlegt, woselbst sie an der 1. Lloydstraat ein an die Güterbahnhöfe angeschlossenes geräumiges Lagerhaus mit vortrefflichen Kellern für Oele, Packhäuser über der höchsten bekannten Flut, Speicher für Kaffee, Mehl etc. und Comptoire besitzen. Die Lage ist vorzüglich gewählt zwischen den Anlegestellen des Norddeutschen und des Rotterdamschen Lloyd, in unmittelbarer Nähe der Boote von und nach Boston, Newyork, New-Orleans, Newport-News, Baltimore, Java und Afrika, Bristol, Liverpool, Manchester etc.

Lenders & Co. sind Spediteure mehrerer rheinisch-westfälischer Industrieverbände und pflegen den Verkehr mit den heimischen Eisen- und Stahlwerken als Spezialität. Die Firma besitzt zwei Güterboote modernster Konstruktion, hauptsächlich für den Hafenverkehr und bringen damit per Bahn ankommende Güter an die Seeboote ohne Bahnanschluss und umgekehrt. — Dabei wird keineswegs vergessen, dass die angestammten vornehmen Verbindungen des Hauses den Rhein entlang wohnen und bei der gewaltig angewachsenen Konkurrenz stete Aufmerksamkeit erfordern.

Mit Herrn H. Milchsack, Cöln, Ruhrort etc. arbeiten Lenders & Co. seit Errichtung ihres Geschäfts und auf diese alte Verbindung ist es zurückzuführen, dass die Rotterdamer Interessen des Rotterdam-Ruhrorter Beurtdienstes seit dem 1. Januar 1904 ausschliesslich in ihre Hände kamen. Dieser Dienst lässt an Billigkeit, Zuverlässigkeit und Frequenz kaum zu wünschen übrig.

Wer in Rotterdam eine Verfrachtung see-, rhein- oder bahnwärts oder eine Spedition irgendwelcher Art, die Beladung, Klarierung und Abfertigung von Dampf- und Segelschiffen, Bemusterungen, Kontrollen oder Verwiegungen sachkundig und zuverlässig besorgt, Güter gelagert haben und dafür nicht mehr als billig und recht ist bezahlen will, möge sich vertrauensvoll an Lenders & Co. wenden. — Nicht viele Rotterdamer Spediteure verfügen über eine jetzt schon 35jährige Praxis, wie der Senior dieser Firma.

Geschäftsstunden sind von 9—2¹/₂ und 5—8³/₄ Uhr.

Telefon No. 12. Telegramm-Adresse: Lenders.

Bahnverbindung: Niederländische Staatsbahn.

Bankverbindungen:

in Deutschland: C. G. Trinkaus, Düsseldorf,

in Holland: R. Mees & Zoonen, Rotterdam.

Niederländische Stoomboot-Reedery (Niederländische Dampfschiff-Reederei).

Die Niederländische Dampfschiff-Reederei ging aus der im Jahre 1822 gegründeten Niederländischen Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft hervor und ist somit die älteste Unternehmung, welche den Rhein befährt. Sie unterhält einen regelmässigen täglichen Dienst mit erstklassigen Passagierdampfern zwischen Rotterdam und Mannheim, sowie allen Zwischenstationen.

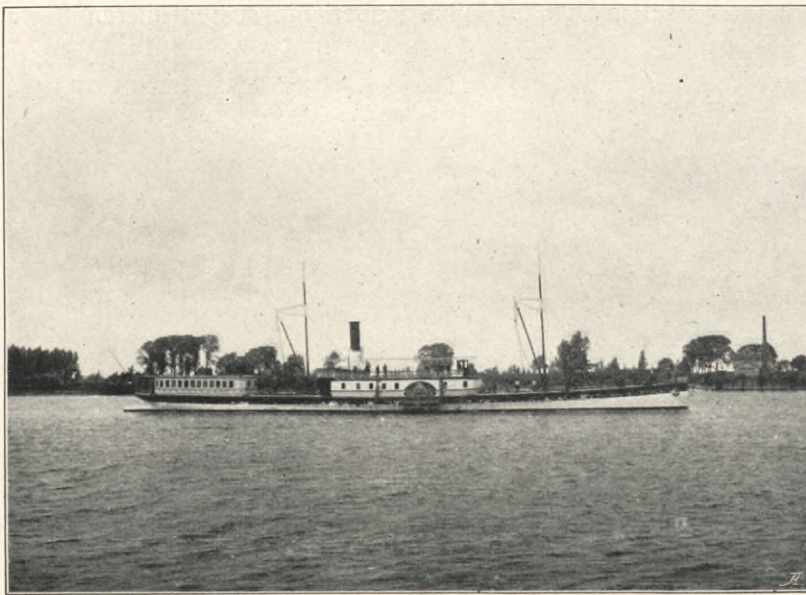
Dadurch, dass der Aufenthalt an den Stationen auf das Kürzeste bemessen ist, ist die Reederei in der Lage, die Beförderung der Güter in derart rascher Weise zu vermitteln, dass auf dem Rheine keine schnellere Gelegenheit zu finden ist; selbst die Eisenbahn vermag auf grössere Strecken nicht an Raschheit in der Beförderung der Güter mit der Firma zu konkurrieren.

Im Jahre 1903 wurden von den Dampfern dieser Reederei im ganzen 430 538 Kilometer zurückgelegt; wovon in der direkten Fahrt Rotterdam-Mannheim 387 528 km, somit 342 Doppelreisen.

Viele der hervorragendsten älteren Exportfirmen, Spediteure, Fabrikanten und Geschäftshäuser verladen denn

auch schon seit Dezennien mit Vorliebe ihre sämtlichen Güter mit den Dampfern der Niederländischen Dampfschiff-Reederei, weil sie überzeugt sind, dass kein Güterboot und keine Eisenbahn ähnliches leisten kann.

Befasst sich die Reederei einerseits vorwiegend mit der Beförderung von Gütern in möglichst schneller Weise, so besitzen andererseits ihre Dampfer eine Einrichtung, welche dem reisenden Publikum an Bord allen möglichen Komfort bietet. Ausser geräumigen Salons, grossen Promenadedecks, guter Küche und exquisitem Weinkeller, sind sämtliche Dampfer mit Schlafkabinen versehen, welche gegen mässige Vergütung gemietet werden können.



Dampfer Kinderdyk.

Agenten der Nederlandsche Stoomboot-Reedery sind: Rotterdam, Schlesing & Co.; Dordrecht, A. H. Roest; Gorinchem, L. de Beer; Zaltbommel, B. G. Boogaarts; Tiel, Johan Klören; Druten, W. de Kad; Nijmegen, C. Backer; Lobith, W. F. d'Harvant; Emmerich, Lensing & Brockhausen; Rees, Julius Disch; Xanten, Johann Sack; Wesel, Gebr. Rigaud; Orsoy, J. A. Meuwesen, Wwe.; Duisburg, Gebr. Rigaud; Uerdingen, Theod. Müncker; Düsseldorf, Schürmann & Co.; Mülheim

a. Rh., Albert Schneider; Köln, Albert Heimann; Bonn, W. Sturm & Sohn; Andernach, Clemens Wiebel; Neuwied, Carl Laj; Coblenz, Xavier Eckstein; Oberlahnstein, Eckstein & Simon; Boppard, Philipp Hebel; St. Goarshausen, Franz Wagner; Oberwesel, Schnaas & Castor; Bingen, Fried. Vogt; Geisenheim, W. Vollmer; Biebrich, Schürmann

& Co.; Frankfurt a. M., Schürmann & Co.; Mainz, Jos. Stenz; Oppenh.-Nierstein, Gebr. Lichtnecker; Gernsheim a. Rh., N. J. Grüll; Worms, Keller & Stockhausen Ludwigshafen a. Rh., Theod. Fügen; Mannheim, Roland Küpper & Co.

Telephon Nr. 2221, Telegr.-Adresse: Schlesing.

Phs. van Ommeren.

Der im Jahre 1887 gestorbene Gründer der Firma widmete sich anfänglich der Segelschiffahrt. Die „Regular Weekly Packets“, welche einen wöchentlichen Seglerdienst Rotterdam-London vice versa unterhielt, war die erste Gesellschaft, die van Ommeren vertrat.

Wie im allgemeinen die Dampfer die Segler verdrangen, so konnte auch der genannte Dienst dem wachsenden Bedürfnis nicht mehr entsprechen, und mussten die Segler der „R. W. P.“ den Dampfern der St. Petersburger Steamship Company Platz machen, die einen zweimal wöchentlichen Dienst von Rotterdam-London vice versa ins Leben rief und zur Wahrung ihrer Interessen Phs. van Ommeren als Agent in Rotterdam ernannte.

Dieses Unternehmen hatte jedoch mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen und wurde schliesslich durch die General Steam Nav. Cy. übernommen. Hiermit übernahm auch van Ommeren die Agentur der General St. N. Cy, die nun ihren anfänglich einmal wöchentlichen Dienst vermittelst der Dampfer der St. P. S. Cy. auf zwei Abfahrten ausdehnte und gegenwärtig jeden Dienstag, Mittwoch und Sonnabend nach und via London zur Verschiffung Gelegenheit bietet.

An Schuppen 20, der Lade- und Löschstelle der Dampfer, die mit Bahnanschluss versehen sind, werden Güter zu allen Tageszeiten in Empfang genommen. Van Ommeren vertritt ferner seit dem Jahre 1862 die Cork Steam Ship Cy, die im Beginn nur den Dienst nach und von Liverpool unterhielt, denselben aber später auf Cork und Southampton erweiterte und mit Eröffnung des Manchester Ship Canals auch auf Manchester ausdehnte. Die Abfahrten erfolgen nach Liverpool jeden Sonnabend und ausserdem alle 14 Tage Donnerstags, nach Manchester jeden Freitag; der Southampton-Dampfer ladet jeden Samstag, nach Cork ist zweimal monatlich Verladegelegenheit. Die Linie verfügt über grosse

gutgedeckte Güterschuppen, in denen Güter zu jeder Tageszeit in Empfang genommen werden. Bahnanschluss und elektrischer Kranbetrieb ermöglichen ein rasches Laden und Löschen der Dampfer.

Ferner vertritt die Firma van Ommeren noch folgende Linien: Die Nippon Yushen Kaisha, kaiserlich japanischen Mailedienst, der mit seinen mit allem Komfort eingerichteten Dampfern in 14tägigen Intervallen vom Kontinent nach den Hauptplätzen Chinas und Japans fährt; die Bucknall Steam Ship Lines Ltd., die regelmässige wöchentliche Abfahrten nach Südafrika, monatlich nach Persien unterhält; ferner die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft

„Hansa“ mit ihrem geregelten Dienst nach den Laplatahäfen und British-Indien; die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche ihre erstklassigen Dampfer alle 14 Tage nach den Haupthäfen von Niederländ.-Indien laufen lässt; weiter die Cunard-Linie, die ab Liverpool in geregelter wöchentlicher Fahrt mit ihren schnelllaufenden Dampfern Güter für Newyork, Boston und den Mittelmeerbahnen zu konkurrierenden Frachten übernimmt u. s. w.

Seit dem Jahre 1891 hat sich die Firma Phs. van

Ommeren auch dem Reedereigeschäft zugewandt, einige grössere Ozeandampfer von 3—5000 Tons der Maatschappy „de Maas“ finden in der allgemeinen Frachtfahrt ihre Beschäftigung.

Inhaber der 1839 gegründeten Firma sind die Herren Hermanus de Jongh und Phs. van Ommeren jr., welcher Ersterer im Jahre 1901 zum kaiserlich japanischen Konsul ernannt wurde.

Der gegenüber dem Stadtpark, Westerlaan 30 gelegene Neubau, wovon obenstehende Photographie, birgt das Hauptbureau der Firma.

Telephon No. 137, 403 u. 1811. Telegr.-Adr.: Vanommeren.



Joh. Otten & Zoon,

Schiffsmakler, Spediteure und Erzimporteure. Die derzeitigen Inhaber dieser, seit den sechziger Jahren bestehenden Firma sind die Herren Kommerzienrat Carl Lehnkering in Duisburg und B. L. J. Hischemoeller in Rotterdam. Ausser der regelmässigen Rangschiffahrt Rotterdam/Amsterdam-Duisburg vertritt die Firma nachstehende Gesellschaften: Die holländische Eisenbahn-Gesellschaft, die Holland Steamship Company, die Reinhold-Linie, Rotterdam-Danzig vice versa, die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg, die Canadian Pacific Railway, Wells, Fargo & Co. Express. Sehr bedeutend sind die Massentransporte der Firma auf dem Rhein. Filialen bestehen in Amsterdam und Zaandam. Bureau in Rotterdam, Willemskade No. 2. Telephon No. 1994 und 3810. Telegramm-Adresse: Otten.

Jos. de Poorter,

Reederei, Erz- und Kohlengeschäft. Befrachtung von Massengütern nach allen Richtungen. Eigene Hafen-Anlage in Naaldwyk am Nieuwen Waterweg für rascheste Beladung und Löschung von Dampfern. 12 eigene Dampfer von 1000 bis 7200 Tons Tragfähigkeit in Summa 37 650 Tons. Telephon: No. 14. Telegr.-Adr.: Poorter Rotterdam.

Rotterdamsche Lloyd und Ruys-Linie.

Direktoren: Wm. Ruys & Zonen. Zweiwöchentlicher Maildienst von Rotterdam via Southampton und Marseille, nach Padang, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaja, Probolingo, Pasoeroean und Panaroean und im Anschluss an die Dampfer der Koninkl. Paketvaart-Mij. nach den verschiedenen Häfen im indischen Archipel. — Ruys-Linie: Dreiwöchentlicher Dienst Rotterdam-Genua-Livorno und Marseille. Telephon: No. 8. Telegr.-Adr.: Ruys.

Ruys & Co.

Reeder, Schiffsmakler, Spediteure und Importeure von Eisenerzen.

Gegründet im Jahre 1863, begann die Firma mit der Agentur der West Hartlepool Steam Navigation Co., welche damals eine Dampferlinie zwischen West Hartlepool und Rotterdam betrieb und vergrösserte in rascher Aufeinanderfolge ihre Interessensphären; schon im Jahre 1868 wurde die Zweigfirma in Antwerpen, dem Haupthause an Bedeutung und Umfang der Geschäfte ebenbürtig, errichtet. 1886 erfolgte die Etablierung der Filiale in Amsterdam, 1892 die Etablierung der Firma in Marseille, wozu in neuerer Zeit noch eine Filiale in Zaandam zuzuzählen ist.

Die Schwesterfirma Wm. Ruys & Zonen führt die Direktion der Dampfschiffahrts-Gesellschaften:

Rotterdamer Lloyd mit einer Flotte von 9 Passagier- und 6 Frachtdampfern, mit einem Totalinhalt von 52 000 Reg.-Tonnen, 1 Passagierdampfer ad 5000 Reg.-Tons im Anbau, eigenem Quai, Schuppen und Ladeeinrichtungen;

Dampfschiffahrts - Gesellschaft „Triton“ mit einer Flotte von 5 Dampfern, Totalinhalt 11 100 Reg.-Tonnen.

Die Firma Wm. Ruys & Zonen besitzt 4 eigene Dampfer mit einem Totalinhalt von 7100 Reg.-Tonnen.

Nachstehend die von der Firma vertretenen regelmässigen Dampfer-Linien:

Rotterdamsche Lloyd (näheres siehe daselbst).

Great Central Railway, Rotterdam-Grimsby. Abfahrten: jeden Dienstag und Samstag, Abends 9 Uhr; vorzüglich eingerichtet für Passagiere. Ladestelle: Willemskade.

Rotterdamsche Lloyd. Dreiwöchentlicher Dienst. Rotterdam-Genua-Livorno (eventl. Savona) -Marseille.

Woermann-Linie. Regelmässiger Maildienst zwischen: Rotterdam, den Canarischen Inseln und der Westküste Afrikas. Monrovia, Lome, Lagos, Kotonou, Forcados, Warri, Benin, Sapelli, Old Calabar, Opobo, Brass, Bonny, New Calabar, Burutu, Bakana, Buguma, Abonema, Degama, Rio del Rey sowie nach Conakry, Sierra Leone, Sherbro, Manoh, Cap Mount, Monrovia, Grand Bassa, Sinoe, Cap Palmas, Lahou, Half Jack, Grand Bassam, Assinie und nach: Half Assinie, Beyin, Mumford, Attoaboe, Chama, Elmina, Cape Coast Castle, Saltpond, Appam, Winnebah, Accra, Prampram, Addah, Quittah, Lome, Klein Popo, Grand Popo, Whydah, Kotonou. Vorzüglich eingerichtet für Passagiere.

Rotterdam-Great-Yarmouth-Norwich. Abfahrten: jeden Montagabend. Ladestelle: 2e Katendrechtsheaven.

Rotterdam-Cardiff (Bute Docks).

Det Forenede Dampskibs Selskab. Rotterdam-Aarhus (direct).

Rotterdam - Copenhagen - Reval (dänische Provinzhäfen, schwedische

Sundhäfen, Windau-Libau).

Nord Steamship Company nach Abo, Hango, Helsingfors, Kotka. Jeden Mittwoch via Hull.

Det Vestindiske Kompagni (The West-Indian Company Ltd). Regelmässiger monatlicher Dienst zwischen Rotterdam - St. Thomas - Havanna - Progreso - Vera Cruz - Tampico. (Nach Bedarf werden auch andere West-Indische Häfen angelaufen). Vorzügliche Einrichtungen für Passagiere.

Bibby-Line. Zweiwöchentlicher Maildienst via Liverpool nach Colombo und Rangoon.



Johnston & Leyland London Lines. Rotterdam-Boston. Zweiwöchentlich via London.

Anglo - Arabian & Persian Steamship Co. Rotterdam-Bushire-Bussorah (Bagdad). Einmal monatlich via London.

Allan Royal Mail Lines. Rotterdam-Quebec-Montreal-Halifax-St. John N.F.-St. John N.B. Wöchentlich via Liverpool.

Rotterdam-Quebec-Montreal (Frachtdienst). Wöchentlich via London.

Compagnie Générale Transatlantique. Französischer Mail. Von Havre-St. Nazaire nach West-Indien, Chili und Peru (via Panama). Von Havre nach Newyork. Von Marseille nach Algier, Tunis etc.

Chargeurs-Réunis. Von Havre - Bordeaux nach Süd-Afrika, Madagascar, Süd-Amerika und Indo-China.

Glen-Line. Von Antwerpen und London nach Straits, China und Japan.

Red Cross Iquitos S. Co. Ltd. Von Liverpool nach Iquitos, direkt.

Prince & Houlder Lines. Von Antwerpen nach Montevideo, Buenos Aires und Rosario.

Johnston-Line. Regelmässiger wöchentlicher Dienst. Von Antwerpen nach der Levant, dem Schwarzen Meer und der Donau.

Prince-Line. Von Antwerpen nach Malta, Alexandrien und der Syrischen Küste.

Rotterdam-Antwerpen-San Francisco, Segler.

Telephon: No. 1, 8, 81 und 2918.

Telegr.-Adr.: Ruys; für Amsterdam und Zaandam: Ruysco.

Internationale Transporte Schenker & Co.

Direkte Wagenladungs-Verkehre von und nach: Wien (für Oesterreich-Ungarn, die Balkanstaaten etc.), München, Nürnberg, Lichtenfels, Probstzella, Eger, Tetschen, Leipzig, Dresden (für Bayern, Böhmen, Schlesien, Sachsen etc.) Berlin. Kombinierte Verladungen via den Rhein, im Anschluss an unsere direkten Wagenladungs-Verkehre in Mannheim mit Süddeutschland und der Schweiz. Frachtübernahmen nach allen Seehäfen, sowie direkte Durchfrachten via Rhein, Main, Donau nach Oesterreich-Ungarn etc. Holz- und Getreidespedition. Zollabfertigung.

Die Firma besitzt nachfolgende Vertretungen: General-Agentur der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen der K. Bayer. Staatseisenbahnen und der Orientalischen Bahnen. Agentur der Franz. Bahnen Paris-Lyon Méditerranée, Est, Orleans, Midi, der Great Eastern Railway, der Belgischen Staatsbahnen und der Leigh Valley Railroad Co.; General-Agentur der Comp. Générale Transatlantique, der Comp. des Messageries Maritimes, der Niederl.-amerik. Dampfsch.-Ges., der „Austro Americana“, der Leyland-Line, der Wilson-Line, der Anglo-Hungarian Steamship Co.; Fracht-Agentur der Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd; General-Vertretung der

Comp. Française des Cables Telegr.

Die Centrale der Firma befindet sich in Wien, Niederlassungen in: Adrianopel, Ala, Anvers, Belgrad, Brüssel, Bukarest, Budapest, Constantinopel, Dédéagh, Dérindjé, Eger, Fiume, Hamburg, Lindau, London, Mannheim, München, Nürnberg, Passau, Philippopol, Prag, Rotterdam, Salonique, Schönriesen, Sophia, Steinschönau, Tetschen, Triest. Ferner unter der Firma: G. Schenker in Paris 8, Rue St. Quentin (Telegramm-Adresse: Friedschenk, Paris), Comptoir General de transit: Marseille, Belfort, Petit-Croix, Montreal-Vieux. Vertretungen bestehen in: Berlin, F. Goldstein & Co.; Magdeburg, Max Müller; Marseille, Amédée Reymann; Oderberg, L. Spitzer; ferner in Bregenz, Buchs, Romanshorn; Otto Hailer & Co. Korrespondenten in: Amsterdam, Van der Hoop & Co.; Berlin, I. Hirter; Bordeaux, Plantade & Quereillac; Florenz, Jacky, Summerer & Cie.; Genf, Charles Fischer; Hof, Klunk & Gerber; Köln, Albert Heimann; Livorno, Alfred Lemon & Co.; Mailand, Innocente Mangili; Neapel, E. G. Vickers & Co.; New-York und Chicago, G. W. Sheldon & Co.; Nizza, Martini & Co.; Rom, Aless. Zarlatti e. Fillo.; Udine, Erardo Battistella; Warschau, Endler & Horny. Telephon No. 32. Telegr.-Adr.: Schenker.

F. A. Voigt & Co.

Die Firma blickt auf ein nahezu fünfzigjähriges Bestehen zurück, da sie im Jahre 1857 durch Herrn F. A. Voigt aus Elberfeld begründet wurde, dem als erster Associé Herr Hermann Cuntz aus Wiesbaden, Anfang der siebziger Jahre zur Seite trat. Im Jahre 1890 trat der Schwager des letztgenannten Herrn, Herr C. Breuning aus Mannheim, als Teilhaber in die Firma ein.

Aus kleinen Anfängen entwickelte sich die Firma stetig durch bedächtige, aber zielbewusste Leitung und nimmt heute eine der ersten Stellen in der Speditionsbranche am Platze ein.

Als im Jahre 1890 die Deutsche Ost-Afrika-Linie in Hamburg den ersten deutschen Reichspostdampferdienst durch den Suez-Kanal nach Ost- und Süd-Afrika errichtete, wurde die Firma mit der Vertretung dieser erst aus 4, jetzt aus 20 Dampfern bestehenden Linie betraut.

In diesem Dienste werden vierzehntägig zwei Fahrten ab Rotterdam versehen, eine Hauptlinie nach ost- und süd-afrikanischen Häfen, Lissabon, Marseille und Neapel anlaufend, und eine Zwischenlinie nach ostafrikanischen Häfen, Genua anlaufend, während auf dem Rückweg von Süd- und Ost-Afrika Rotterdam einmal monatlich angelaufen wird.

Hauptsächlich der Initiative der Firma ist das Entstehen des im vergangenen Jahre gegründeten Rheinschiffahrtsunternehmens, Vereinigte Spediteure und Schiffer G. m. b. H., zu verdanken, deren Gesellschafter die Firma ist. Diese Vereinigung zählte zur Zeit ihrer Gründung 77 erstklassige Rheinschiffe mit ca. 1500000 Centner Tragfähigkeit, ist aber bereits auf 150 erstklassige Schiffe mit ca. 3000000 Centner Tragfähigkeit vorausgeschritten.

Anschliessend an diese Gründung errichtete die Firma zu Beginn dieses Jahres im Amsterdam, im Verein mit der

weiteren Gesellschafter-Firma, Geber & Mader in Mannheim, eine Filiale unter der Firma Voigt & Geber Transport-Maatschappij, die die Interessen der Gründerfirmen, sowie diejenigen der Vereinigten Spediteure und Schiffer an diesem Platze wahrzunehmen hat.

Telegrammadresse für Rotterdam: Voigtco; Telephon-Nummern: Abteilung Spedition 2161, Getreidespedition 2466, Ost-Afrika 3812, Rheinfahrt 3525. Telegrammadresse für Amsterdam: Voigtgeber; Telephon 5682.

Nachträglich, erst während des Druckes eingegangen.

Wm. H. Müller & Co.

Reeder, Schiffsmakler, Spediteure, Importeure von Erzen.

Das Hauptgeschäft befindet sich in Rotterdam. — Die Firma hat Filialen in Amsterdam, Zaandam, Harlingen, Vlissingen, Antwerpen, Ruhrort, Dortmund, Emden, Paris, Algier, London.

Ihre Flotte besteht aus: „Grängesberg“ 10 000 Tons, „Skandia“ 7400 Tons, „Maud Cassel“ 6200 Tons, „Teutonia“ 5000 Tons, „Hispania“ 1800 Tons, „Iberia“ 1700 Tons, „Rhenania“ 1700 Tons, „Caledonia“ 1000 Tons, „Batavier I“ 800 Tons, „Batavier II“ 1100 Tons, „Batavier III“ 1100 Tons, „Batavier IV“ 1600 Tons, „Batavier V“ 1600 Tons, „Batavier VI“ 1600 Tons.

Wm. H. Müller & Co. sind Reeder und Agenten folgender Dampfer-Linien: Rotterdam-Aberdeen, jede 10 Tage; Rotterdam-Middlesbrough, jede 10 Tage; Rotterdam-Bilbao, Santander, Pasajes, jede 14 Tage; Rotterdam-Archangel, monatlich während der Saison; Rotterdam-London (Batavier-Linie) täglich, spezielle Einrichtungen für Passagiere. Vice versa. Rotterdam-Constantinopel, Constanta, Sulina, Galatz, Braila, jede 14 Tage; Rotterdam-Hull, jeden Dienstag, Mittwoch und Samstag;

Rotterdam-Hamburg, jede 5 Tage; Rotterdam-Boston (V. S.), jede 14 Tage; Rotterdam-Bristol, Gloucester, Plymouth, Swansea, zweiwöchentlich; Rotterdam-Straits, Java, China, Japan, jede 14 Tage; Rotterdam-Australien vierwöchentlich; Rotterdam-La Plata, Brasilien, jede 14 Tage; Rotterdam-Cuba, monatlich; Santos-Rotterdam (direkt), monatlich; Rotterdam via Amsterdam-Ostseehäfen, wöchentlich; Rotterdam via Amsterdam-Ostspanien, vierzehntägig; Rotterdam-Lüttich, vice versa, jeden Mittwoch und Samstag.

General-Agenten der Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft vormals Fendel.

Die Firma unterhält regelmässige Beurtfahrt zwischen Rotterdam, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Strassburg vice versa. Sie ist Agentur der Niederländischen Staatseisenbahnen.

Telephon No. 36 Cargaadore, 42 Spedition, 43 Erz, 154 Rheindienst, 253 Batavier-Linie, 2070 Hafen, 3826 Getreide, 3827 regelmässige Dampferlinien.

Telegr.-Adr.: Mineral.

Friedr. Asteroth, Spedition und Rheinschiffahrt. Haupthaus in Ehrenbreitstein. Teleph.-No. 1824. Telegr.-Adr.: Asteroth.

Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport. Hauptartikel unter Mannheim. Telephon No.: Bureau 960, Beurt 3330. Telegr.-Adr.: Gutjahr.

J. M. Biesta & Co., Schiffsbefrachter, speziell für Befrachtungen nach Holland, Belgien, Ostfriesland, Münster und Dortmund. Telephon No. 439 und 3289. Telegr.-Adr.: Biestaco.

Bodewig & Petersen. Siehe Antwerpen. Telephon No. 3007. Telegr.-Adr.: Bodewig.

Boutmy & Co., Schiffsmakler und Befrachter, Agenten der regelmässigen Schnelldampfer-Linie zwischen Rotterdam, Amsterdam, Harlingen, Antwerpen, Gent, Terneuzen, Dünkirchen, Calais und Leith. Reeder dieser Linie: Geo Gibson & Co. in Leith, Glasgow und Dundee, und W. S. & J. M. Burger in Rotterdam. Telephon No. für Antwerpen 866, für Gent 281. Telegr.-Adr.: Boutmy. Siehe Artikel unter Antwerpen.

British & Continental Shipping Company, Société anonyme, Nachf. von Thos. Ronaldson & Co. Ltd. Vertreter der Holland-Boston Linie. Siehe Artikel unter Antwerpen.

Joh. Nic. de Cock, Agentur der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf. Tel.-No.: 1381. Telegr.-Adr.: Decock.

J. P. de Cock, Spedition, Rotterdam-Cölner-Beurtschiffahrt, Agentur der Kölnischen und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Telephon No.: 1381. Telegr.-Adr.: Decock.

Comptoir für Krupp'sche Spedition und Reederei, Spedition und Reederei. Tel.-No.: 1178. Telegr.-Adr.: Krupp.

Driebeck & Zonen, Direktoren der Aktien-Gesellschaft Stoomschip Mij „Maasstad“ und Aktien-Gesellschaft Havre Stoomboot Mij, voorheen Corn Balguerie & Zoon. Telegr.-Adr.: Driezoon.

- Rud. Falck**, General-Agentur der Mexican International Railroad Southern Pacific Company und der Mexican National Railroad and Illinois Central Railway nach Mexico und Californien. Telephon No. 307. Telegr.-Adr.: Falck-Rotterdam.
- W. J. Gilhuys**, Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo“ in Bremen. Abfahrten von Rotterdam nach New-Orleans, monatlich Telephon No. 307. Telegr.-Adr.: Gilhuys Rotterdam.
- L. A. Gleichmann**, Hauptagentur der Koninklyke Ned. Stoomboot Mij in Amsterdam. Telephon No. 752. Telegr.-Adr.: Betz.
- W. D. Ter Haar**, Speditionsfirma gegr. 1900. Inhaber: C. A. ter Haar, J. L. ter Haar und S. C. A. Haverhorst. Telephon No. 1476. Telegr.-Adr.: Terhaar, expeditieur.
- Heinr. Hanno & Co.**, Spedition-Commission. Pünktliche und sachgemässe Spedition von Gütern aller Art für Import und Export. Uebernahme von Transporten von und nach allen Plätzen der Welt. Telephon No. 897. Telegr.-Adr.: Frech.
- E. Haubrich**, Schiffsbesitzer, Transportübernahme und Schiffsbefrachtung. Telephon No. 467. Telegr.-Adr.: Haubrich Westmaaskade.
- K. L. E. van Heerde & Co.**, General-Agentur für Passagiere der Red Star Line, Antwerpen—New-York—Philadelphia und der American Line Southampton, Liverpool—New-York—Philadelphia. Tel. No. 3153. Telegr.-Adr.: Vanheerde.
- Holland-Amerika Linie** (Niederl.-Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft). Das Gesellschaftskapital dieser grössten holländischen Reederei beträgt 12000 000 fl. holl. W. Für den wöchentlich einmaligen Dienst Rotterdam-New-York dient nachstehende Flotte: die Doppelschrauben-Dampfer „Noordam“, 12500 Tons; „Ryndam“, 12500 Tons; „Potsdam“, 12500 Tons; „Statendam“, 10500 Tons; „Rotterdam“, 8500 Tons. Für den Newport News-Dienst stehen der Reederei die Dampfer: „Sloterdijk“, 6500 Tons, „Amsteldijk“, 6500 Tons, und „Soestdijk“, 6500 Tons, zur Verfügung. Ferner ist ein 17000 Tons Doppelschraubendampfer im Bau. Die Reisedauer Rotterdam-New York beträgt 7—10 Tage. Die Holland-Amerika Linie unterhält in den Hauptstädten des Kontinents eigene Passagier-Bureaus, sowie in allen bedeutenderen Plätzen Vertretungen für Fracht und Passage. Telegr.-Adr.: Americano.
- Hoyman & Schuurman**, Schiffsmakler und Spediteure, Agenten der Aberdeen Linie nach Süd-Afrika, Ben Linie nach Straits, China und Japan, Strick's Linie nach Aden, Bombay und Karachi, Temperleys Linie nach Madras und Calcutta. Maaskade W. Z. No. 69. Telephon No. 1481. Telegr.-Adr.: Hoyman.
- Hudig & Pieters**, Schiffsmakler und Spediteure. Agenten der Great Eastern Railway Company. Täglicher Dienst für Reisende und Güter von Rotterdam nach Harwich, mit direkter Eisenbahn-Verbindung nach London und allen andern englischen Plätzen. — Goole Steam Shipping Company Limited, regelmässiger Dampferdienst Goole - Rotterdam, vice-versa. — Cosmopolitan Shipping Company, Cosmopolitan Line, direkter Dampferdienst zwischen Philadelphia, Amsterdam und Rotterdam.
- G. P. Ittmann & Sohn**, Spediteure und Agenten nachstehender Linien: Peninsular und Oriental Steam Nav. Cy., London, East Asiatie Cy Ltd., Kopenhagen, regelmässige Seglerabfahrten nach San Francisco Cal und Portland Or., Westcotts Laurence Linie nach dem Schwarzen Meer etc., Mac Andrews Linie nach nord- und südspanischen Häfen. Agentur der United States Express Cy, Newyork. Tel. No. 1434. Telegr.-Adresse: Ittmann.
- Kruthoffer & Co.** Vertreter der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. Telephon No. 1221. Telegr.-Adresse: Kruthoffer.
- Kruthoffer & Doll**, Spediteure. Telephon No. 1015. Telegr.-Adr.: Kruthoffer.
- De Leeuw & Philippsen**, Schiffsmakler, Spediteure. Telephon No. 2084. Telegr.-Adr.: „Delphi“. Siehe Hauptartikel unter Antwerpen.
- Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz & van Meeteren.** Hauptartikel unter Mainz. Tel. No. 1487. Telegr.-Adr.: Mainzer Reederei.
- Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Filiale Rotterdam.** Rheinreederei und Spedition. Telephon No. 2917, 3334 und 2932. Telegr.-Adr.: „Badenia“.
- Johs. Ooms Ez & Co.** Telephon No. 801. Telegr.-Adr.: Ooms.
- Pick & Co.**, Spediteure. Näheres im Artikel des Antwerpener Stammhauses. Tel. No. 2668. Telegr.-Adr.: Pick.
- Rhein. Transport-Gesellschaft Wm. Egan & Co.** Näheres im Hauptartikel unter Frankfurt. Telephon No. 400, 404 und 465. Telegr.-Adr.: Egan.
- Rheinisch-Westfälische Speditions-Gesellschaft m. b. H., Centrale Duisburg.** Getreide-Spedition. Telephon No. 1327. Telegr.-Adr.: Getreide.

- Van Sauten & Co.**, Reeder und Schiffsmakler. Agenten der Texas Transport und Terminal Cos. Steamers. Linie New-Orleans-Galveston-Rotterdam. Filiale in Amsterdam. Tel. No. 204 und 3026. Telegr.-Adr.: Santco.
- Scheepvaart- und Steenkolen-Maatschappij (Shipping & Cool Company), Centrale Rotterdam.** Filialen: Amsterdam, Antwerpen und Newcastle on Tyne. Kohlen-Grosshandlung und Reederei, grösste Importeure von englischen Kohlen. Telephon-Nummern in Rotterdam: 2039, in Amsterdam: 1499, in Antwerpen: 1108. Telegramm-Adressen in Rotterdam: Los; in Amsterdam: Coaling; in Antwerpen: Charles Gevers; in Newcastle on Tyne:
- J. A. & F. Schellen**, Reeder und Schiffsmakler. Telephon No. 2043 und 3293. Telegr.-Adr.: Schellen.
- Schlesing & Co.**, Spedition und Transportübernahmen. Vertreter der Niederländischen Dampfschiff-Reederei. Telephon No. 2221. Telegr.-Adr.: Schlesing.
- Schroers & Co's** Getreide-Transport-Gesellschaft. Getreide — Faktorei — Spedition — Transportübernahme — Assecuranz (Siehe Artikel: Karl Schroers, Duisburg.) Telephon No. 1097. Telegr.-Adr.: Schroers.
- Naamloze Vennootschap „Transport Mij.“, van der Slik & Co.**, Schiffsmakler und Spediteure. Assecuranz. Filiale in Dordrecht. Telephon No. 1830. Telegr.-Adr.: Vanderslik.
- Charles Somers & Co.** Stammhaus in Antwerpen. Spedition, Rheinschiffahrt, Dampfer- und Segler-Befrachtung. Telephon No. 1438. Telegr.-Adr.: Chasomers.
- Jos. Spiero.** Spedition, Kommission. Internationale Verkehre speziell nach Amerika, England etc. Eigene Filialen in Antwerpen, Berlin, Hamburg, Königsberg, Leipzig und Newyork. Telephon No. 1188. Telegr.-Adr.: „Spediteur Spiero“.
- Staab & Co.** Spedition und Rheinschiffahrt. Telephon No. 456. Telegr.-Adr.: Staab.
- Steinmetz & Petit**, seit 1872 Nachfolger von C. Hemmann & Co., gegr. 1847, Spedition und Kommission. Telephon No. 1372 und 4105. Telegr.-Adr.: Steinmetz.
- Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiff.-Ges. m. b. H.** Frachtbureau: F. A. Voigt & Co. Schiffpark: 150 erstklassige eiserne Schiffe, Schwimmkränen, Excavatore, Elevatore. (Näheres im Haupt-Artikel Mannheim). Telephon No. 3225, 2161 und 2466. Telegr.-Adr.: Voigtco.
- Vroege & de Wijs**, Schiffsmakler und Spediteure. Telephon No. 1379. Telegr.-Adr.: Dewijs.
- Wambersie & Sohn**, Schiffsmakler und Dampfer-Agenten. In Amsterdam durch die Firmen Breuker & Wambersie und Vinke & Co. vertreten. Vertretung nachstehender Rheinsee- und Seedampfer-Linien: Bremen, wöchentlich; Hamburg (Schweden und Finnland), 2 mal wöchentlich; Aarhus, monatlich; Kopenhagen (dänische Provinzhäfen, Libau, Windau) jeden Dienstag; Kiel und Lübeck (Schweden, Finnland etc.) alle 10 Tage; Rostock, alle 2 Wochen; Stettin (Berlin, Breslau etc.), wöchentlich; Danzig (Warschau, Elbing etc.), wöchentlich; Königsberg (Tilsit, Memel etc.), wöchentlich; Riga (Moskau, Kiew und Charkow) wöchentlich, November bis April; Reval (St. Petersburg und Moskau) alle 2 Wochen abwechselnd von Rotterdam und Amsterdam, Mai bis Oktober; St. Petersburg (Moskau) alle 7 Tage abwechselnd von Rotterdam und Amsterdam; Oporto und Lissabon, alle 10 Tage; Newyork, wöchentlich; Newport-News, alle 14 Tage; Straits, China und Japan monatlich. Telephon No. 1829. Telegr.-Adr.: Wambersie.
- J. Weymar**, Continental-Vertreter der Hull und Barasley Railway und Dock Co. in Hull. Telephon No. 846. Telegr.-Adr.: Weymar, Rotterdam.
- M. Zietzschmann.** Güterschiffahrt Rotterdam, Duisburg, Uerdingen, Düsseldorf, Neuss und vice versa. Stammhaus in Duisburg. Telephon No. 2819. Telegr.-Adr.: Zietzschmann.



II. Abteilung: Amsterdam.

Hollandsche Stoomboot Maatschappij.

Die Reederei wurde im Jahre 1885 mit 2 Dampfern für die Fahrt Amsterdam-London errichtet.

Dieser Dienst wurde später in Gemeinschaft mit der General Steam Navigation Company, London bis auf 4 Abfahrten wöchentlich in beiden Richtungen erweitert.

Im Jahre 1895 wurde ein regelmässiger zweimal wöchentlicher Dienst Amsterdam - Hull und vice versa eingerichtet, ebenso eine regelmässige zweimal wöchentliche Linie Amsterdam-Goole und zurück zusammen mit der Goole Steam Shipping Company Limited in Goole.

Die Flotte der H. St. M. besteht aus:

Dampfer	Amstelstroom	erbaut	1885	mit	788	Tons,
„	Zaanstroom	„	1895	„	899	„
„	Rijnstroom	„	1896	„	855	„
„	IJstroom	„	1898	„	960	„
„	Eemstroom	„	1899	„	1053	„
„	Propatria	„	1892	„	1034	„
„	Maasstroom	„	1900	„	1034	„
„	Veghtstroom	„	1902	„	1339	„
„	Scheldestroom	„	1903	„	1188	„



In Verbindung mit Herrn Robert Drost, Antwerpen, welcher später ausschied, eröffnete die H. St. M. 1899 die Linie Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen nach Bristol und Swansea, sowie nach Southampton und Plymouth, Fowey, zweimal monatlich nach jeder Richtung.

Durch diese Verbindungen ist die H. St. M. in der Lage, von und nach allen englischen Plätzen billige Durchfrachten zu notieren und prompte Verschiffung auf nachgenannten Routen zu garantieren:

a) Hull & Goole, für Mittel-England (Bradford, Leeds, Dewsbury, Leicester, Nottingham, Manchester und ganz Lancashire).

b) London, Stadt und Umgebung.

c) Southampton für Süd - England (Portsmouth, Wight etc.).

d) Plymouth für Cornwallis (Exeter, Falmouth, Devonport etc.).

e) Bristol für Staffordshire, Worcestershire etc.

f) Swansea für ganz Wales (Cardiff, Neath, Llanelly etc.).

Die H. St. M. besitzt in Amsterdam, wie nachstehende Abbildung zeigt, geräumige, für jeden Dienst gesonderte Lagerhallen mit Eisenbahn-Anschluss nach der See- und Binnenseite.

Im Jahre 1897 verlor die H. St. Mij. den Dampfer „IJstroom“ gelegentlich einer Kollision mit dem Dampfer „Bittern“ auf der Nordsee; im Jahre 1902 waren zwei Unglücksfälle zu verzeichnen. Der Dampfer „Vrede“ ging durch Zusammenstoss mit dem Dampfer „Luchana“ im Bristol Channel verloren; Dampfer „Vrijheid“ erlitt Schiffbruch an der holländischen Nordseeküste.

Der Aufschwung, den die H. St. M. genommen, zeigen nachstehende, vergleichende Zahlen:

1893	beförderte die Gesellschaft	121 900	Tons
1898	„ „ „	244 200	„
1903	„ „ „	446 180	„

In 10 Jahren steigerte sich demnach der Verkehr um 265 Prozent.

Eine Gegenüberstellung der Ziffern, welche die Beförderungsmengen der H. St. M. mit dem Gesamt-Schiffsverkehr Amsterdams zur Anschauung bringt, gibt nachstehendes interessantes Bild.

Von den Holl. St. Mij.-Linien wurden inklariert in den Jahren:

1893	204 Dpfr. mit zus.	486 058	Brutto Kubikmeter	Inhalt
1898	404 „ „ „	971 578	„	„
1903	479 „ „ „	1 174 172	„	„

Von sämtlichen Amsterdamer Gesellschaften dagegen:		1903 25,80% der Dampfer und 16,49% der Kubikmeter
1893 1380 Dampfer mit 4 264 743 Kubikmeter Inhalt		einklarierte.
1898 1777 „ „ 5 949 533 „ „		Die Holl. St. Mij. ist in allen in Betracht kommenden
1903 1857 „ „ 7 154 571 „ „		Rheinhäfen vertreten. Dieselbe notiert Durchfrachten
sodass die Holl. St. Mij. in diesen Jahren		von allen Plätzen Deutschlands nach und von allen
1893 14,74% der Dampfer und 11,16% der Kubikmeter		englischen Plätzen. Die Agenten in Rheinland-Westfalen
1898 22,74% „ „ 16,33% „ „		und Süddeutschland sind in der Lage, Durch-Konnosse-
		mente per Holl. St. Mij. auszustellen.

Stoomvaart-Maatschappij Nederland. Gegründet 1870. Kapital: fl. 10 000 000. Flotte: 9 Passagier- und Postdampfer sowie 7 Frachtdampfer, zusammen 61 873 Tonnen, worunter: D. „Oranje“ mit 4000 Pferdestärken und 4413 Tonnen; D. „Koning Willem I“ mit 4000 Pferdestärken und 4448 Tonnen; D. „Koning Willem II“ mit 4000 Pferdestärken und 4293 Tonnen; D. „Koning Willem III“ mit 4000 Pferdestärken und 4526 Tonnen; D. „Koningin Wilhelmina“ mit 3600 Pferdestärken und 4279 Tonnen. Die Linie expedierte alle 14 Tage einen Post- und Passagierdampfer ab Amsterdam via Southampton und Genua nach den Haupthäfen von Niederländisch-Ost-Indien, Sabang, Batavia, Semarang, Soerabaya u. s. w. Ausserdem werden regelmässige Frachtdampfer ab Amsterdam expedierte, ebenfalls nach den Haupthäfen von Niederländisch-Ost-Indien. — Telegr.-Adr.: Suezboot und Nederland. Telephon No. 1641, 1731, 2883 und 1636

Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Gegründet 1888. Kapital: fl. 12 000 000. Flotte: 49 Passagier-, Post- und Frachtdampfer, zusammen: 65 208 Tonnen. Die Linie unterhält regelmässige Verbindungen zwischen sämtlichen Niederländisch-Ostindischen Häfen im Anschluss an die Post- und Frachtdampfer von Europa und vice versa. Telegr.-Adr.: Paketvaart. Telephon No. 1814.

Java-China-Japan-Lyn. Gegründet 1902. Kapital: fl. 6 000 000. Flotte: 3 Dampfer (Frachtdampfer), zusammen: 11 559 Tonnen. Die Linie unterhält eine regelmässige Verbindung zwischen den Häfen von China, Japan und Niederl. Ost-Indien.

Niederländische Stoomvaart-Maatschappij Oceaen. Gegründet 1891. Kapital: fl. 2 000 000. Flotte: 6 Dampfer (Frachtdampfer), zusammen: 17 681 Tonnen. Die Linie unterhält eine regelmässige Verbindung zwischen Amsterdam, Liverpool und den Häfen von Niederl. Ost-Indien. Telegr.-Adr.: Reyem. Telephon No. 1674.

Koninklijke West-Indische Maildienst. Gegründet 1882. Kapital: fl. 2 000 000. Flotte: 8 Passagier-, Post- und Frachtdampfer, zusammen: 13 771 Tonnen. Die Linie unterhält eine regelmässige vierzehntägige Verbindung zwischen Amsterdam und sämtlichen Häfen von West-Indien bis New York und Le Havre, mit Ladung, Post und Passagieren. Telegr.-Adr.: Westmail. Telephon No. 1821.

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij. Gegründet 1856. Kapital: fl. 2 500 000. Flotte: 29 Frachtdampfer, zusammen 27 553 Tonnen. Die Linie unterhält regelmässige Verbindungen zwischen Amsterdam und den Häfen des Mittelmeers und der Levante, der Ostsee, Hamburg, St. Petersburg etc. mit Frachtdampfern. Telegr.-Adr.: Royal. Telephon No. 1730, 3578.

Zuid-Amerika Lijn. Gegründet 1899. Kapital: fl. 2 000 000. Flotte: 4 Frachtdampfer, zusammen 17 123 Tonnen. Die Linie unterhält eine regelmässige monatliche Verbindung zwischen Amsterdam und den La Plata-Häfen via Dünkirchen, für Ladung und Vieh. Telegr.-Adr.: Argentina. Telephon No. 1136.

Amsterdamsch-Veem. Vertreterin von: Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Telephon No. 2248.

H. Kersken jr. Agenten der Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, Frankfurt a. M., des Rhein-Schraubendampferdienstes von J. H. Königsfeld, Rotterdam-Mannheim, der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf, der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Cöln und der Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft, Mannheim. Telegr.-Adr.: Kersken, Expeditieur. Telephon No. 1823.

Aktien-Gesellschaft Vriessse-Veem. Agentur der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Mannheim. Telegr.-Adr.: Vriessseveem. Telephon No. 324.

Gebr. Scheuer. Vertreter der Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz & van Meeteren, Mainz. Telegr.-Adr.: Scheuer. Telephon No. 1732.

Joh. M. de Soet. Vertreter von Rheinschiffergenosenschaft, Rotterdam. Telephon No. 1819.

Hudig, Veder & Co. Vertreter der Rheinischen Transport-Gesellschaft William Egan & Co., Frankfurt a. M. Telegr.-Adr.: Hudig. Telephon No. 1628.

Internationale Transport-Maatschappij, voorheen van der Hoop & Co. Vertreterin der Niederländischen Dampfschiffs-Reederei, Rotterdam. Telegr.-Adr.: Expeditie. Telephon No. 2119.

Verschure & Co. Vertreter der Cölnischen und Düsseldorfer Gesellschaft, Cöln. Telegr.-Adr.: Verschure. Telephon No. 574.

Nachträglich, erst während des Druckes eingegangen.

Niederländisch-Deutsche Transport-Gesellschaft.

Diese Gesellschaft nimmt unter den Amsterdamer Agenturen von Rheinschiffahrts - Gesellschaften die bedeutendste Stelle ein. Sie vertritt folgende Firmen:

„Verband der Amsterdamer Rheinschiffahrts - Interessenten“ in Ruhrort und der

„Nieuwe Rynvaart-Maatschappij“ in Amsterdam,

die „Rhein- & See-Schiffahrts-Gesellschaft“ in Köln sowie

„Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt“ Ruhrort,

sodass der Kundschaft sowohl durch regelmässige Dampfer- als Kahnverbindungen prompte Beförderung der Waren nach und von dem Rhein zugesichert werden kann.

Die Niederl. Deutsche Transport-Ges. erteilt billigste Uebernahmen nach und von den verschiedenen Rheinhäfen, von und nach den sämtlichen Häfen von England, Norwegen, Schweden, Süd-Amerika, Ost- und West-Indien etc., sodass die Kundschaft nur mit einem Satz zu rechnen hat und dadurch die billigste Route leicht wählen kann.

Ausserdem hat die Gesellschaft für den Transit-Verkehr einen geräumigen gleich am Hafen belegenen Warenschuppen für jede Art von Gütern bequem eingerichtet. Selbstverständlich sind feuergefährliche und übelriechende Waren vollständig ausgeschlossen. Sendungen welche daher vom Rhein in Amsterdam eintreffen, können gleich aus dem Rheinboot im Schuppen gelagert werden, falls der eine oder andere Seedampfer noch nicht ladebereit sein sollte. Der Aufenthalt im Hafen wird dadurch wesentlich erleichtert.

Fluss- und Seeassekuranz schliesst die Gesellschaft bei der wohlbekanntenen und ebenfalls von ihr vertretenen:

„Badischen Assekuranz-Gesellschaft“ Akt.-Ges., sodass auch in dieser Hinsicht die Gesellschaft sehr leistungsfähig arbeitet.

Telegrammadresse der Gesellschaft ist: „Rheinfahrt“ Amsterdam.

Internationale Telephonnummer: No. 1395. Amt Amsterdam.

Voigt & Geber,

Transport-Maatschappij. Die Firma ist eine Gründung der Speditionshäuser F. A. Voigt & Co. Rotterdam (gegr. 1857) und Geber & Mader Mannheim (gegr. 1863). Das Bureau befindet sich Prinz Hendrikkade 86. Das Haus befasst sich in erster Linie mit der Unterhaltung eines regelmässigen direkten Rheinverkehrs mit mehrmaligen Abfahrten jede Woche von Amsterdam nach Mannheim und Strassburg i. Els. sowie Heilbronn a. N. und vice versa mittels der Flotte der „Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts - Gesellschaft m. b. H. (Siehe den betreffenden Artikel unter Mannheim), bei welcher die Firma als Gesellschafter beteiligt ist. Ausserdem besorgt sie Verfrachtungen nach den holländischen Binnenplätzen, Seeverfrachtungen und Speditionen jeder Art.

III. Abteilung: Antwerpen.

Man braucht sich nur zu überlegen, dass Rotterdam — bis in das 16. Jahrhundert eine Stadt, die vom Fischfang lebte — im Jahre 1340 erst die Rechte einer Stadt erwarb, und dass zur selben Zeit in Antwerpen mitten in dem damaligen Welthandel eine Macht entstand, die heute über Millionen verfügt: Die Börse — und man wird sofort den Unterschied begreifen, der zwischen der Stadt an der neuen Maas und dem alten Scheldehafen mit geschichtlicher Notwendigkeit bestehen muss. Antwerpen hat einen Verkehr, der im Handel selbst wurzelt, der nicht nur Speditionstätigkeit ist von heute zu morgen, sondern Eigenhandel. Daher kommt es wohl auch, dass der Antwerpener Verkehr mehr die wertvolleren Massengüter und den Stückgüterverkehr umfasst. Rotterdam hat vor Antwerpen einen Vorzug: es liegt dem Rheinland näher. Dafür aber beherrscht der belgische Hafen ein zweites Hinterland, das der belgischen Industrie. Antwerpen dient ausser diesem aber, gewissermassen in Arbeitsteilung mit Rotterdam, den deutschen Ländern am Rhein, und gerade diese Arbeitsteilung hat ohne Zweifel für Handel und Industrie unserer Rheinlande wertvolle Fortschritte gebracht. Umgekehrt ist nicht nur Rotterdam, wie wir einige Seiten früher gezeigt haben, sondern auch Antwerpen in den letzten Jahrzehnten mit der deutschen Industrie überraschend gewachsen. Die Länge der an der Schelde in den achtziger Jahren entstandenen Kais, die 3,5 km betrug, ist durch Neubauten in den Jahren 1895—1902 um 2 km gewachsen. Im Süden hat die Stadt ein Gelände von 30 ha angekauft, welches besonders dem Kohlen- und Petroleumhandel überlassen werden soll, sodass sich hier ein besonders erheblicher Teil des Binnenschiffsverkehrs abspielen wird. Hierzu kommen die geräumigen Häfen (Bassins) der Stadt, der Ursprung z. T. auf Napoléon den Ersten zurückgeht. Sie haben eine Oberfläche von 61,3 ha und werden von 10,76 km Ladeufern eingefasst.

Den Verkehr mit dem Inlande vermittelt die Schelde mit den anschliessenden Kanälen, die bis nach Brüssel, in das Herz des Landes, führen. Eine weitere wichtige Verbindung ist der Kanal de la Campine, auf gut Flämisch die „Kempische Vaart“, die Antwerpen mit der Provinz gleichen Namens verbindet. Endlich darf auch die Rheinschiffahrt einen wesentlichen Teil des Antwerpener Binnenschiffsverkehrs sich zurechnen. Das ergeben folgende, bisher merkwürdig wenig bekannte Zahlenzusammenstellungen, die von der erfreulichen Entwicklung der Beziehungen unserer Rheinschiffahrt zu dem Antwerpener Hafen Zeugnis ablegen.

Zu Antwerpen kamen Binnenschiffe an:

	1896		1903	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage
insgesamt	31 339	4 102 654	33 940	6 319 626
darunter aus Deutschland .	1 385	832 027	2 396	1 734 448

Es gingen ab:

	1896		1903	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage
insgesamt	33 604	4 455 880	35 577	6 421 507
darunter aus Deutschland .	1 948	969 893	2 805	1 732 947

Es sind naturgemäss die grössten Kähne, die zwischen dem Rhein und dem Scheldehafen verkehren. In den letzten Jahren hat sich ihr Verkehr verdoppelt, der beste Beweis für das, was wir oben gesagt haben. Auch Antwerpen wird angesichts dieser Entwicklung stets die Bedeutung der Rheinschiffahrt für seinen Verkehr zu würdigen wissen.

Wenn sich die Hoffnungen der Seidenstadt Crefeld, die in einigen Jahren auch Schiffahrtsstadt werden will, verwirklichen, so erhält der Rhein vielleicht eine zweite Verbindung mit dem flandrischen Welthandelsplatz, einen neuen Weg für neue Arbeit.

von Bary & Co.

Die Firma von Bary & Co, ist im Herbst 1900 aus der früheren Firma H. Albert de Bary & Co. hervorgegangen. H. Albert de Bary & Co. wurde 1882 gegründet Die Firma, welche die Geschäfte des bekannten Welt-hauses Nottebohm frères übernommen hatte, und gleichzeitig Generalvertreterin des bekannten Hauses Ernesto Tornquist & Co., Buenos Aires, war und noch heute ist, erhielt Anfang 1886 die Generalvertretung des Norddeutschen Lloyd für Belgien, nachdem es speziell den Bemühungen des Senior-Chefs gelungen war, die Wahl Antwerpens als Anlegehafen für die Dampfer der neubegründeten Reichspostdampferlinien zu erwirken. Im Jahre 1900 wurde die Schiffsabteilung als besondere Firma von Bary & Co. fortgesetzt, während die übrigen Geschäfte auf eine mit einem Kapital von 5 Millionen Franken gegründete Aktiengesellschaft Compagnie Commerciale Belge an A. H. Albert de Bary & Co. überging

Die Linien des Norddeutschen Lloyd, welche Antwerpen ein- und ausgehend anlaufen, sind die folgenden:

- 1) Reichspostdampferlinien nach Ostasien, (China und Japan) via Suez Kanal, 14 tägige Abfahrten,
- 2) Reichspostdampferlinie nach Australien, 3 wöchentliche Verbindung.
- 3) Postdampferlinie nach dem La Plata, Montevideo und Buenos Aires, alle 14 Tage.
- 4) Postdampferlinie nach Brasilien, (Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro und Santos, vierzehntägig,
- 5) Postdampferlinie nach Cuba, via spanische Häfen, Abfahrt jeden Monat (18.)

Die Firma ist gleichzeitig Generalvertreterin der Reichspostdampferlinie nach dem Cap der Guten Hoffnung und Delagoa Bay via Westküste Afrikas der Deutschen Ostafrikalinie, 4 wöchentliche Abfahrten.

Besondere Passage-Bureaux in Brüssel, Boulevard, Anspach in Ostende, Digue de Mer, und in Spa Plan Pierre le Grand.

Besonderes Departement für alle Art von Spedition. Telegr. Adr. Nordlloyd-Anvers.

August Blumenthal.

Die Firma August Blumenthal, Antwerpen, umfasst ein Schiffsmakler- und Befrachtungs-Departement, eine Speditionsabteilung und ein Verkaufsbureau für Erze.

Die Firma vertritt folgende Linien:

F. Laeisz, Hamburg, regelmässiger Dienst von erstklassigen Schnellseglern von Antwerpen direkt nach Valparaiso und Iquique und via Hamburg auf Durchkonnossement nach Valparaiso, Iquique und Talcahuano.

Rob. M. Sloman jr., regelmässige Seglerlinie via Hamburg nach Talcahuano, Antofagasta, Mollendo, Callao und anderen Häfen der Westküste Südamerikas.

Star Linie, regelmässiger Seglerdienst direkt ab Antwerpen und via Hamburg nach Cape Town, Port Elizabeth, East London, Port Natal, Delagoa Bay etc.

Staley, Radford & Co., London.

F. Green & Co., London, Postdampfer und Segler via London nach Tasmanien.

Bethell, Gwyn & Co., London.



Antwerpen im Jahre 1800.

Trinder, Anderson & Co., London, regelmässiger Dienst nach West-Australien und Port Darwin a) per Dampfer und Segler via London; b) per direkten Dampfer ab Antwerpen via Singapore.

Bethell, Gwyn & Co., London, regelmässiger Seglerdienst nach Queensland via London.

Es werden Transporte aller Art zu Wasser und zu Lande nach jeder Richtung zu festen vorteilhaften Sätzen übernommen.

Grosse trockene Lagerräume stehen der Kundschaft zur Verfügung.

Die Firma hat eigene Häuser und Agenten in Hamburg, London, Rotterdam, Amsterdam, Paris und Le Havre. Telegr.-Adr. : Charter,

John P. Best & Co.

Die Firma John P. Best & Co. besteht seit 35 Jahren und betreibt ein Schiffsmakler- und Speditions-Geschäft.

Die Firma vertritt folgende Linien:

Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. Ltd., von Antwerpen alle 14 Tage 1 Dampfer nach Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobe, Yokohama und Moji.

Union Castle Mail Steam Ship Co. Ltd., von Antwerpen 3—4 Dampfer jeden Monat nach Cape Town, Mossel Bay, Algoa Bay, East London, Port Natal, Delagoa Bay.

Westindische Kompagni, von Antwerpen jeden Monat 1 Dampfer nach St. Thomas, Havanna, Tampico, Vera Cruz und Progreso.

Compagnie Maritime Belge du Congo, alle 3 Wochen 1 Dampfer nach dem Congo.

Ferner unterhält die Firma einen regelmässigen Dampfer-Dienst nach den folgenden Häfen: Liverpool jeden Donnerstag; Southampton jeden Donnerstag; Greenock und Glasgow jeden Samstag; Manchester jeden Samstag; Newcastle jeden Mittwoch; Dublin und Belfast ca. alle 14 Tage, sowie von Gent und Terneuzen nach Liverpool 1 Mal jede Woche, nach Manchester 1 Mal jede Woche, und von Gent nach Newcastle o. T. gleichfalls 1 Mal wöchentlich.

Ausserdem wird ca. jeden Monat einmal ein erstklassiger eiserner Segler nach San Francisco, sowie nach Port Los Angeles und Portland (O) expediert.

Dier Firma hat Zweiggeschäfte in Gent, Zeebrugge, Terneuzen und Vlissingen.

Telephon No. 971 und 2603. Telegr.-Adr. Best-Antwerpen.

Bodewig & Petersen.

Die Firma Bodewig & Petersen wurde im Jahre 1890 gegründet und betreibt Erzimport, Spedition, Schiffsmaklerei und Kohlengeschäfte. Im Jahre 1902 wurde eine Filiale in Rotterdam eröffnet; im Juni 1903 etablirte sich die Firma in Duisburg und am 1. August 1904 wurde in Hamburg ein weiteres Bureau eröffnet. Telephon No. in Antwerpen, 391, in Hamburg 201, Amt I. Telegr.-Adr. in Antwerpen und Hamburg: Bodewig.

Boutmy & Co.,

Befrachter und Schiffsmakler, etabliert in Rotterdam seit 1802, in Antwerpen seit 1878 und in Gent seit 1880. Die Firma besitzt die Vertretung der regelmässigen Dampferlinie zwischen Rotterdam, Amsterdam, Harlingen, Antwerpen, Gent, Terneuzen, Dunkirche, Calais und Leith. Dieselbe übernimmt Transporte und Durchconnossemente nach Edinburgh, Glasgow, Greenock, Dundee, Perth, Aberdeen, Dublin, Belfast und übrigen Hauptplätzen Schottlands und Irlands. Reeder dieser Linie sind die Herren Geo. Gibson & Co. in Leith, Glasgow und Dundee und W. S. & J. M. Burger in Rotterdam. Die Flotte besteht aus folgenden Dampfern: Abbotsford 1200 t, Amulet 1200 t, Astrologer 1200 t, Durward 1300 t, Mascotte 1200 t, Nigel 1400 t, Osborne 700 t, Peveril 1400 t, Quentin 1300 t, Ronan 1300 t, Talisman 1000 t, Windsor 700 t. Im Anfang des 19. Jahrhunderts besorgten kleine Segler den Dienst dieser Linie, heute verfügt dieselbe über obenstehend angeführte Flotte von erstklassigen Dampfern, welche auf das komfortabelste für Passagiere eingerichtet sind. Auf den Dampfern befinden sich die Kajüten in der Mitte der Schiffe, welche elektrische Beleuchtung besitzen. Diese Dampfer verfügen über besondere Einrichtungen für den Transport von Obst, Gemüse sowie für alle anderen leicht dem Verderben ausgesetzte Waren, und tadellose Verschlüge für den Transport lebender Tiere. Telephon No. für Antwerpen 866 und für Gent 281. Telegr.-Adr.: „Boutmy“.

British- & Continental Shipping Company, Société Anonyme.

Nachfolger von Thos. Ronaldson & Co., Ltd.

Genannte Gesellschaft, die ihren Hauptsitz in Antwerpen und Zweiggeschäfte in Ghent, Rotterdam, Amsterdam und London hat, befasst sich mit Dampferagenturen und Abfertigungen, Versicherungen und allgemeiner Spedition. — In Antwerpen werden nachgenannte Dampferlinien von ihr vertreten:

Puritan Line zwischen Antwerpen und Boston und Baltimore; Abfahrten alle 14 Tage, — Hansa-St. Lawrence Line zwischen Antwerpen und Quebec und Montreal; direkte Abfahrten während der offenen Schifffahrt; — Direkte Linie zwischen Antwerpen und Halifax und St. John, Abfahrten nach Bedarf des Marktes.

Houston Line von Antwerpen nach Kapstadt, Algoa Bay, East London Natal, Delagoa Bay und Baira; Abfahrten alle drei Wochen.

Shire Line: Antwerpen nach Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Nagasaki, Kobe und Yokohama; Abfahrten jeden Monat.

Antwerp Steamship Company: von Antwerpen nach London mit Abfahrten per D. „Ibis“ jeden Mittwoch und D. „Clapton“ jeden Samstag,

Furness Line: Antwerpen nach Halifax, N. S. und St. John, N. B. via London, Abfahrten alle 14 Tage während des ganzen Jahres.

Company, London; Petroleum-Produkte Aktien-Gesellschaft, Hamburg; Koninklyke Nederlandsche Maatschappy tot exploitatievan; Petroleumbrunnen in Ned. Indie; Asiatic Petroleum Company Ltd. London; Steaua Romana, Aktien-Gesellschaft für Petroleum-Industrie, Bukarest.

Bureaux Antwerpen, lo. Quai van Dyck, Telephon 1683; Betrieb Antwerpen-Kiel, Telephon 1752, umfassend: 6 grosse Tanks, 1 K perei, Bureau und Nebengebäude mit Anschlussgeleise Bahnhof Antwerpen-Kiel.

III. Abteilung. — Versicherung.

Generalvertretung der: London und Provinzial Marine Insurance Company Ltd. London. Tokio Marine Insurance Company Ltd. Tokio. Telephon No. 5 und 2422, Antwerpen. Telephon No. 5988, Brüssel.

Telegr.-Adressen: Abteilung: Maritime, Kohlen und Brikets, Versicherung „Eiffe“; Abteilung: Personenverkehr Hamburg - Amerika Linie „Hapag“; Abteilung: Personenverkehr Hamburg - S damerikan. D.-G „Eiffe“; Abteilung: Oele und Petroleum „Eiffe-Petrole“.

Grisar & Marsily.

Der Gründer des Hauses Grisar & Marsily war Ch. Grisar, der von Nivern bei Ems stammte und im Jahre 1811 in Antwerpen ansässig wurde. — Im gleichen Jahre asso-

hielt das Haus Grisar & Marsily ausgedehnte Beziehungen mit Kanada, dem La Plata, Indien, Spanien, Deutschland und Frankreich. — Die Firma vertritt in Antwerpen zahlreiche Schifffahrtslinien, unter welchen wir folgende hervorheben:

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos. Direkte und regelmässige Verbindung zwischen Antwerpen und Chile, Peru, Equator, Central-Amerika, Mexiko und San Francisco.

Kirsten-Linie. Wöchentliche Verbindung zwischen Antwerpen Hamburg und vice-versa. Durchfrachtenverkehr Antwerpen-Berlin und Antwerpen-Breslau via Hamburg. Dir. Connossemente von Antwerpen.

Houston - Linie. Direkter und regelmässiger monatlicher Dienst zwischen Antwerpen und Cape Town, Mossel Bay, Algoa Bay, East London, Natal, Delagoa Bay und Beira.



Reede von Antwerpen im Jahre 1860.

ziierte er sich mit A. Giesen, der von Napoleon zum Makler ernannt worden war und dessen Firma seit 1797 bestand, sowie mit dem Engländer William Marsily. — Diese Teilhaberschaft setzte sich bis heute vom Vater auf den Sohn fort; Befrachtungen von Seeschiffen sowie Spedition bildeten stets das Hauptobjekt der Firma.

Von Anfang an stand das Haus Grisar & Marsily in lebhafter Verbindung mit Hamburg und Emden, sowie mit den Vereinigten Staaten, wohin es jährlich eine grosse Anzahl von Segelschiffen expeditierte. — Später organisierte es im Vereine mit den Herren von der Becke und Marsily die „Red Star Line“, an deren Leitung es von 1872 bis zur Uebernahme derselben durch den Trust im Jahre 1902 beteiligt war.

Im Laufe seines langen Bestehens kn pfte und unter-



Ansicht des Bassins „Bonaparte“ und des „Scheldehuis“ — Bureau der Firma Grisar & Marsily.

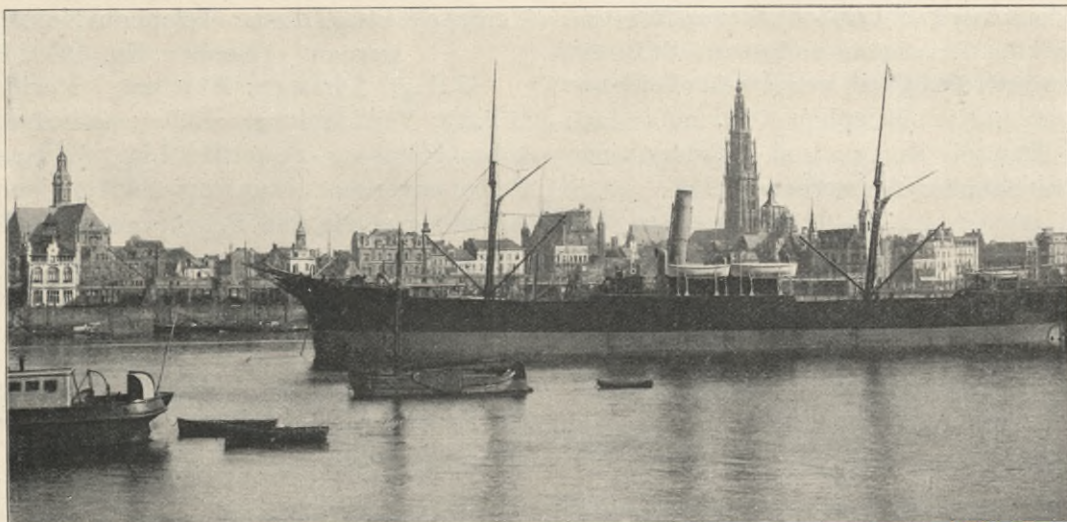
Balley- und Leetham-Linie, Reederei: Messrs. Thos. Wilson, Sons & Co. Ltd. Zweiwöchentlicher Dienst zwischen

Antwerpen und Hull und vice-versa. Direkte Connossemente nach allen Städten im Innern Grossbritanniens, ebenso auch nach Schweden, Russland, Italien, Oesterreich etc.

Hamburg-Amerika - Linie.
Hamburg - Süd-Amerikanische
Dampf-Schiffahrts - Gesellschaft. Regelmässige monatliche Abfahrten von Antwerpen nach Para, Manaos, Maranham und Ceara und vice-versa.

Bismarck-Linie. Regelmässige Abfahrten von Hamburg nach Malmö, Landsrona, Helsingborg, Halmstad, Carlskrona, Trelleborg, Ystad, Aahus, Carlshamm, Oskarshamm und Westervik. Direkte Connossemente von Antwerpen.

Grisar & Marsily sind auch die Agenten der englischen North. Eastern Railway Company.



Reede von Antwerpen im Jahre 1904.

Senior des Hauses ist gegenwärtig Herr F. A. Grisar, der schon seit mehr als 60 Jahren die Geschäfte führt; ihm zur Seite steht, auch schon seit 15 Jahren, sein Sohn, Herr Armand Grisar sowie der Enkel William Marsily's, Herr Jules C. Marsily.

Das Haus Grisar & Mar-

sily wird also, nicht nur den Jahren seines Bestehens nach, sondern auch durch die seit so langer Zeit in den Händen derselben Familie liegende Leitung, bald in der seltenen Lage sein, seine Säcularfeier begehen zu können. Tel.-Adr.: Grisar.

J. D'Haene & Co.

Die Firma, welche seit ungefähr einem Jahrzehnt besteht, befasste sich ursprünglich nur mit der Manipulation von Holztransporten, als vereidigte Verwiegler und Vermesser. Durch angestrengte Arbeit haben es die Inhaber verstanden, die Firma zu einer der ersten ihrer Branche in Antwerpen zu bringen, sodass dieselbe heute täglich ca. 400 eigene Arbeiter auf den Quais beschäftigt. Ferner verfügt sie über einen ausgedehnten eigenen Fuhrpark von ca. 60 Camions, der indes meistens noch den an die Firma gestellten Ansprüchen nicht genügt, sodass sie gezwungen ist, denselben fortwährend zu vergrössern. Ganze Dampferladungen von Holz waren mit der Zeit für die Firma bestimmt, und es bildete sich hieraus das Dampferfrachten-Departement, welches neben dem Holzmarkt auch den übrigen Frachtenmarkt bearbeitete und im Laufe der Zeit auch hier grosse Erfolge zu verzeichnen hatte; augenblicklich schwimmen drei Dampfer von je 1600—1800 Tons

Tragkraft unter der Flagge der Firma. Selbstredend brachte die Dampferexpedition die Notwendigkeit mit sich, eine Speditionsabteilung zu eröffnen, die denn auch bestens floriert und sich immer weiter ausdehnt. Import und Export sind von einander getrennt, ebenso unterhält die Firma eine besondere Abteilung für Wolle- und Baumwolle-Manipulationen, die von einem eigens hierin durch langjährige Schulung speziell erfahrenen Quaipersonale ausgeführt werden.

Die Firma steht mit den bedeutendsten Speditions- und Exportfirmen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Englands etc. in reger Verbindung. Ein Hauptfaktor für die Firma ist der Umstand, dass sie über einen ausgedehnten eigenen Fuhrpark und Arbeiterstamm verfügt, der es ihr ermöglicht, ihre Kundschaft trotz der äusserst billigen Platzspesen eine stets prompte und höchst zuverlässige Bedienung zu garantieren. Telephon No. 2741

Herfurth & Co.

Schiffsmakler, Befrachter und Spediteure, Assekuranz, Kontrolle und Bemusterung. Umschlag und Transporte zu festen Uebernahmen von und nach allen Plätzen. Eigene Lagerplätze und Kellerräume, Rollfuhrwerk. Fernsprecher 1280. Telegramm-Adresse: Herfurthco.

G. de Keyser & Co.

Spediteure und Schiffsmakler, Vertreter nachstehender Linien von Antwerpen 1. nach Gothenburg, wöchentliche Abfahrten, Durchgangskonossemente nach allen schwedischen Häfen. 2. Nach Christiansand S., Arendal und Christiania, wöchentliche Abfahrten, Durchgangskonossemente nach allen norwegischen Häfen. 3. mit Umladung in Havre nach Westküste Afrikas, Transvaal und Madgaskar, Brasilien, La Plata und Indo China mit direkter Durchfracht und Connossemente. Telegramm-Adresse: Dekeyser. Tel. No. 149 und 3079.

Der Artikel der Firma

De Leeuw & Philippsen und De Leeuw, Philippsen & Co.

wurde durch ein Versehen nicht unter Antwerpen, sondern unter Ruhrort eingereiht und befindet sich Seite 88.

Dr. Louis A. Phillips and Dr. Henry Phillips & Co.
1000

Kortman & Co. Succ. Struss & Vogel.

Obige in weitesten Kreisen durch ihre Leistungsfähigkeit, Rechtschaffenheit und Zuverlässigkeit beliebte Firma blickt auf ein 20jähriges Bestehen zurück.

Sie ist aus dem Hause H. Braakman & Co. hervorgegangen und steht mit diesem heute noch in regem, innigen Geschäftsverkehr.

Der Gründer, Herr G. J. Kortman, widmete in den ersten Jahren seine Haupttätigkeit dem Rhein- und Binnenschiffahrtsverkehr, seit mehreren Jahren wurde aber auch dem Transportgeschäfte über See besondere Aufmerksamkeit geschenkt, so dass die Firma Kortman & Co. Succ. heute einen ersten Platz unter den internationalen Speditionsgeschäften einnimmt. Die in den letzten Jahren errichteten Filialen in Rotterdam, Amsterdam, Paris und Brüssel zeugen von der ständigen Ausdehnung der Firma.

Neben dem belgischen Binnenschiffahrtsverkehr mit Spezialdiensten nach den belgischen Hauptplätzen, besonders Brüssel, wohin ein täglicher Dienst bei 12stündiger Reisedauer besteht, wird auch das Rheingeschäft regelmässig bearbeitet; so ist das Haus Kortman & Co. Succ. als

belgische Generalvertreter der Frankfurter A.-G. für Rhein- und Mainschiffahrt, welche einen regelmässigen direkten Dienst zwischen Antwerpen und Frankfurt unterhält, sehr bekannt.

Es würde zu weit führen, in weitere Einzelheiten einzugehen. Interessant sind die von der Firma Kortman & Co. Succ. eingerichteten Spezialverkehre nach Spanien, Portugal, Italien, sowie Uebersee, und dürfte jeder Interessent gut tun, dieserhalb bei obiger Firma Informationen zu nehmen.

Seit Anfang d. J. ist Herr Kortman nur noch als stiller Teilhaber am Geschäfte beteiligt, und letzteres wird von seinen langjährigen Mitarbeitern, den Herren Struss & Vogel, weitergeführt.

Ersterer hat durch nahezu 18jährigen Aufenthalt in den europäischen Haupthäfen besonders in der Export-Spedition reiche Erfahrungen gesammelt, während Herr Vogel durch seine 20jährige Tätigkeit im Hause Kortman den Import-Verkehr vollkommen beherrscht, so dass der Firma Kortman & Co. Succ. Struss & Vogel eine günstige Weiterentwicklung vorauszusagen ist.

A. Krawehl,

Kohlengrosshandlung und Exporthaus, Kohlen und Brikets für Bunkerzwecke und Export aus den renommiertesten Zechen des Rhein. Westf. Kohlen-Syndikats stets vorrätig und in kürzester Zeit lieferbar. Prima belgische Brikets und Anthrazite. General-Vertretungen für Belgien: Farbenfabrik Hansa, G. m. b. H., Kiel. „Hansa-Komposition“ zum Anstrich eiserner und stählerner Schiffsböden. Portland-Cement-Fabrik Karlstadt am Main vormals Ludwig Roth, Aktien-Gesellschaft in Würzburg. Prima Portland-Cement, Marke „Bavaria“. Produktionsfähigkeit jährlich über 2 Millionen Centner. Telephon No. 1475. Telegr.-Adr.: Krawehl. A. B. C. Code im Gebrauch.

Plouvier & Co.

Hauptsächlich betreibt die Firma Getreide- und Saaten-Speditionen, sowie Erzverfrachtungen nach allen Rheinstationen. — Bemerkenswert ist, dass der Seniorchef dieser Firma vom Jahre 1876 bis 1890 als Prokurist der Firma Van Maesen & Co., den ersten Belgischen Rheinschraubendampfer-Dienst nach dem Nieder- und Oberrhein geleitet hat. Ferner besitzt die Firma eine Spezial-Abteilung für überseeische Transporte und Bordlieferung. Telegramme: „Plouvier“. Telephon No. 729.

Ruys & Co.

Das Haus vertritt folgende erste Dampfer- und Segler-Linien:

Great Central Railway: Linie nach Grimsby, dreimal wöchentliche Abfahrten.

Nord Steamship Company: Linie nach Abo-Hangö via Hull — einmal wöchentlich.

Holland Steamship Company: Linie nach Bristol, Swansea, Southampton und Plymouth alle 15 Tage.

Prince und Houlder Linie: nach Montevideo, Buenos Aires und Rosario.

Glen Linie: Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Hiogo, Nagasaki alle 3 Wochen.

Rotterdam Lloyd: Linie Genua, Savona, Livorno, Marseille alle 3 Wochen.

Prince Linie: Malta, Alexandrien, Beyrouth etc. 2 mal monatlich.

Black Sea Linie: Schwarzes und Azow'sches Meer monatlich.

Johnston Linie: Levante, Schwarzes Meer und Donau während der Saison wöchentlich.

A. C. de Freitas & Co: Triest, Fiume, Venedig, Ancona, Bari 2 mal monatlich.

Lamport & Holt: Chili, Peru, Ecuador monatlich.

Reed Cross Booth Iquitos S. S. Co. Ltd.: Iquitos monatlich.

Persian Gulf Linie: Djeddah, Muscat, Bushire in Durchfracht bis Bagdad monatlich.

Bibby Linie: Colombo und Rangoon alle 14 Tage.

Rotterdam Lloyd: Java und Sumatra via Marseille alle 14 Tage.

Regelmässige Segler-Linie nach San Francisco monatlich.

West Coast Sailer Line: Valparaiso und andere Häfen der Westküste Südamerikas monatlich.

Ausserdem täglicher Dienst zwischen Antwerpen und Rotterdam, und regelmässiger Dampferdienst nach Amsterdam wöchentlich.

Die Firma besorgt Spedition und Befrachtung von Massentransporten wie: Getreide, Saaten, Erzen, Kohlen u. s. w., Transportübernahmen und Befrachtungen jeder Art, sowie Kontrolle und Kommission und besitzt feste Hafenanlegeplätze mit Schuppen.

Selb & Huverstuhl.

Schiffsmakler, Dampfer-Agenturen, Spediteure. Das Haus wurde gegründet im Mai 1878 durch die Herren Victor Selb & Wilhelm Huverstuhl, und rangiert heute unter den ersten und bedeutendsten maritimen Firmen Antwerpens.

Die Herren verlegten sich gleich von Anfang an auf die Uebernahme von Erzgeschäften und grösseren überseeischen Transporten, speziell von Eisenbahn-, Maschinen- und Eisenkonstruktions-Materialien. Die Firma führte sich auch recht bald im Rheinisch-Westfälischen Industrie-Bezirk ein und erfreut sich heute der besten Beziehungen zu den zahlreichen industriellen Etablissements der Rheinlande und Westfalens.

Die Herren Selb & Huverstuhl sind die General-Agenten verschiedener Reedereien und insbesondere:

1) der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ Bremen. Diese drittgrösste deutsche Reederei unterhält die folgenden regelmässigen Dampferlinien:

a) 14tägige direkte Abfahrten von Antwerpen nach Colombo, Madras, Calcutta, (und evtl. in Durchfracht für:

Alleppy, Colachel, Tuticorin, Jaffna, Chittagong, Bimlapatam Coconada, Pondicherry, etc.)

b) 14 tägige direkte Abfahrten von Antwerpen nach Bombay, Kurrachee (Karachi), (und evtl. in Durchfracht für: Mangalore, Cochin, Tellicherry, Calicut etc.)

c) 3 wöchentliche direkte Abfahrten von Antwerpen nach Rangoon (und evtl. in Durchfracht für: Moulmeim, Bassein, Akyab, Mandaley).

d) 14tägige direkte Abfahrten von Antwerpen nach Montevideo, Buenos-Aires, Rosario, (und evtl. nach Zarate, Colastine etc.)

2) der Nippon Yusen Kaisha, japanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ltd. Diese mächtige Dampfer-Cie unterhält pünktliche 14tägige direkte Abfahrten an fixen Daten von Antwerpen nach: Singapore, Hongkong, Kobe und Yokohama, und regelmässig auch nach Nagasaki, Moji, Kure (vorzügliche Einrichtungen für 1., 2. und 3. Klasse-Passagiere).

Siebert & Co.

Die Firma Siebert & Co. (vorm. August Blumenthal, Siebert & Co.) in Antwerpen, betreibt ein Reederei-, Schiffsmakler- und Speditions-Geschäft.

Die Dampfer der von ihr geleiteten Reedereien sind besonders in der europäischen Fahrt beschäftigt, für die die Firma Jahres-Kontrakte übernimmt, nach und von allen Häfen der Ostsee und des Mittel- und Adriatischen Meeres etc., sowie rückkehrend für Erz, Früchte, Getreide, Holz und andere Massenartikel. Durch besondere Einrichtungen können Stücke von ausserordentlichen Dimensionen, selbst bis 60 Fuss Länge verschifft werden.

Die Firma vertritt den kombinierten Dampferdienst der

englischen Reedereien Shaw, Savill & Albion Co. Ltd., und New-Zeeland Shipping Coy. Lim., und ist für deren Linien ermächtigt, Güter auf Durchkonossement von Antwerpen nach allen Häfen in Neuseeland zu verschiffen.

Ferner vertritt die Firma die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, A.-G., für ihren zweimonatlichen Dampferdienst von Antwerpen nach Gibraltar und Marokko, und unterhält regelmässige Dampferabfahrten von Antwerpen nach Newport Mon. Nach dem Birmingham Distrikt werden Durchkonossemente ausgestellt.

Nach Süd-Afrika und anderen Gebieten werden eiserne Segelschiffe nach Bedarf expediert.

Steinacher & Rueff.

Frachtbureau der „Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“ in Mannheim, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

Die Firma wurde im Jahre 1894 von Herrn Robert Steinacher gegründet und zwar mit Sitz in Antwerpen und Basel. Der Genannte leitete das Geschäft in Basel, und Herr Paul Rueff das in Antwerpen.

Ein regelmässiger Sammeldienst von Antwerpen und Le Havre (Frankreich), nach der Schweiz und vice versa, sowie Import und Export von und nach allen aussereuropäischen Ländern ist der Hauptzweck der Firma, und es werden auf Wunsch Uebernahmen und Durchraten nach aller Herren Ländern erteilt.

Im Jahre 1903 verbanden sich deutsche, belgische und holländische Spediteure und Schiffer und gründeten die

Firma Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. und trat auch die Firma Steinacher & Rueff diesem Unternehmen bei. Die Bureaux der beiden Firmen sind vereinigt in dem Hause Canal des Drasseurs No. 38; die Herren Steinacher & Rueff leiten die Geschäfte der Gesellschaft in Antwerpen, übernehmen Transporte nach und von den verschiedenen Rheinstationen und erteilen Frachtquotierungen.

Der Firma Steinacher & Rueff in Basel wurde die Agentur der Vereinigte Spediteure und Schiffer für die Schweiz übertragen.

Im Jahre 1904 errichtete die Firma Steinacher & Rueff eine Filiale in Brig am Ausgange des Simplon-Tunnels, um die Transaktionen mit Italien zu erleichtern.

Jul. Zisch.

Seit 1. Januar 1889 etabliert, nach 14jähriger Tätigkeit bei der Reedereifirma van Maenen und van den Broeck in Mannheim, Cöln und Antwerpen, beschäftigt sich die Firma unter dessen Namen mit der Rheinbefrachtung und Spedition — ist besonders eingerichtet für Getreide, Saaten und Erze.

Mit der Vertretung der zwei angesehensten und ältesten Reedereien: der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Mannheim und Kölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Köln, deren Fahrzeuge und Schleppkraft flotte Verschiffungen ermöglichen, nimmt die Ziffer der zum Transport gelangenden Quantitäten jährlich zu.

Ein fester Ladeplatz No. 45I im Kattendyck Dock,

versehen mit Wasserkränen, Hangar und Schienenstrang ist von der städtischen Hafenverwaltung den beiden Linien zugeteilt, es können daher Güter stets gut versorgt zur An- und Ablieferung gelangen.

Befrachtung von und nach der Ruhr und dem Mittelrhein werden mit fremdem Material zu den Tagespreisen ausgeführt und es ist Sorge getragen, die Kundschaft billigst und gut zu bedienen.

Anfragen über Frachten u. s. w. was Umschlag von Gütern und deren Transport betreffen, werden raschest beantwortet. Abschlüsse für festgesetzte Zeit gefertigt, und auf Wunsch: Bemusterung von Getreide, Saaten u. s. w. gewissenhaftest ausgeführt.

Paul Adler, Schiffsmakler und Spediteur. Vertreter einer regelmässigen Dampferlinie Antwerpen — algerische und tunesische Häfen. Direkter Seglerverkehr zwischen Hamburg und Antwerpen und Süd-Afrika. Telephon No. 2581. Telegr.-Adr.: „Navigare“

Gustave Albrecht, Reederei und Spedition, Vertreter der King's Lynn, London, Liverpool und Hull. Telephon No. 1458. Telegr.-Adr.: Albrecht.

Fedor Berns B.

Emile F. Brahm & Co., Spedition und Befrachtungen. Spezialität: Transport von Marmor und Maschinen, von Wolle, Baumwolle, Hanf etc. Telephon No. 1606. Telegr.-Adr.: Brahm.

Ernest Léon Brahm. Vertreter der Great Eastern Railway, Antwerpen, für Belgien und den Norden und Osten Frankreichs. Telephon No 154. Telegr.-Adr.: Eastern. Vorläufig gültig für 1904.

John Cockerill, Société anonyme. Vertreter für die Linie Antwerpen-Santander und Bilbao, alle 10 Tage, und die Linie Ostende-Tilbury (London) und zurück, täglicher Dienst.

H. Colignon & Co., vorher van Gend & Loos, Spediteure, mit 115 Filialen und Vertretungen in Holland und Belgien. Telephon No. 1611. Telegr.-Adr.: Colignon.

Auguste Corbet, Spedition, Internationale Transporte, Befrachtung und Assekuranz. Telephon No. 3026. Telegr.-Adr.: Borcet.

Daher & Co., Spediteure, Vertreter einer regelmässigen Dampferlinie zwischen Antwerpen und den bedeutendsten Häfen Schwedens. Telephon No. 1821. Telegr.-Adr.: Barder.

Hugo Daniels G. m. b. H., Spedition, Schiffahrt, Lagerung. Centrale Düsseldorf. Telephon No. 3289. Telegr.-Adr.: Rheinfahrt.

Theod. Dasbach, Antwerpen. 1. Spedition — Commission — Rheinbefrachtungen, Uebernahme von Seetransporten. 2. General-Agentur der Central-Aktien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt, Ruhrort. — Regelmässiger und direkter Dienst von Antwerpen nach Mannheim, Strassburg, Frankfurt und umgekehrt. — Telephon No. 1391. Telegr.-Adr.: Dasbach.

Balthazar Erlenwein & Co., Reederei, Centrale in Uerdingen. Telephon No. 2744. Telegr.-Adr.:

Aug. Fröhlich, Schiffsmakler, Befrachter und Spediteur. Vertreter von der Vereinigten Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg, sowie Spediteur von den Thomasphosphatfabriken, G. m. b. H., Berlin. Telephon No. 171. Telegr.-Adr.: Fröhlich.

Gellatly, Hankey & Co., Reeder, mit Haupthaus in London, wovon die Antwerpener Filiale seit 1882 gegründet ist. Filialen in Liverpool, Manchester, Glasgow, Hamburg, Marseille und Yeddah. — Regelmässige Dampferlinie nach dem Mittelmeer und Italien. — Transport-Uebernahmen nach allen Ländern. — Vertreter der: British India Steam Navigation Co. Ltd.; Messageries Maritimes de France; Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, für dessen Linie nach dem La Plata; Ellerman-Harrison Linie nach Süd-Afrika; Alliance Marine und General Assurance Co. Ltd. — Telephon No. 840 und 3028. Telegr.-Adr.: „Gellatly“.

Groff & Co., Spediteure. Telephon No. 2887. Telegr.-Adr.: Groff.

Fred Hall, Johnstone & Co., Schiffsmakler und Spediteure. Vertreter der Herren Wilson, Meyer & Co., Liverpool, sowie der Firma Meyer, Wilson & Co. in San Francisco. Telephon No. 1504. Telegr.-Adr.: Hall.

Julius Hartmann & Co., Spedition und Agentur der Cunard- und der Leyland-Linie. Telephon No. 485. Telegr.-Adr.: Hartmann.

Kennedy, Hunter & Co., gegründet 1806. Schiffsmakler und Spediteure. Agenten folgender Linien: General Steam Navigation Cy. Ltd., zwischen Antwerpen und London, Abfahrten Mittwochs und Sonnabends; Société Navale de l'Ouest, zwischen Antwerpen, H vre, Portugal, Spanien, Algier, St. Louis, Cette, Marseille und den Azoren-Inseln, wöchentliche Abfahrten; Adria-Royal Hungarian Sea-Navigation Cy., zwischen Antwerpen und den Häfen Italiens, des Adriatischen Meeres und des Griechischen Archipels, Abfahrten jeden Monat; Thos. Skinner & Co., zwischen Antwerpen, China, den Philippinen-Inseln und Japan; Société anonyme de Navigation Royale Belge-Sud-Am ricaine-Linie Lampert & Holt, zwischen Antwerpen, Brasilien und La Plata; Harrison-, Lamport & Holt-Line, zwischen Antwerpen, Pernambuco, Maceio, Cabedello und Natal; Linie Fred. Leyland & Co. (1900) Ltd., zwischen Antwerpen und West-Indien; Merchant's Despatch Transportation Co., zwischen Antwerpen, Newyork und dem Innern Amerikas; Temperley-Line, zwischen Antwerpen und Canada; Linien Belgo-Roumaine und Belgo-Egyptienne, zwischen Antwerpen, dem Mittelmeere, dem Schwarzen Meere und der Donau. — Besondere Abteilung für die Zuweisung und den Verkauf von Erzen und anderen Waren. — Telephon No. 419 u. 1408. Telegr.-Adr.: Hunter-Antwerpen.

F. Kernkamp vorm. Gebr. Kernkamp, Spedition und Befrachtung. Telephon No. 75. Telegr.-Adr.: Kernkamp.

Leser & Counet, Spedition, Befrachtung und Assekuranz. Telephon No. 227. Telegr.-Adr.: Leser-Antwerpen.

Lloyd rhénan, Société anonyme, (Rheinische Transport-Gesellschaft William Egan & Co.). Siehe auch Wm. Egan & Co., Frankfurt a. M. Telephon: Egan 1348, Lloyd 2940. Telegr.-Adr.: Egan und Rheinlloyd.

Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz & van Meeteren. Siehe auch Mainz. Telephon No. 2160. Telegr.-Adr.: Reederei.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft A. G. Ueberseeische Befrachtungen. Internationale Landtransporte. Rhein-Dampfschiffahrt. Kanaltransporte. Lagerung. Telephon No. 1401, 2752 und 3179. Telegr.-Adr.: „Badenia“, Watkin's, Scott's & ABC-Codes in Gebrauch.

J. Moemmersheim, Spedition, eigener Fuhrpark, Lagerhäuser. Telegr.-Adr.: Moemmersheim-Maritimes.

Wm. H. Müller & Co., Schiffsmakler, Spediteure. General-Agenten der Rheinschiffahrts-Akt.-Ges. vorm. Fendel, Mannheim. Regelmässiger Dienst von Antwerpen nach Mainz, Worms, Mannheim, Karlsruhe und Strassburg der Reederei Balth. Erlenwein & Co., Uerdingen. Regelmässiger Dampferschnelldienst von Antwerpen nach Wesel, Duisburg, Uerdingen, Düsseldorf und Köln. Uebernahme sämtlicher Transporte von und nach allen Weltteilen. Transport von Maschinen, Eisenbahnmaterial etc. etc. Uebernahme von Getreidespeditionen nach allen Stationen des Rheines etc. Telephone: 795, 1346, 3560. Telegr.-Adr.: Mineral

Gebrüder F. & J. Nieberding, Spedition, Kommission und Erz-Agenturgesch ft. Telephon No. 216, Telegr.-Adr.: Gebrüder Nieberding.

Phs. van Ommeren, Reeder, Schiffsmakler und Spediteur. Geschäftszweige: See-Verfrachtungen und Uebernahmen aller Art, Massentransporte. Vertreter folgender Linien: Cork Steamship Cy. Ltd.; General & Steam Navigation Cy. Ltd.; Nippon Yusen Kaisha; Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“; Bucknall Steamship Lines Ltd. (British und Kolonial Line und Persian Gulf Line); Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft; Red Star Linie; Serra und Lavinago Linie, Moss. Steamship Cy. Ltd.; Harrison Linie; Cunard Linie; Gulf Linie; Philadelphia Trans Atlantic Linie; London und Azores Linie; British India Steam Navigation Cy. Ltd.; Cie. des Vapeurs de Charge français; Tyser Linie via London; Rotterdam Bristol; Channel; Segler Linie nach Sydney, Capetown und Natal; Telegr. Adr. Vanommeren.

Pick & Co., Spediteure, Telephon No. 1132. Telegr. Adr.: Pick.

Fedor Prinzing, Internationale Transport-Vermittelung; Zollabfertigung. Telephon No. 1483.

Red Star Line, Société anonyme; Belgisch-Amerikanische Schiffahrts-Gesellschaft. Direkter und regelmässiger Dienst zwischen Antwerpen und New-York. Abfahrten jeden Samstag. Zwischen Antwerpen und Philadelphia alle 15 Tage. Antwerpen-Boston ebenso. Sämtlich erstklassige Dampfer für diese speziellen Fahrten erbaut.

H. Ristelhuebers Nachf., Schiffahrt und Spedition. Siehe Artikel Cöln a. Rh. Telegr.-Adr.: Ristelhueber, Antwerpen. Telephon No. 416.

E. Sasse, Schiffsmakler und Spediteur. Vertreter für folgende Schiffahrtsfirmen: Stockholms Angfartygs Reederei-Aktiebolag, Stockholm; Trelleborgs Angfartygs Nya Aktieolag, Trelleborg; Flinska Angfartygs Aktieolaget, Helsingfors; Wasa-Nordsj  Angbatsaktiebolag, Wasa; Angfartygs Aktiebolaget Gefle, Gefle; Stockholms Sj f rs krings Aktiebolag, Stockholm. Telephon No. 62, 174, 343. Telegr.-Adr.: Sasse-Antwerpen.

Karl Schroers, Reederei, Spedition. Siehe Artikel unter Duisburg. Telephon No. 1382. Telegr.-Adr.: Karl Schroers.
Société anonyme Badoise pour la navigation sur le Rhin et les transports maritimes. Siehe Artikel unter Mannheim. Telephon No. der Fracht-Abteilung 293; der Expedition 2080; im Bassin Lefebvre 590.
Charles Somers & Co., Spedition, Rheinschiffahrt, Befrachtung. Filiale in Rotterdam. Telephon No. 1379. Telegr.-Adr.: Chasomers.

G. Tonnellier, Reederei, Befrachtung, Schiffsagenturen. General-Agentur der Deutschen Levante-Linie, regelmässiger direkter Dienst zwischen Antwerpen und den Häfen der Levante und des Schwarzen Meeres. Durchfrachten nach den Hauptplätzen von Syrien, Klein-Asien, dem Archipel, Griechenland, der Türkei, Rumänien, Süd-Russland etc. Sämtliche Dampfer haben vorzügliche Einrichtungen für Passagiere. Ferner Vertretungen folgender Linien: Hamburg-Amerikanische Paketfahrt A. G., Hamburg-Amerika, Abfahrten nach Mittel-Brasilien alle 14 Tage. Hamburg-Süd-Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Vorzügliche, modernste und komfortabelste Einrichtungen für Passagiere I. und III. Klasse. — Spezialität: Transportübernahmen von und nach allen Richtungen für Oberbau-, Roll- und Brückenbau-Material, Maschinen, Bagger, Leichter etc.; Erz-Transporte. Vertretungen in Düsseldorf Richard Lehnkering; für Süddeutschland in Mannheim Wilhelm Woerlen. Telephon No. 1459, 3258, 623. Telegr.-Adr.: Tonnelier-Antwerpen.

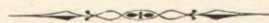
Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Mannheim C. 7. 8. Reederei und Transport. 150 erstklassige eiserne Schiffe, Schwimmkrane, Excavator, Elevator. Telephon: Direktion 1615, Schiffsabfertigung 551, Werftbureau 404, Lagerhaus Rheinau 1685. Giro-Gonto: Reichsbank der Fa. W. H. Ladenburg Söhne. Telegr.-Adr.: Rheinstrom. — Fracht- und Schiffsabfertigungs-Bureaus: Geber & Mader, Mannheim, M. 4. 4. Spedition, Lagerung. Telephon No. 275. Giro-Conto: Wingerath, Scherr & Co. Telegr.-Adr.: Gebermader; in Ruhrort: Inspektion. Telephon No. 284. Telegr.-Adr.: Urmetzer. — F. A. Voigt & Co., Rotterdam. Spedition, Carpador. Telephon: Schiffsabfertigung 3525, 2161 und 2466. Telegr.-Adr.: Voigtco. Voigt & Geber, Transport-Mij., Amsterdam. Spedition, Carpador. Tel. No. 5682. Telegr.-Adr.: Voigtgeber. — Steinacher & Rueff, Antwerpen. Spedition, Carpador. Tel.: Schiffsabfertigung 133 u. 3406. Telegr.-Adr.: Spedition. Agenturen: L. Lyssenhop & Co., G. m. b. H., Mainz-Gustavsburg, Spedition, Lagerung. Telephon 532. Giro-Conto: Reichsbank. Telegr.-Adr.: Nordlloyd. — Transportgesellschaft O. Rudolph & Co., Frankfurt a. M., Spedition, Lagerung. Telephon 2479, 5191, Inspektion am Hafen: 5846. Giro-Conto: Mitteldeutsche Creditbank. Telegr.-Adr.: Rudo. Joh. Ph. Gruber, Strassburg i. Els., Spedition, Lagerung. Telephon 299. Giro-Conto: Reichsbank. Telegr.-Adr.: Spediteur Gruber. — Vertreter: Carl W. Pohl, Hamburg, Agenturen. Telephon 1723. Giro-Conto: Filiale der Deutschen Bank. Telegr.-Adr.: Nordpohl. — Jos. Bloch-Metzler, Zürich, Agenturen. Telegr.-Adr.: Josbloch. — Steinacher & Rueff, Basel, Spedition. — Telephon 4028. Telegr.-Adr.: Spedition.

Gebr. van Uden, Schiffsmakler und Spediteure, Vertreter der Rheinschiffer-Genossenschaft Rotterdam-Amsterdam; Siehe auch Rotterdam. Telephon No. 3122. Telegr.-Adr.: Vanuder.

Arthur Vrancken, Spedition, Verfrachtung. Filiale der gleichnamigen Firma in Köln. Telephon No. 795. Telegr.-Adresse: Arthur Vrancken.

Walbaum & Tosetti, Spediteure. Telephon No. 530. Telegr.-Adr.: Walbaum. ABC Code used.

Walford & Co., A.-G., Reederei, Schiffsmakler, Kommission, Spedition. Agenturen: Goole Steam Shipping Co., Ltd. Lancashire & Yorkshire Railway; Robert Mac Andrew & Co.; Compania „La Bética“ de Séville; Compania „La Maritima“ de Barcelone; Woermann Linie; African Steam Ship Co.; Mäkler der Deutschen Ost-Afrika Linie; Bucknall Brothers & Co. Ltd.; Lloyd Autrichien; Compagnie Belge Maritime du Congo; Frank C. Strick & Co. Ltd.; Houlder Brothers & Co. Ltd.; Société Francaise de Navigation „Extrême Orient“; African International Flotilla and Transport Co. Ltd.; Compagnie de Navigation sur le Nil Thewfikich. Telephone: Bureaus No. 789, Direktion No. 2553. Telegr.-Adr.: Walford, Anvers.



IV. Abteilung: Strassburg.

Johann Philipp Gruber,

Bureau: Mollengasse No. 1 (b. Hauptbahnhof).

Rheinschiffahrt. Vertreter der Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Ges. m. b. H., weitaus grösster Schiffspark aller rheinischen Gesellschaften. Reguläre Fahrten von und nach Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam; Talverkehr ab Strassburg und Kehl nach dem Niederrhein, insbesondere für Bauholz, Bretter und andere Massengüter, wöchentliche Abfahrten. Der Rhein ist auf seinem Oberlauf bis Strassburg-Kehl in der Regel schiffbar vom Anfang April bis Ende August. Dieses Jahr musste die Schiffahrt bereits Mitte Juli eingestellt werden, da infolge der aussergewöhnlichen Trockenheit der Rhein-Wasserstand frühzeitig zurückgegangen ist. Durch die geplante Rhein-korrektur, welche jedenfalls demnächst in Angriff genommen wird — ein Werk von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung — hoffen hervorragende Wasserbau-Fachleute den Rhein während 10 Monaten des Jahres bis Strassburg-Kehl schiffbar zu erhalten.

Kanalschiffahrt. Strassburg ist der Ausgangspunkt eines bedeutenden Kanalweges, welcher sich südlich bis an die schweizerische Grenze (Hünigen bei Basel), westlich nach Frankreich und weiter nach Belgien und Holland erstreckt. Regelmässige Fahrten für Stückgüter nach Colmar und Mülhausen, sowie vice versa. Uebernahme kompletter Ladungen von ca. 180 bis ca. 280 Tons nach und von Hünigen bei Basel, Besançon, Nancy, Paris, Lyon u. a.

Plätze mehr. Nach einer Reihe französischer Plätze bietet der Import via Rotterdam-Rhein-Strassburg Vorteile gegenüber dem Import über die französischen Häfen Rouen, Havre u. s. w., da die Frachten von hier nach Frankreich, weil Rückreisen für die französischen Schiffer, in der Regel sehr niedrig sind.

Spedition, internationaler Verkehr. Uebernahmen und Durchfrachten von und nach allen Handelsplätzen der Welt. Bereitwilligste Auskunft-Erteilung über Zoll-Verhältnisse etc. aller Länder.

Lagerung zu festen, billigen Sätzen in Räumen innerhalb der Stadtumgebung, sowie am städtischen Hafen in Strassburg, ferner am Rheinhafen in Kehl.

Transportversicherung. General-Agentur der Germania-Transport-Versicherung A.-G., Berlin. Billige Prämien für See-, Fluss- und Land-Transporte, koulante Schaden-Regulierung.

Rollfuhr. Lieferung mit eigenem Fuhrpark franco Domizil. Besorgung von Reisegepäck, Spedition für Strassburg der internationalen Artisten-Loge.

Möbeltransport mittels eigener Patent-Möbelwagen für Strasse und Eisenbahn. Uebernahme ganzer Haushalt-Einrichtungen — auch über See — aus Wohnung in Wohnung incl. Versicherung und Garantie. Telephon No. 299. Telegr.-Adr.: Spediteur Gruber.

Seegmüller & Cie.

Speditionsgeschäft, Güterbestätterei, Fracht- und Last-fuhren aller Art, Lagerung, Verfrachtung über See per Rhein und Kanal. Gegründet am 1. Januar 1880 von Herren Karl Seegmüller, Georg Ehrhardt, Eugen Marais. Hauptsitz Strassburg i. Els.; Filialen in Kehl a. Rh. und Singen bei Konstanz. Im Jahre 1890 schied Herr Karl Seegmüller durch Tod aus; seinem Sohne gleichen Namens wurde Generalprokura erteilt. In den folgenden Jahren wurden als Hauptgeschäftszweige Sammelladungen nach allen Hauptplätzen Deutschlands, Frankreichs, Spaniens, Italiens, Belgiens, sowie Schiffsverfrachtungen auf dem Rhein und den Kanälen und überseeische Trans-

porte gepflegt. Es wurden ferner zwei weitere Filialen in Appenweier (Baden) und in Schaffhausen (Schweiz) eröffnet. Im Jahre 1900 wurde Herr Karl Seegmüller Sohn als Teilhaber in das Geschäft aufgenommen. Die Firma beschäftigt 43 Bureau-Angestellte und ca. 70 Arbeiter. Die Firma ist Vertreter in der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Mannheim für Strassburg-Kehl; amtlicher Güterbestätter der badischen Staatsbahnen für Kehl und Singen, amtlicher Güterbestätter der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft.

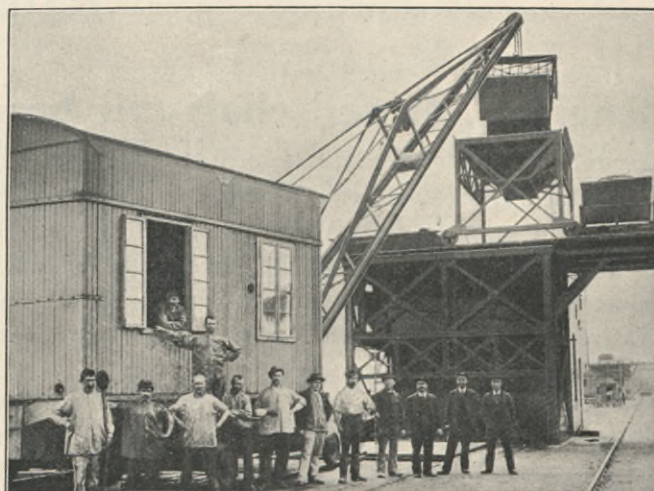
Telephon No. 51 und 988. Telegr.-Adr.: Seegco.

V. Abteilung: Karlsruhe.

Kiefer & Streiber.

Den in den Hafen einfahrenden Schiffen fällt als erste Anlage das Lager der Firma Kiefer & Streiber auf, der ältesten Kohlenhandlung grösseren Stils in Karlsruhe. Dieselbe hat daselbst einen Dampfkrane im Gegensatz zu den

Schwemmsteinfabrik der Firma erstreckt, ermöglicht es, die aus den Schiffen entladene Kohlen über das ganze Lager hinweg durch Kippwagen auf die Lagerplätze abzustürzen, bezw. auf beweglichen Rutschen auf Fuhrwagen direkt zu



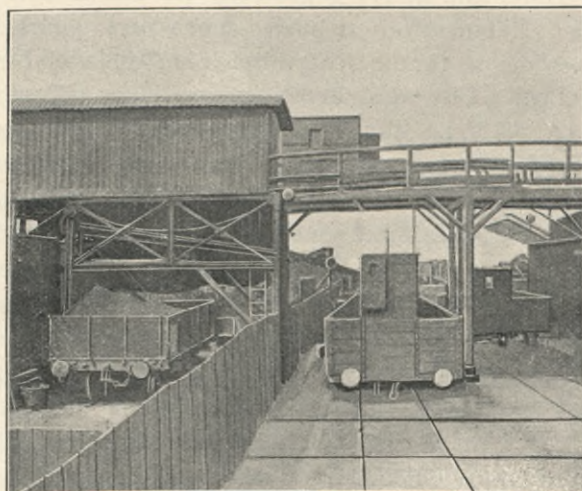
Dampfkrane.

übrigen Firmen, welche elektrische Krane benutzen. Der Kran der Firma hat eine Leistungsfähigkeit von 50 Doppelwaggons pro Tag. Auf einem mit der Krananlage verbundenen, elektrisch betriebenen Siebwerk werden Kohlen

verladen. Zahlreiche Schuppen, auf das ganze Lager verteilt, dienen zur Unterbringung von solchen Sorten, welche der Witterung nicht direkt ausgesetzt werden sollen, als Brikets, Holzkohlen, Holz, auch Kohlen und Koks. Da die



Schwemmsteinfabrik.



Siebwerk.

(Nusskohlen, Anthracit, Koks), nochmals nachgesiebt oder sortiert, und können gleichzeitig 3 Sorten direkt auf Waggons gesiebt werden. Ueberhaupt ist die Anlage dieser Firma, wie auch die des Mannheimer Hauses Kiefer & Streiber mit allen modernen Hilfsmitteln ausgestattet.

Eine Hochbahn, die sich über die ganze Anlage und teilweise über die ebenfalls am Hafen befindliche

Firma auch ein ausgedehntes Detailgeschäft führt, so sind auch Holzlager vorhanden, sowie eine Säge- und Spaltmaschine.

Wie schon erwähnt, besitzt die Firma auch eine Schwemmsteinfabrik am Karlsruher Hafen, die einzige derartige Fabrik in Süddeutschland. Der dazu nötige Bimssand wird aus eigenen Gruben per Schiff beigebracht, und mit Kran ausgeladen. Diese Anlage geben wir im Bild wieder.

Bimsgruben und eine grössere Schwemmsteinfabrik besitzt die Firma im Neuwieder Becken, zwischen Urmitz und Weissenthurm, in der Nähe des Rheines, von wo die Verladung der Steine und des Bimssandes per Bahn und Schiff geschieht. Umsatz circa 3000 Doppelwagen per Jahr ins In- und Ausland.

Die Steine werden zu Innen- und Aussenmauern, leichten Decken, Gewölben, Bimssand für leichte Betondecken, Gewölbe grösserer Gebäude, Dächern von Fabriken mit Eisenkonstruktion etc., vorzugsweise verwendet, weil sie feuer-, schwamm- und schallsicher sind.

Telegr. Adr.: Kiefer, Kohlenhandlung. Telephon-No. Bureau: 254. Telephon-No. Hafen: 171.

VI. Abteilung: Rheinau.

Rheinau, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Liquidation.

Der Rheinau-Hafen verdankt seine Entstehung privater Initiative und wurde von einer Gesellschaft von Kapitalisten angelegt. Diese Gesellschaft Rheinau, G. m. b. H., erwarb die umliegenden Grundstücke, um dieselben in einen für industrielle und Umschlagszwecke geeigneten Zustand zu versetzen. Die eigentlichen Hafendarbeiten wurden zu Anfang des Jahres 1896 begonnen.

Die gesamte Anlage besteht aus drei Hafenbecken und einem Teil des Rheinstromufers. Das erste, östliche Becken wurde im Jahre 1898 vollendet. Schon zu Beginn des Baues machte sich rege Nachfrage nach am Hafen gelegenen Umschlags- und Industrieplätzen geltend, weshalb die Gesellschaft den Bau zweier weiterer Hafenbecken, des mittleren und westlichen, ins Auge fasste, die kurz nach Vollendung der ersten Anlage begonnen und im Jahre 1901 fertiggestellt wurden.

Im Jahre 1897 wurde die Betriebs-Gesellschaft für den Rheinau-Hafen, m. b. H., gegründet, die den Zweck verfolgte, den Hafenbetrieb zu übernehmen und gleichzeitig den Rangirdienst für die sich zahlreich ansiedelnden Firmen zu versehen. Die von derselben erstellte Gleisanlage umfasst ca. 35 km. Zur Bewältigung des Umschlagverkehrs wurden im Hafen 11 Krane und ein Getreide-Elevator aufgestellt, sowie mehrere Werft- und Lagerhallen für Getreide und sonstige Massengüter errichtet. Schliesslich ging man zur Erstellung eines gross angelegten Elektrizitätswerkes von 2700 K. W. Maschinenleistung über, welches für das gesamte Hafengebiet und darüber hinaus Strom für Kraft- und Beleuchtungszwecke abgibt.

Die Zahl der im Hafengebiet ansässigen Firmen beträgt z. Zt. 46. Darunter befinden sich das Kohlen-syndikat, welches einen am Wasser gelegenen Platz in Grösse von ca. 86,000 qm. gemietet hat, sowie 9 Kohlenfirmen, zwei Briketfabriken, fünf chemische Fabriken, ein Stahlwerk, eine Eisengiesserei, eine Seifenfabrik, eine Zündholzfabrik, zwei Kabelfabriken, eine Düngermittel-niederlage, mehrere Eisenmaterialien-Handlungen und verschiedene andere grössere und kleinere Anlagen und Unternehmungen.

In jüngster Zeit hat die Aktien-Gesellschaft für Anilin-Fabrikation in Berlin unter Vorbehalt der staatlichen Genehmigung ihrer projektierten Anlage einen Gelände-

komplex von ca. 20 ha. erworben; ein etwa gleich grosses Areal hat sie sich für künftige Erweiterungen gesichert. Aus diesem Verkauf dürfte eine weitere günstige Entwicklung der Hafenanlage zu erwarten sein.

Es dürfte als besonders günstig anzusehen sein, dass die Rheinau, G. m. b. H., grössere Geländeflächen abseits des Hafens besitzt, die sich für industrielle Ansiedlungen vorzüglich eignen und zu einem wesentlich geringeren Preis als die unmittelbar am Hafen gelegenen Plätze erhältlich sind. Diese Plätze haben Gleisanschluss nach der Station Rheinau wie zum Hafen und sichern daher den sich ansiedelnden Firmen die Benutzung des Hafens in ähnlicher Weise, wie den unmittelbaren Uferanliegern.

Die wachsende Verkehrszunahme des Hafengebietes erhellt zur Genüge deraus, dass Rheinau unter den badischen Stationen von der neunten Stelle, die es im Jahre 1897, in welchem der erste Hafen dem Verkehr übergeben wurde, einnahm, innerhalb drei Jahren an die zweite Stelle gerückt ist und nur noch von Mannheim übertroffen wird.

Der Hafenverkehr weist folgende Ziffern auf:

1. Im Hafen selbst wurden umgeschlagen: im Jahr 1897: 17089 t, 1898: 109380 t, 1899: 388621 t, 1900: 557085 t, 1901: 562148 t, 1902: 906306 t, 1903: 1177691 t.

2. Mit der Bahn wurden befördert: 1897: 155218 t, 1898: 177834 t, 1899: 336294 t, 1900: 502703 t, 1901: 435283 t, 1902: 513827 t, 1903: 684867 t.

Auch für das Jahr 1904 steht eine weitere sehr erhebliche Zunahme des Hafenverkehrs zu erwarten.

Durch ein mit der Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen im Vorjahre getroffenes Abkommen ist nunmehr der gesamte Bahn- und ein Teil des Hafenbetriebes nebst den zugehörigen Anlagen und Einrichtungen in die Verwaltung dieser Behörde übergegangen, während die Betriebs-Gesellschaft für den Rheinau-Hafen, m. b. H., nur noch den Umschlagverkehr, sowie den Betrieb des Elektrizitätswerkes beibehalten hat.

Aus den oben angeführten Verkehrsziffern ergibt sich die wachsende Bedeutung des hiesigen Platzes in der Reihe der Rheinhäfen. Diese ist im Wesentlichen der bevorzugten Lage des Hafens als Endpunkt des dauernd schiffbaren Rheins zu verdanken und ausserdem auch

dem Umstand, dass von Rheinau aus ein ausgedehntes Hinterland mit Gütern versorgt wird.

Die Schiffsfrachtsätze nach Rheinau sind für Güter aus niederrheinischen Häfen die gleichen wie für das rheinabwärts gelegene Mannheim, während im Verkehr nach dem badischen Oberland, Württemberg und der Schweiz Rheinau Mannheim gegenüber einen Vorsprung in Bezug auf Bahnfracht aufzuweisen hat. Die Sätze für den Umschlag von Gütern aller Art sind den in Mannheim üblichen gleich; Hafengebühren werden nicht erhoben.

Durch die Entwicklung des Hafen- und Industriegebietes veranlasst und mit dieser Hand in Hand gehend, erstand auf der gegenüberliegenden Seite der Rheintalbahn ein neues Wohngebiet, der Ortsteil Stengelhof, welcher zu Rheinau gehörig einen Nebenort der Gemeinde Seckenheim bildet und eigene Verwaltung besitzt.

Die Erschliessung dieses Wohngebietes hatte sich der im Jahre 1897 gegründete Bauverein Stengelhof zur Aufgabe gemacht, welcher mit der Planirung und Parzellirung des Geländes und der Erstellung von Strassen begann

und durch die darauf folgende Errichtung mehrerer Beamten- und Arbeiter-Wohnhäuser den Anstoss zu weiterer Bautätigkeit gab. Als Nachfolgerin des Bauvereins Stengelhof setzte die Neue Immobilien-Gesellschaft die auf Erschliessung des Ortsteils gerichtete Tätigkeit fort und fügte jenseits der Schwetzingen Landstrasse weitere Bauplätze und Strassen dem seitherigen Wohngebiete zu, während die Gesellschaft Einfamilienhaus durch Erstellung einer Reihe billiger Wohnhäuser dem Bedürfnisse nach billigen Arbeiterwohnungen Rechnung trug.

Gegenwärtig zählt Rheinau-Stengelhof 3085 Einwohner; es besitzt ein eigenes Wasserwerk, welches auch das gesamte Hafen- und Industriegebiet versorgt, verfügt über elektrische Strassen- und Hausbeleuchtung und ist an das Kanalisationsnetz des Industriegebietes angeschlossen.

Für die am Orte beschäftigte Bevölkerung ist somit in weitgehendstem Maasse Fürsorge getroffen und den sich ansiedelnden Firmen andererseits die Heranziehung eines am Orte ansässigen, geschulten Arbeiterstammes ermöglicht.



VII. Abteilung: Mannheim.

Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport.

Wohl kaum ein zweites Schiffahrts-Unternehmen am Rhein kann auf eine so rasche, stetig fortschreitende Entwicklung zurückblicken als die Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport zu Mannheim.

Hervorgegangen aus der im Jahre 1876 in Mannheim und 1880 in Antwerpen errichteten Firma Louis Gutjahr hat sie seit ihrer Gründung im Jahre 1887 eine beispiellose Ausdehnung ihres Betriebes, ein ununterbrochenes Wachsen

Fahrplan auf, der wöchentlich mindestens 2 Abfahrten zu Berg und zu Tal vorsieht.

Durch die Errichtung einer eigenen Niederlassung in Antwerpen unter der Firma Société anonyme Badoise pour la navigation sur le Rhin et les transports maritimes war eine prompte Spedition der Import- und Exportgüter gewährleistet, und in Verbindung mit der kurzen Reisedauer von durchschnittlich 6—7 Tagen erwarb sich dieser



ihres Verkehrs und von den Konjunkturen kaum berührte günstige Erträgnisse zu verzeichnen. Mit weitausschauendem Blick und zielbewusster Konzentration haben die Gründer und jetzigen Leiter einen Schiffsdienst von den Seeplätzen nach den oberrheinischen Häfen organisiert, der durch seine Schnelligkeit und Zuverlässigkeit bahnbrechend gewesen ist und heute noch als unerreicht gelten darf.

Von der Erkenntnis ausgehend, dass dem Wasserwege neue Güterquellen erschlossen würden, wenn die Schiffahrt die Leistungen der konkurrenzierenden Eisenbahn in Bezug auf Regelmässigkeit und Pünktlichkeit möglichst erreicht, baute die Gesellschaft die von der Firma Louis Gutjahr errichteten Eilgüterdienste Antwerpen-Mannheim-Ludwigs-lafen und vice versa weiter aus und stellte hierfür einen

Verkehr zahlreiche Freunde. Am 15. März 1899 wurde für die, infolge der inzwischen aufgenommenen Schiffahrt nach Kehl-Strassburg an diesen Plätzen notwendige Abfertigung, in Strassburg die Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport General-Agentur Strassburg eröffnet, und durch den rapiden Aufschwung des im Jahre 1898 eingerichteten Rotterdamer Dienstes sah sich die Firma veranlasst, in Rotterdam am 1. Januar 1901 eine eigene Niederlassung unter gleicher Firma zu errichten.

Hiermit war die Grundlage zu einer umfassenden Organisation geschaffen und in der erfolgreichen Entwicklung des Eildienstes von und nach den Seeplätzen, wie sie in den weiter unten angeführten Ziffern zu Tage tritt, hat sie sich glänzend bewährt.

Um das gesteckte Ziel zu erreichen, bedurfte es eines Schiffsparkes, der durch Beschaffenheit und Ladungsfähigkeit allen Anforderungen gewachsen war. Diesem Erfordernis hat die Gesellschaft von Anfang besondere Aufmerksamkeit gemidmet. Während bei Gründung 1887 nur eine Flotte von 9 eisernen und 3 Holzkähnen mit zusammen ca. 7720 tons Fassungsgehalt vorhanden war, verfügt die Firma heute über 64 erstklassige eiserne Schleppkähne mit einer Tragfähigkeit von insgesamt ca 73,860 tons.

Ebenso hat auch die Bootflotte eine bedeutende Vergrößerung erfahren; zur Zeit sind vier grosse Rad- und 8 Schraubendampfer mit ca. 4360 ind. H. P. in Dienst. Ihr besonderes Augenmerk richtete die Gesellschaft darauf, flottgehende Boote zu besitzen, die auch bei Kleinwasser zu fahren vermögen; die von der Firma Gebr. Sachsenberg Rosslau

a. d. Elbe gelieferten Raddampfer „Louis Gutjahr 7, 9, 10“ und „Commerzienrath Haas“ haben denn auch den Erwartungen vollauf entsprochen und selbst bei einem Wasserstand von 1 m und weniger das Schleppgeschäft an den schwierigsten Stellen des Rheines aufrecht erhalten.

Für die Leistungsfähigkeit eines Schiffahrtsdienstes bilden neben der Erhaltung einer gebrauchstüchtigen Flotte, die dem Güterumschlag dienenden Einrichtungen einen gleichwertigen Faktor und tragen zur pünktlichen Abwicklung des Verkehrs wesentlich bei. Auch diesem Bedürfnis hat die Gesellschaft in stetem Ausbau und Vervollkommnung ihrer Lade- und Löschorrichtungen Rechnung getragen. Die Werftanlagen in Mannheim und Ludwigs- hafen sind hinsichtlich Ausdehnung und praktischer Einrichtung von keiner Seite erreicht. Mit insgesamt 11 Dampf- und 8 elektrischen Kranen bei einer Anlagefront von ca.

1000 m können die grössten Kähne in kaum 3 Tagen ent- und beladen werden. Zum Umschlag und zur Lagerung stehen an diesen Plätzen 2 Getreidespeicher mit zusammen ca. 210,000 Sack Fassungsgehalt und 4 grosse Güterhallen zur Verfügung. Dieselben sind mit elektrisch betriebenen Aufzügen, automatischen Waagen, Reinigungsanlagen (Trieure und Tarare) ausgerüstet und in jeder Richtung zweck- entsprechend eingerichtet.

Die Statistik der gefahrenen Lasten zeigt eine fast ununterbrochene Aufwärtsbewegung.

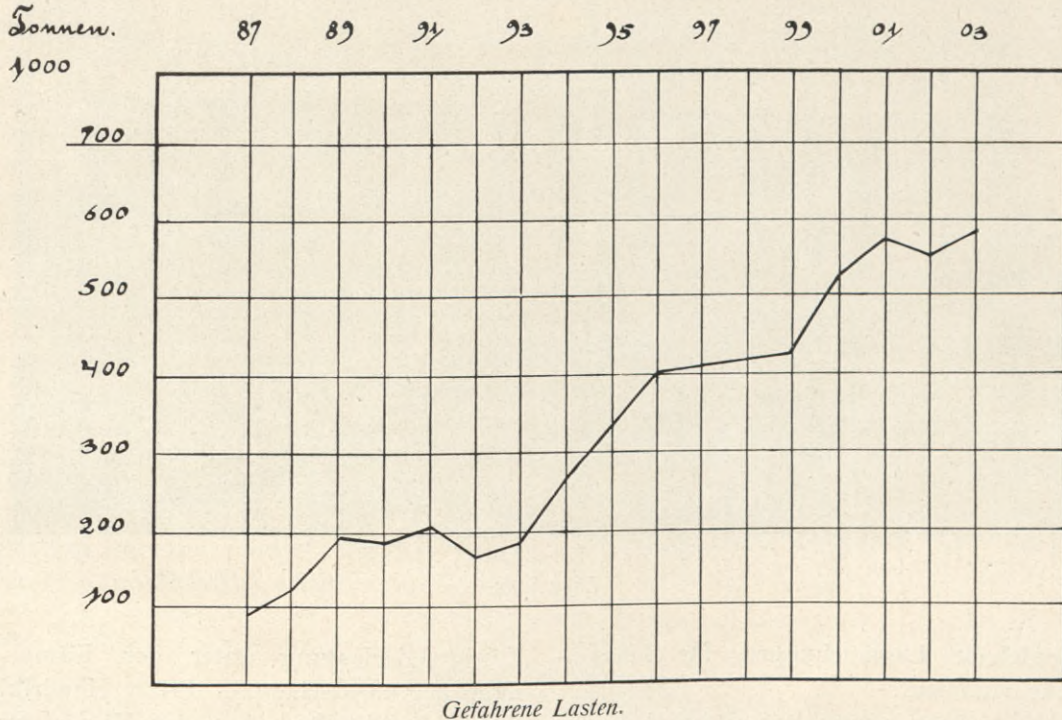
Während im Gründungs-Jahre 54 Ladungen zu Tal mit 29904 t und 85 Ladungen zu Berg mit 59487 t befördert wurden, erreichten die Ziffern des letzten Jahres die bedeutende Höhe von 323 Ladungen zu Tal mit 180,223 tons und 384 Ladungen zu Berg mit 402 078 Tons.

In diesen Zahlen kommt der eminente Auf-

schwung der Gesellschaft am besten zum Ausdruck.

Durch Errichtung und Unterhaltung von Vertretungen und Agenturen im In- und Auslande ist die Firma bestrebt, immer neue Transporte der Rheinwasserstrasse zuzuführen und durch Pflege und Ausbau des Transitverkehrs der deutschen Nationalwirtschaft zu dienen.

Wenn diese Bestrebungen durch eine einsichtige Tarifpolitik der beteiligten Bahnen und eine gesunde Wirtschaftspolitik der Rheinuferstaaten weiterhin Unterstützung findet, so darf man zum Nutzen aller auch weiterhin eine günstige Entwicklung der Gesellschaft mit Sicherheit voraussagen. Telephone No.: Schiffahrt-Abteilung 95, Lager-Abteilung 1070, Fracht- Abteilung 873, Werft - Bureau 236. Telegr. - Adr.: Rheinsee, Mannheim; Gutjahr, Antwerpen; Gutjahr, Rotterdam; Eilschlepp., Strassburg (Els.)



Fischer & Rechsteiner Nachf.

Spedition, Schiffahrt und Lagerung. Die Centrale der Firma befindet sich in Mannheim, eine Niederlassung in Ludwigs- hafen, sowie eigene Häuser in Venedig, Mailand, Chiasso, Luino, Como, Verona, Turin und Busto Arsizio. — Die Firma betreibt als Spezialität Transporte von Massengüter und zwar besonders nach Italien. Ein geschultes Personal an den italienischen Grenzübergängen ermöglicht es dem Hause, die Interessen seiner Kundschaft gegenüber der italienischen Zollbehörde in wirksamster Weise zu wahren. — Die Firma übernimmt auch den Umschlag, sowie Ver- frachtung von und nach dem Mittel- und Niederrhein, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, sowie allen überseeischen Plätzen. Telephone No. 234. Telegr.-Adr.: Rechsteiner.

Geber & Mader.

Spedition, Schifffahrt, Lagerung. — Die Firma Geber & Mader wurde 1863 gegründet. Seit dem Jahre 1895 ist Herr Ernst Geber Inhaber der Firma. Eine Filiale befindet sich in Ludwigshafen.

Die Firma betreibt Rheinverfrachtungen, Spedition und Kontrolle aller für den oberrheinischen Verkehr in Betracht kommenden Transporte in grossem Umfange. Für den Umschlag und zur Lagerung von Getreide und Gütern jeder Art besitzt sie eigene Werfteinrichtungen und massive Lagerhallen mit elektrischem und Dampfkranbetrieb in Mannheim, sowie Getreidespeicher mit Elevator und ausgedehnte Lagerschuppen für Massengüter am neuen Rheinuhafen.

Neben dem Rheinverkehr unterhalten Geber & Mader seit Jahren einen geregelten Durchfrachtenverkehr nach England, der Nord- und Ostsee, dem Mittelmeer und der Levante, sowie nach transatlantischen Häfen in Verbindung und als Vertreter der: Koninkl. Nederl. Stoomboot My., der Hollandschen Stoomboot My., der Zuid-Amerika-Line und anderer Seereedereien.



Lagerhaus.

Als Mitbegründer und Gesellschafter der im Frühjahr 1903 ins Leben getretenen Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., welches Unternehmen heute bereits über 154 erstklassige Rheinschiffe mit über 3 Millionen Centner Ladefähigkeit verfügt, und das unabhängig von dem bestehenden Rheinfrachten-

kartell arbeitet, ist die Firma für grössere Verfrachtungen auf dem Rheine und den damit zusammenhängenden Wasserstrassen besonders leistungsfähig. In Amsterdam haben die Herren Geber & Mader gemeinschaftlich mit der Rotterdamer Speditionsfirma F. A. Voigt & Co. eine

Zweigniederlassung unter der Firma Voigt & Geber, Transport-maatschappij, Prinz Hendrikkade 86, welche gleichfalls Gesellschafter der Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. sind und deren Interessen in Amsterdam vertreten.

Telegr.-Adr.: Gebermader. Telephon: Hauptbureau No. 275 und 551, Schifffahrtsbureau 1615, Lagerhaus Mühlenhafen 404, Getreidespeicher Mühlenhafen 1685.

Franz Kessler,

Spediteur, Agentur der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt-Gesellschaft, wurde im Jahre 1880 von dem im März d. J. verstorbenen Herrn Franz Kessler gegründet, welcher im gleichen Jahre die Agenturgeschäfte der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt-Gesellschaft in Mannheim übernahm. Der derzeitige Inhaber der Firma ist Herr Franz Mechler. Die Bureaus und die grosse umfangreiche Lagerhalle derselben sind am offenen Rhein gegenüber Ludwigshafen und fast direkt unter der im Jahre 1868 vollendeten Rheinbrücke gelegen. Die Anlagen sind durch Schienengeleise mit dem Central-Güterbahnhof verbunden. Direkt vor der Lagerhalle befindet sich der Bock zum Anlegen der Köln-Düsseldorfer Boote. Das Geschäft befasst sich mit der Güterbeförderung nach allen inländischen und überseeischen Plätzen, hauptsächlich nach sämtlichen Rheinstationen, den Binnenplätzen der Rheinlande, Westfalen und Hollande, sowie Hamburg und England.

Der Verkehr wird durch die von keiner anderen Gesellschaft an Schnelligkeit übertroffenen Personenboote der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt-Gesellschaft be-

wältigt. Im Sommer finden ab Mannheim jeweils zwei und im Winter je eine Abfahrt nach Köln-Düsseldorf-Rotterdam und allen Zwischenstationen statt, in Verbindung mit der Great Eastern Railway nach London über Harwich. Die Personenbeförderung ab Mannheim war allerdings in den früheren Jahren eine weit grössere als zur Zeit. Es ist dies darauf zurückzuführen, dass die Auswanderung nach Amerika gegen früher bedeutend nachgelassen hat. Der Güterverkehr dagegen ist in starker Zunahme begriffen, und die Firma, welche auf reeller Basis geleitet wird, erfreut sich allgemeinen Ansehens, und dies nicht zum mindesten wegen der prompten Erledigung der ihr übertragenen Aufträge.

Die Agentur war schon häufig Vermittlerin zur Stellung grosser Salondampfer der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft, welche von der Stadt oder dem Staate bei besonderen festlichen Veranstaltungen für Festfahrten zur Besichtigung der grossartigen Hafenanlagen Mannheims gechartert worden sind.

Telephon No. 240. Telegr.-Adr.: Franz Kessler.

Gebrüder Kröll.

Hauptsitz der Firma ist Mannheim; Filialen befinden sich in Ludwigshafen und Karlsruhe-Rheinhafen. — Spedition Sammelverkehre und Güterschiffahrt mit eigenen Kähnen nach und von allen Stationen des Rheines. Verfrachtungen von Massentransporten, Lagerung und Güterbestätterei mit eigenen Gespannen. Nach allen Plätzen billigste und feste Uebernahmen. Telephon No. 255. Telegr.-Adr.: Gebr. Kröll.

Roland Küpper & Cie.

Agentur-, Kommissions- und Befrachtungsgeschäft. Das seit dem Jahre 1879 unter der Firma Roland Küpper & Cie geführte Geschäft wurde etwa in den Vierziger Jahren des verfloßenen Jahrhunderts als Hauptagentur der Niederländischen Dampfschiff-Reederei gegründet.

Ausser dieser Hauptagentur besitzt die Firma noch die Vertretung der Holland-Amerika Linie.



Die Firma befasst sich hauptsächlich mit der Personen-, Eilgüter- und Passagierbeförderung, besorgt aber auch die Vermittlung von Speditionen aller Art sowie die Transport- und Feuerversicherung.

Die Verladehallen und das Bureau befinden sich am so-

genannten Rheinvorland in Mannheim.

Telegr.-Adr. Küpper & Co. Telephon No. 66.

Eugen Lutz.

Schiffahrt, Spedition und Lagerung. Hauptsitz der Firma in Mannheim und Ludwigshafen a. Rhein. Filiale in Karlsruhe in Baden. Güterumschlag in Rheinau, Kehl und Strassburg i. Els. Als Spezialität betreibt die Firma Massentransporte zu billigsten Sätzen. Telephon No. 142, in Karlsruhe 287. Telegr.-Adr.: Eugen Lutz.

Innocente Mangili.

Der Hauptsitz der Firma ist Mailand, wo dieselbe im Jahre 1816 vom Vater des jetzigen Inhabers gegründet wurde und sich hauptsächlich mit der Beförderung von Seide und Seidenwaren befasste. Der Sohn des Gründers und derzeitige Inhaber, Commendatore Cesare Mangili erweiterte den Wirkungskreis beträchtlich durch Uebernahme der Dampfschiffahrt auf dem Lago Maggiore und auf dem Gardasee. Nach Eröffnung des Gotthardes beteiligte sich die Firma lebhaft an den Sammelverkehren zwischen Deutschland und Italien und trat auch in das Wasser- und überseeische Geschäft ein. Dieser Ausdehnung entsprechend gründete dieselbe in chronologischer Reihenfolge Filialen in Luino, Genua, Chiasso, Verona, Berlin, Hamburg, Mannheim, Frankfurt a. M., Monza, Schaffhausen, Zürich, Chemnitz, Ala und Gardone Riv.

Das Haus ist eines der ersten der Speditionsbranche und befasst sich jetzt mit der Verfrachtung auf allen Wegen nach der ganzen Welt.

In den für den Rheinverkehr besonders in Betracht kommenden Zweigggeschäften in Mannheim und Frankfurt a. M. wird speziell die tägliche Abfertigung von Sammeladungen nach Italien, Südfrankreich und Spanien; die dreimalige direkte Verladung per Woche nach der Schweiz und dem badischen Oberlande; der beschleunigte Verkehr von Italien nach West- und Mitteldeutschland; der Schnelldienst via Rhein nach Belgien, Holland, Grossbritannien, Irland und den norwegischen Ländern überhaupt und besonders die Uebernahme von Transporten aller Art über den Rhein und per Bahn nach überseeischen Ländern betrieben. Telegr.-Adr.: Mangili. Telephon No. 1613.

Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft.

Die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft ging am 26. Mai 1862 aus der im Jahre 1842 von dem Mannheimer Handels- und Schifferstand gemeinsam gegründeten gleichnamigen Gesellschaft hervor.

Mit einem Kapital von fl. 200 000, welches zur Hälfte der Handelsstand, zur Hälfte der Schifferstand aufbrachte und mit 30 ausschliesslich den beteiligten Schiffern gehörigen Holzschiffen hatte die alte Mannheimer Beurt im Jahre 1842 den Betrieb aufgenommen.

Der in den 60er Jahren einsetzende Uebergang zum modernen Grossbetrieb in der Rheinschiffahrt machte eine durchgreifende Reorganisation der Gesellschaft notwendig und diese vollzog sich im Jahre 1862.

Während bis dahin die Gesellschaft einen mehr genossenschaftlichen Charakter hatte, wurde sie von diesem Jahre an eine ausgesprochene Aktien-Gesellschaft. Das Aktien-Kapital betrug bei Beginn des Unternehmens fl. 300 000 und die Gesellschaft verfügte über einen Fahrpark von 4 Schleppdampfern von zusammen 1800 HP. und 6 eisernen Kähnen von zusammen 48 000 Ctr. Lade-fähigkeit.

Heute arbeitet die Gesellschaft mit einem Kapital von 4 600 000 Mk. (wovon 1 Million Obligationen) und verfügt über einen Fahrpark von 7 Raddampfern und 7 Schraubendampfern von zusammen 8000 HP., 66 eisernen und stählernen Schleppkähnen mit einer Gesamtladefähigkeit von 68 000 tons.

In welcher Weise sich die Leistungsfähigkeit des Fahrparks während dieser Zeit entwickelt hat, möge folgendes Beispiel veranschaulichen:

Im Jahre 1863 fuhr ein Radschleppdampfer der Gesellschaft mit einem Anhang von 3 hölzernen Schiffen mit ca. 10 000 Ctr. beladen in 48 Stunden von Ruhrort nach Mannheim.

Heute fährt ein Radschleppdampfer der Gesellschaft mit einem Anhang von 4—5 eisernen Schleppkähnen mit ca. 95 000—105 000 Ctr. beladen in 65—70 Stunden von Ruhrort nach Mannheim.

Der Zweck der Gesellschaft ist die Betreibung der Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Kanälen sowie auf holländischen und belgischen Gewässern mittelst aller dazu geeigneten Transportmitteln, ferner die Spedition, Sammelverkehr, Lagerung, Export, Import, Belehrung von Gütern und aller damit in Verbindung stehenden Geschäftszweige.

Vorzugsweise pflegt die Gesellschaft einen regelmässigen Güterdienst

1. ohne Anlandung zwischenwegs: a) zwischen Mannheim/Ludwigshafen-Rotterdam und Mannheim/Ludwigshafen-Antwerpen und vice-versa. b) zwischen Karlsruhe, Kehl/Strassburg-Rotterdam und Karlsruhe, Kehl/Strassburg-Antwerpen und vice-versa. c) von den Häfen der Rheinisch-Westfälischen Montanbezirke nach Mannheim/Ludwigshafen und Karlsruhe, Kehl/Strassburg.

2. mit Umladung in Rotterdam: mittelst Durchkonnossementen nach und von Amsterdam, Hamburg, Stettin, Danzig, St. Petersburg, Schweden und Norwegen, den Mittelmeerhäfen und anderen überseeischen Plätzen.

Die Fahrten der Gesellschaft haben stets direkten Anschluss an die Dampfer der Holland-Amerika-Linie (Niederländisch - Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft) und alle anderen überseeischen Linien.

Die Gesellschaft besitzt eigene Verwaltungs-Gebäude in Mannheim und Rotterdam, mit den modernsten Einrichtungen zum Laden und Löschen eingerichtete grosse Werfthallen, grosse Lagerräume und ausgedehnte Ladeplätze.

Die Vertreter der Gesellschaft sind: in Rotterdam Kruthoffer & Co., in Amsterdam Naamlooze Vennootschapy Vriesseveem, in Antwerpen Jul. Zisch, in Duisburg G. Scharrer, in Stuttgart E. Ziegler, in Strassburg/Kehl Seegmüller & Co., in Karlsruhe Eug. Lutz, in Basel Erh. Schneider & Co., in Hamburg Deutsch-Internationale Transport-Gesellschaft m. b. H., in Zürich Alex. Bloch-Sax.

Korrespondenten: in Rotterdam B. A. van Es & Co., in Hamburg A. Kirsten, in Hamburg H. J. Perlbach & Co. Nachf., in Stettin Rud. Chr. Gribel, in Danzig F. G. Reinhold, in St. Petersburg P. Bornholdt & Co.

Telegr.-Adr.: Mannschlepp. Reichsbank-Giro-Konto. Telephon Hauptbureau No.: 54, 1156 und 1072, Werfthalle am neuen Rheinquai No. 915.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.

Mannheim und Ludwigshafen. — Aktien-Gesellschaft.

Gegründet im Jahre 1872, zur Zeit der Inangriffnahme der grossen Mannheimer Hafengebauten und hervorgegangen aus der alten Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.

Das Aktien-Kapital der Gesellschaft beträgt 2 400 000 Mark, der Reservefond 315 000 Mark, die Obligations-Anleihe 1 600 000 Mark, in Summa 4 315 000 Mark Betriebskapital.

Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft besitzt eine General-Agentur in Antwerpen und Filialen in Rotterdam, Basel, Chiasso, Esslingen, Heilbronn, Karlsruhe, Kehl, Kempten, Köln, Lindenberg, Mülhausen i. E., Neu-Ulm, Reutlingen, Strassburg, sowie Vertreter in Hamburg (F. Fischer, Asia Haus) und in Zürich (A. Bodmer).

Schiffsstationen und Agenturen befinden sich in Mainz, Bingen, Koblenz, Bonn, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort, Emmerich, Brüssel, Amsterdam, Bremen, Kiel, Stettin und Danzig.

Die hauptsächlichsten Betriebszweige der Gesellschaft sind:

Badenia-Dampfschleppschiffahrtsdienst ohne Umladung und ohne Zwischenstationen zwischen Antwerpen, Rotterdam, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl, Strassburg und vice versa mit Anschluss an alle bedeutenderen See-Dampferlinien; Durchgangs-Konnossemente nach und von Hamburg.

Badenia-Schnellgüterdampferdienst zwischen Mannheim-Ludwigshafen - Mainz - Köln - Düsseldorf - Duisburg - Ruhrort und Zwischenstationen mit Anschluss in Köln an die Neptundampfer nach Bremen, Hamburg, Kiel, Stettin, Danzig und Königsberg durchweg mit Durchgangs-Konnossementen.

Der Schiffspark besteht aus 8 Schraubendampfern, 4 Raddampfern mit 7000 PS. und 38 Schleppkähnen mit einem Gesamt-Tonnengehalt von 45 000 Tons.

Speditionen: nach und von allen Ländern des Kontinents, sowie über See. Spezialitäten: Getreide, Baumwolle und Maschinen.

Lagerung: Silo- und Schüttböden für Getreide, Lagerhäuser für Waren aller Art mit Keller für Oele und dgl. Transitlager, elektrische und Dampfkrananlagen. — Ausgabe von belehnbaren und verwertbaren Lagerscheinen.

Sammelladungen: ab Mannheim und ab Filialplätzen nach Süd-, Mittel- und Norddeutschland, Schweiz, Italien, Oesterreich und Südfrankreich.

Reichsbankgirokonto. Telephon No. 62, 64, 474, 1182, 1373, 1599.

August & Emil Nieten.

Spedition, Schifffahrt, Kommission und Kohlenhandlung, Spezialität: Holzspedition.

Im Jahre 1840 gegründet, ist der Hauptsitz der Firma in Mannheim, mit Niederlassungen in Karlsruhe und Kehl. August & Emil Nieten befassen sich hauptsächlich mit Holztransport, Lagerung und auch Assekuranz. Regelmässige Verfrachtung von Mannheim, Karlsruhe und Kehl-Strassburg nach allen Hafenplätzen des Mittel- und Niederrheins vermittels eigener erstklassiger Kähne. Transporte werden ab obigen Stationen nach allen Plätzen übernommen. Ausführung von Rhein- und Seetransporten mit Umschlag in Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Die Firma hat die Agentur der Rheinseiffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Fendel-Mannheim Karlsruhe.

Der Geschäftsgang im Schifffahrts-Geschäfte war bis Ende Juli 1904 wieder ein sehr lehafter, wurde jedoch für Kehl, Strassburg und Karlsruhe durch das seit Anfang Juli fallende Wasser etwas beeinträchtigt; dagegen dürfte infolge dieses Umstandes Mannheim wieder eine wesentliche Steigerung des Verkehrs zeigen.

Auf Wunsch der Interessenten des oberen Schwarzwaldes und dem Elsass hat die Firma in diesem Jahre den altbewährten Schifffahrtsdienst nach dem Oberrheine bis Kehl-Strassburg ausgedehnt und in Kehl eine Niederlassung errichtet. Es war dem Hause möglich, daselbst bereits einige Schiffe zu beladen und dadurch ihren

Freunden einen erheblichen Vorteil zu sichern. Es ist zu wünschen und zu hoffen, dass der mit erheblichen Kosten neu aufgenommene Dienst ab Kehl-Strassburg für die Folge recht tatkräftige Unterstützung in den beteiligten Kreisen finden möge.

Das Jahr 1904 ist für die Firma August & Emil Nieten inscfern von Bedeutung, als es ihr mit Unterstützung fast aller Firmen der Holzindustrie, welche für ihre Bezirke in Frage kommen, möglich war, direkte Verkehrsverbindungen nach den Hauptplätzen des Mittelrheines Cöln-Heerd- Düsseldorf-Hochfeld-Duisburg einzurichten, wodurch die grossen Mengen Bauhölzer, welche im letzten Jahre nach dem Rheine zur Verfrachtung kamen, in verhältnismässig kurzer Zeit zur Ablieferung kommen konnten. Während der Bauholzversand nach dem mittelhheinischen Absatzgebiete immer lebhafter wird, lässt der Bretterversand etwas zu wünschen übrig. Nur mit der allergrössten Mühe können die grossen Mengen Bauholz auf den Schiffen untergebracht werden.

Durch sorgfältige, sachgemässe und prompte Bedienung trachtet die Firma die direkten Verbindungen nicht nur auf der heutigen Höhe zu erhalten, sondern im Interesse und zum Vorteil ihrer Geschäftsfreunde noch wesentlich auszudehnen.

Telegr.-Adr. Nieten. Telephon No. Mannheim 217, Karlsruhe 129, Kehl 38.

Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel.

Zweigniederlassung in Strassburg unter der Firma Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.

Vertreten in Karlsruhe durch Aug. & Emil Nieten, in Mainz durch Conrad Jung, in Cöln durch Albert Heilmann, in Düsseldorf durch Hugo Daniels, G. m. b. H., in Ruhrort-Duisburg durch Anton Fendel, in Rotterdam und Antwerpen durch W. H. Müller & Co. (für den Mittelrhein-Verkehr).

Die Firma entstand im Jahre 1899 aus der im Jahre 1894 gegr. Firma Gebr. Fendel (Aktien-Kapital Mk. 3,000,000 voll eingezahlt). Dieselbe unterhält einen regelmässigen Schiffsverkehr zwischen den Häfen: Rotterdam, Antwerpen

und Mannheim-Ludwigshafen, Karlsruhe, Strassburg-Kehl und vice-versa einerseits und Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Cöln und Mannheim, Karlsruhe, Strassburg-Kehl und vice-versa andererseits.

Für grössere Transporte werden nach Bedarf auch andere Plätze des Rheines, seiner Nebenflüsse und der belgischen und holländischen Gewässer angelaufen.

Besonders ist hinzuweisen auf den regel-

mässigen Durchgangsverkehr, den die Firma in Verbindung mit der Hamburg-Amerika Linie zwischen Hamburg, Mannheim-Ludwigshafen, Strassburg-Kehl unterhält.

Der Schiffspark setzt sich zusammen aus: 5 Rad-



dampfern, 7 Schraubendampfern, 42 eigenen Kähnen, ca. 50 Mietkähnen, 3 Kranenleichter.

Ausserdem verfügt die Gesellschaft über 4 grosse Getreide-Lagerhäuser in Mannheim-Ludwigshafen und Strassburg mit einem Gesamtfassungsvermögen von Ko. 80,000,000, ferner über Werftanlagen an den genannten

Plätzen, die mit 10 Kranen (7 elektrische, 3 Dampfkranen) versehen sind.

Ausgerüstet mit eigens zu diesem Zweck sehr flott gehend gebauten Dampfern, hat sich die Firma als besonders leistungsfähig im Oberrheinverkehr erwiesen.

Vereinigte Spediteure u. Schiffer, Rheinschiffahrts-Ges. m. b. H.

Eine Geschichte der Bildung der Gesellschaft Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrt-Gesellschaft m. b. H. mit dem Sitz in Mannheim, zu bringen, würde an dieser Stelle zu weit führen, weil dies nicht geschehen könnte, ohne die Entwicklung der gewaltigen Rheinschiffahrt ziffermässig von Beginn an in den Bereich einer solchen Arbeit zu ziehen und chronologisch mit aufzuzeichnen; immerhin dürfte eine kleine Skizze für die Leser nicht ohne Interesse sein, zumal zu einer Zeit, wo die alte rheinische Stadt Krefeld den unmittelbaren Anschluss an die mächtigste deutsche Verkehrsstrasse, an den Rheinstrom, durch ausgedehnte Hafenanlagen schafft, um damit der Entwicklung ihres Gemeinwesens neue Wege zu geben. Wie die Industrie sich aus dem Handwerkerstand des Mittelalters heraus entwickelt hat, so ist auch der Ursprung unserer ältesten und grossen Rheinschiffahrts-Gesellschaften in dem Partikulierschifferstand zu finden. Bis fast in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts wurde der Rheinstrom nur von Partikulierschiffen befahren. Allmählich stellte sich das Bedürfnis regelmässiger bestimmter Beurfahrten ein. Diesem entsprechend bildeten sich an den hauptsächlichsten Rheinuferstädten wie Cöln, Mannheim u. a. unter den Partikulierschiffen Gruppen, die gemeinsam regelmässige Fahrten zwischen den hauptsächlichsten Rheinstationen, von Rotterdam und Amsterdam bis Mannheim unterhielten.

So entstand z. Z. die Mannheimer Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft und andere.

An Fracht wurde damals bezahlt, z. B. im Jahre 1848 bei gutem Wasserstand von Rotterdam nach Mannheim für:

Baumwolle je nach Verpackung	81 ³ / ₈ bis 89 ⁶ / ₈	} Kreuzer per 50 Ko. inbegriffen Rhein-Octroi 60 Kreuzer gleich f. 1.—
Maschinen je nach Art	82 ⁶ / ₈ „ 128	
Oel	87	
Wolle	92 ⁵ / ₈	
Zink	80	
Salpeter	78 ⁵ / ₈	
Schwefel los	80	

u. s. w. Bei Niederwasser erfolgten Zuschläge bis zu 28 Kreuzer per 50 kg. Die Gegenüberstellung der Frachten von 1848 und den heutigen ergibt z. B. für Salpeter auf der gleichen Strecke bei normalem Wasserstand im Jahres-Durchschnitt:

1848 per 50 kg 78⁵/₈ Kreuzer = per Tonne fl. 26,20 = M. 44,54

1903 höchstens „ „ „ 4,—

Die rasch vorwärts schreitende Technik und Chemie übte, wie in jedem Gewerbe, so auch in der Rheinschiffahrt ihren bedeutenden Einfluss aus. In der fortschreitenden Leistungsfähigkeit der Rheinschiffahrt und der daraus

resultierenden Verbilligung der Frachten, namentlich durch Aufhebung der Rheinschiffahrtsabgaben, fand die Handelswelt besonders aber der Bergbau und die Industrie, eine starke Unterstützung, die es ihr mit ermöglichte, zu ihrer derzeitigen Blüte und Grösse zu gelangen. Wie sehr gerade die Rheinschiffahrt als billige Verkehrsstrasse daran Anteil hat, zeigt die gewaltige Entwicklung und Ausdehnung der Industrie und des Bergbaues im Rheingebiet und nicht zuletzt die Entwicklung der am Rhein gelegenen Städte mit ihren grossen Handelshäusern. In gleicher Weise wurde das Schiffahrtsgewerbe begünstigt durch die Ausführung immer zunehmender Mengen in ungeahnter Ausdehnung. Der Bewältigung dieser Anforderungen kamen die Aenderungen im Schiffbau, der Uebergang von hölzernen zu eisernen Schiffen zu Hilfe, sowie die Strom-Korrektion, durch die es möglich wurde, grosse Schiffe auf dem Rhein fahren zu lassen. Die Schiffahrt von Mannheim aufwärts bis Basel, die in den Jahren von 1836—1840 betrieben wurde, konnte sich bei den schwierigen Stromverhältnissen auf dieser Strecke nicht halten. Der Endpunkt blieb Mannheim. Diese Stadt erlangte dadurch einen gewaltigen Umschlagsverkehr und wurde der Sitz bedeutender Handelsfirmen. In dieser kräftigen Entwicklungsperiode finden wir zuerst den Eintritt des Unternehmertums ins Schiffahrtsgewerbe, das bis dahin ausschliesslich von Partikulierschiffen repräsentirt wurde. Zunächst geschah dies mit Benützung der Partikulierschiffer, später aber emanzipierte sich das Unternehmertum durch den Bau eigener Fahrzeuge. Die bestehenden Gruppengesellschaften der Partikulierschiffer wurden, unter Ausschaltung der letzteren, in Aktiengesellschaften umgewandelt und weitere neue Aktiengesellschaften entstanden. Abgesehen von den Reedereien, welche lediglich ihre eigenen Kohlen befördern, sind es hauptsächlich 9 Gesellschaften, welche sich mit dem Transport von Gütern mit eigenen Schiffen für fremde Rechnung befassen, jedoch nur zwischen einzelnen Häfen. Den Riesenanteil des Güterverkehrs auf dem Rhein hat sich der Partikulierschifferstand dennoch erhalten. Von dem gesamten Schiffspark auf dem Rhein, der auf ca. 2850000 Tonnen geschätzt wird, fallen ebenfalls nach Schätzung, auf die Kohlenreeder, die lediglich ihre eigenen Kohlen befördern, ca. 245000 Tonnen, somit bleiben übrig in freier Konkurrenz 2605000 Tonnen, davon sind nach Schätzung im Besitz der Reeder ca. 355000 Tonnen, die einem Partikuliersraum von ca. 2250000 Tonnen gegenüberstehen, sodass über ⁶/₇ der Schiffe und der Ladefähigkeit, Partikulierschiffen gehören, im Gegensatz zu den Verhältnissen auf den übrigen deutschen Wasserstrassen, deren Schiffspark in der Hauptsache in Händen von Aktiengesell-

schaften liegt. Was die Qualität der Schiffe betrifft, so haben die Partikulierschiffer sowohl die schönsten wie auch die grössten bestausgerüsteten Rheinkähne und geeignet zur Fahrt in allen Richtungen auf dem Rhein und den damit in Verbindung stehenden Binnenwasserstrassen, sowie zur Beförderung jeder Art von Gütern. Zu statten kommen den Partikulierschiffern bei der Ausübung ihres Gewerbes, und darin sind sie allen Gesellschaften voraus, die kolossal vielseitige Erfahrung im Gütertransport und die Vertrautheit mit allen Wasser- und sonstigen besonderen Verhältnissen in dem weit ausgedehnten Gebiet der Binnenwasserstrassen einschliesslich der holländischen und belgischen Kanäle. Hierin und in dem Umstand, dass die Partikulierschiffer Eigentümer der von ihnen geführten Schiffe sind, wodurch eine erhöhte Aufmerksamkeit 1. der Behandlung der ihnen anvertrauten Güter und 2. der Fahrt selbst, gewährleistet ist, liegt die Ueberlegenheit des Partikulierschifferstandes, die ihm seine Fortexistenz trotz scharfen Wettbewerbs mit dem Unternehmertum sichert.

Neben den Aktien-Reedereien zeigten sich immer mehr Transportunternehmer, welche in Frachten mehr und weniger spekulierten. Die Folge war, dass der Partikulierschifferstand immer mehr und mehr dem Kaufmannstand entfremdet wurde und mit ihm fast garnicht mehr in direkte Verbindung kam. Der Gewinn dieser Zwischenpersonen, der lange Zeit nicht unbeträchtlich war, ging naturgemäss auf Kosten der Fracht. Die Konkurrenz dieser Unternehmer unter sich, die je nach ihrem Charakter anständig, aber auch mehr oder weniger rücksichtslos und teilweise mit einer gewissen Klugheit, der man sonst das Prädikat „verwerflich“ zuteilt, arbeiteten, führte zu unhaltbaren Zuständen.

Es war Herr Rat Ernst Bassermann, Rechtsanwalt in Mannheim und Mitglied des deutschen Reichstages, der im Jahre 1885 als loyaler humaner Mann sich der Interessen des Partikulierschifferstandes annahm und zunächst den Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia“ in Mannheim gründete, dem bald die Cascogesellschaften auf Gegenseitigkeit folgten, die jetzt nahezu 700 Schiffe versichern. Die gesunden Verhältnisse dieser Casco-gesellschaften, die im Laufe der Jahre trotz wesentlich billigerer Prämien als sie bei den Versicherungs-Gesellschaften auf Aktien üblich sind, ein ansehnliches Kapital zurückgelegt haben, stärkten die Leistungsfähigkeit der Partikulierschiffer durch Verringerung der Ausgaben. Wie weit dies geht, beweist am besten die Tatsache, dass z. B. die Cascogesellschaft auf Gegenseitigkeit „Vater Rhein“ in Mülheim a. d. Ruhr schon vor vielen Jahren den Beschluss fassen konnte, von ihren Mitgliedern für die Versicherung der Schiffe überhaupt keine Prämie mehr zu erheben, während die Cascogesellschaft „Jus et Justitia“ in Mannheim nur $\frac{3}{4}$ ‰ Prämie einzieht und die Cascogesellschaft a. G. Harmonie in Coblenz-Neuendorf selbst nur $\frac{1}{2}$ ‰, während die Versicherungs-Gesellschaften auf Aktien $2 - 2\frac{3}{4}$ ‰ rechnen und angeblich damit kaum auskommen, was wiederum beweist, dass die Partikulierschiffer vorsichtig fahren und im Verhältnis wenig Havarieschaden haben, was auch das gute Einvernehmen der Güterversicherungs-Gesellschaften mit den Partikulierschiffer-Ver-

bänden beweist, wogegen es passiert ist, dass eine grosse Güterversicherungs-Gesellschaft dazu überging, die Prämien zu erhöhen bei Verfrachtung mit einer in der betr. Mitteilungs genannten Reederei.

Nachdem es gelungen war, den Partikulierschiffer hinsichtlich der Versicherung seines Schiffes zu emanzipieren und seine Betriebskosten zu reduzieren, blieb die nächste Aufgabe, den Partikulierschiffer wieder in direkten Verkehr mit der Kaufmannschaft zu bringen.

Die Bestrebungen innerhalb des Partikulierschifferstandes, sich in Gesellschaften zu vereinigen, sind nicht neu; so hatte sich im Jahre 1893 in Rotterdam die Rheinschiffer-Genossenschaft gebildet in Form einer losen freien Vereinigung einer grösseren Anzahl von Schiffern, die aber im Jahre 1895 wieder so auseinanderging, wie sie zusammengekommen war, weil es an einer ordentlichen Organisation fehlte.

Der jüngste Aufschwung der Industrie im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts hatte der Rheinschiffahrt reichliche Arbeit zu annehmbaren ausreichenden Frachten gebracht. Mit dem Rückgang im Beginn dieses Jahrhunderts entspann sich zwischen den Aktien-Reedereien ein derart scharfer Konkurrenzkampf, dass es diesen Gesellschaften mit ihrem verhältnismässig geringen Schiffspark möglich war, den Frachtenmarkt stark zu beeinflussen. Die Frachten kamen auf einen nie geahnten Tiefstand. Dies veranlasste die wenigen Gesellschaften sich 1902 zu verständigen.

Diese Verhältnisse haben die Bildung der Gesellschaft Vereinigter Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. mit dem Sitz in Mannheim gefördert.

Innerhalb des Partikulierschiffer-Verbandes „Jus et Justitia“ unter dem Vorsitze seines Gründers, des schon erwähnten Herrn Rat Ernst Bassermann, Rechtsanwalt in Mannheim und M. d. d. R., war man entschlossen, eine Vereinigung zu einer Rheinschiffahrts-Gesellschaft nur unter einer festen Organisation und zielbewussten Leitung bei genügendem Betriebskapital und unbedingter Sicherheit für deren Existenz, unter tunlichster Beschränkung der Auflösung, zu vollführen. Entgegen den Absichten des Gesellschaftskartells wollte man berechnete Erwerbsstände nicht ausschliessen, und so gelangte man in gegenseitiger Ergänzung zu der Errichtung der am 17. Februar 1903 in Mannheim handelsgerichtlich eingetragenen Gesellschaft „Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“, in deren Gesellschafts-Vertrag die obengenannten Vorbedingungen erfüllt sind. Nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres hat die Gesellschaft ihr Stammkapital fast verdoppelt und ebenso ihren Schiffspark, womit sie das Frachtgeschäft auf dem gesamten Rheinstrom und allen mit ihm in Verbindung stehenden Binnenwasserstrassen ausübt, vornehmlich im regelmässigen Verkehr durch direkte Fahrten von und nach Rotterdam-Amsterdam-Antwerpen und Bingen-Mainz-Frankfurt a. M.-Mannheim-Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl-Strassburg, sowie in Kohlen-, Erz-, Holz- und sonstigen Massentransporten.

Die Ausdehnung der Gesellschaft ist nicht beschränkt und man hofft von Jahr zu Jahr den Schiffspark beträcht-

lich zu vergrößern. Die Ausschaltung der unberufenen Spekulation ist für die Beteiligten erzielt und dadurch deren Leistungsfähigkeit erhöht worden. Die direkte Verbindung des Partikulierschifferstandes und der Kaufmannswelt ist

wieder hergestellt. Den Vorsitz in der Gesellschaft hat Herr Rat Ernst Bassermann, Rechtsanwalt in Mannheim; in dessen Vertretung Herr Ad. Lindeck, Rechtsanwalt in Mannheim.

C. Wagishauser.

Das Geschäft wurde im Jahre 1898 gegründet; Inhaber ist Karl Wagishauser in Mannheim.

Die Firma befasst sich mit Speditionen aller Art, insbesondere mit der Verfrachtung zu Wasser nach und von allen Rhein- und Seehäfen. Lagerung von Kaufmannsgütern aller Art auf Transit- und Freilager mit Besorgung von Lombarddarlehen. Umladung von Massengütern.

Nach Fertigstellung des Karlsruher Rheinhafens, im Jahre 1901 hat die Firma eine Zweigniederlassung in Karlsruhe errichtet, deren Haupttätigkeit in der Verfrachtung von Massengut nach Rheinland und Holland besteht.

Mannheim: Telephon No. 96, Telegr. Adr. Wagishauser.
Filiale Karlsruhe 1582, Telegr.-Adr. Wagishauser.

VIII. Abteilung: Ludwigshafen a. Rhein.

Theod. Fügen (Inh. Jul. Fügen & G. Jäger).

Spedition, Schifffahrt, Lagerung.

Die Firma wurde im Jahre 1885 durch den im Jahre 1901 verstorbenen Herrn Theodor Fügen gegründet und befasste sich ursprünglich speziell mit der Spedition und Lagerung von Petroleum und Getreide. Nach dem Tode des Herrn Julius Huss, Inhaber der Firma Carl Huss im Juni 1891 ging auch das Geschäft dieser alten Firma mit Vertretung der Niederländischen Dampfschiff-Reederei auf die Firma Theodor Fügen über, die nun ein Getreidelagerhaus am Winterhafen mit Elevatorenbetrieb und eine eigene Verladehalle für Stückgüter am Rheinvorland für ihren Güterumschlag in Benützung hatte. Im Laufe der Jahre zeigte es sich, dass die vorhandenen Anlagen für

den gesteigerten Umschlag nicht mehr ausreichten und man entschloss sich im Jahre 1895 zum Bau eines eigenen Lagerhauses mit 2000 Quadratmeter Bodenfläche, das erste an dem damals noch im Bau begriffenen Luitpoldhafen, das mit maschinellen Anlagen versehen ist. Seit 1. Januar 1902 sind die Inhaber der Firma die Herren Julius Fügen und Gottlieb Jäger, die sich mit der Verfrachtung, Spedition und Lagerung von Gütern aller Art befassen und denen am hiesigen Platz eigene Lagerhäuser und Werfthallen mit Elevatoren- und Dampfkranenbetrieb zur Verfügung stehen.

Tel. Nr. 5 und 213. Tel. Adr. Fügen.

IX. Abteilung: Mainz.

H. A. Disch, Aktiengesellschaft für Handel und Schifffahrt.

Hauptsitz in Mainz, Niederlassungen in Duisburg und Mannheim.

Das Geschäft wurde im Jahre 1855 durch Hubert Anton Disch gegründet und zuerst als Kohlenhandlung betrieben; in den Jahren 1855 bis 1878 wurden 4 Kähne von je 14000 Ctr. Tragfähigkeit erbaut, und so war die Firma stets tonangebend für den Bau von Fahrzeugen von grösseren Dimensionen. Im Jahre 1880 liess die Firma den ersten Schraubendampfer für die Fahrt auf dem Oberrhein bauen. Dies war gleichzeitig der erste Rheindampfer, der auf einer deutschen Schiffswerft erbaut wurde. Im Jahre 1887 wurde das Unternehmen in eine Aktien-Gesellschaft mit einem Kapital von M. 1 300 000 umgewandelt.

Die Betriebszahlen für das Jahr 1903 waren folgende: Es wurden im ganzen stromaufwärts verfrachtet 6 679 920 Ctr., davon entfielen auf eigene Schiffe 5 091 320 Ctr. Die Schleppleistung der Dampfer der Gesellschaft betrug im Jahre 1903 129 504 000 Tonnenkilometer. Der Schiffspark besteht z. Zt. aus 2 Raddampfern und 3 Schraubendampfern mit zusammen 2770 indizierten Pferdekraften und 22 eisernen Schleppkähnen mit einer Gesamtladefähigkeit von 23 270 Tonnen. Ein weiterer grosser Radschleppdampfer von 1300 Pferdekraften ist z. Zt. im Bau begriffen.

Telephon No.: Mainz 1, Duisburg 31, Mannheim 221, Telegr. Adr.: Mainz: Disch Mainz, Duisburg: Disch, Hafen Duisburg, Mannheim: H. Disch, Mannheim.

Louis Hillebrand.

Die 1888 gegründete Speditionsfirma Louis Hillebrand mit dem Hauptsitze in Mainz befasst sich mit Transportübernahmen und Expeditionen aller Art. Ausser in Mainz, Frauenlobstrasse 41 ³/₁₀, expediert die Firma noch in Kastel, Gustavsburg, sowie in Frankfurt a. M. In Mainz befinden sich die Güterhallen mit Anschlussgleisen im Centralbahnhof, sowie am Rheinufer No 62, dann in der Stadt Frauenlobstrasse 14 ¹/₁₀ und 14 ³/₁₀, Hintere Bleiche No 59 und in der Stiftsstrasse; in Frankfurt a. M. befinden sich die Güterhallen Hillebrand's sämtlich mit Anschlussgleisen am Hauptgüterbahnhofe, am Hafendamm Insel, im neuen Hafen rechtsmainisch.

Das im Centrum von Mainz 1897 neuerbaute Lagerhaus mit Keller und Speicher für Güter aller Art ist von morgens 6 Uhr bis abends 9 Uhr ununterbrochen geöffnet und bietet den Firmen, welche daselbst Lager unterhalten, grosse Bequemlichkeiten. Ebendasselbst befindet sich eigenes Octroitransitlager. Ein ständiges Lager von mindestens 500 Tons Erz wird in Gnstavsburg unterhalten.

Hillebrand unterhält einen ausgedehnten, wohlorganisierten Rollfuhrbetrieb und bewältigt dadurch einen immensen Stückgutverkehr, sowie hieran anschliessend einen prompten Sammelladungsdienst nach allen grösseren Plätzen Nord- und Süddeutschlands, sowie nach Basel und Wien. Für Reisegepäck-Expedition und Aufbewahrung, sowie Möbellager ist separate Abteilung eingerichtet. Ueberseeische und Massentransporte werden von und nach allen beliebigen Plätzen unternommen.

Badenia-Eildampfer der Mannheimer Lagerhausgesell-

schaft vermitteln einen regen Verkehr mit allen Rheinstationen und werden selbst Nachts und Sonntags in Mainz und Gustavsburg abgefertigt. Verladungen nach und von allen Main-, Donau- und Neckarstationen erfolgen vermittelt Schleppkähnen. Durch wöchentliche Verladungen per Rheinseedampfer der Neptun-Linie unter Raumverschluss ohne vorherige zollamtliche Abfertigung wird von der Firma ein lebhafter Verkehr mit Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig, Königsberg, Kopenhagen, Aarhus, Stockholm und Riga, ebenso mit allen anderen Handelsplätzen und Häfen der Nord- und Ostsee unterhalten.

Sonstige Nebenzweige der Speditions- und Schifffahrtsbranche, wie Assekuranz, Zollabfertigung, Auskunftserteilung, Inkasso, Lombardierung, Verteilung und Reexpedition von Waggonladungen werden durch entsprechende Organisation besorgt. Auch betreibt die Firma Möbeltransport und -Lagerung (als Mitglied des deutsch-österreichischen Möbeltransportverbandes).

Eine Spezialität der Firma bildet die Weinexpedition von und nach allen kontinentalen und überseeischen Plätzen und hierin wird Hillebrand durch vorzügliche Ausführung und sachgemässe Behandlung der Collis, Reparatur durch eigene Küfer etc. etc. von keiner Konkurrenz erreicht. Die Firma Louis Hillebrand ist in ihrem ganzen Betriebe mit allen Einrichtungen und Vorteilen der Neuzeit ausgestattet und ist besonders die ausgedehnte, praktische Telephonanlage mit 16 Nebenstellen hervorzuheben. Das Centralbureau Mainz, Frauenlobstrasse 14 ³/₁₀ ist mit 3 Fernsprechern, No. 183, No. 640 und 771, angeschlossen.

George Hirsch.

Die Firma — gegründet 1860 — hat ihre Centrale in Mainz und eine Niederlassung in Gustavsburg und betreibt Spedition, Schiffsvertretung, Lagerung, Versicherungen etc.

Diese aus kleinen Anfängen hervorgegangene Firma entwickelte sich unter der umsichtigen, rastlosen Tätigkeit ihres Gründers gleichen Namens verhältnismässig rasch, sodass sie sich dank der mannigfachen Beziehungen, welche Herr Kommerzienrat G. Hirsch durch seine verdienstvolle, tatkräftige Förderung der Mainzer Verkehrs-Verhältnisse anzuknüpfen Gelegenheit hatte, bald eine hervorragende Stellung errang.

Die Firma wandte sich hauptsächlich dem Umschlagsverkehre zu, indem sie ausländische und inländische Gütermengen auf dem Wasserwege und per Bahn über Mainz-Gustavsburg zu führen bestrebt war und auf diese Weise besonders dem Gustavsburger Hafensplätze eine grosse Bedeutung als Umschlagshafen für Transporte zwischen England, Holland und Belgien einerseits und Süddeutschland und Oesterreich andererseits zu verschaffen berufen war.

Neben diesem Geschäftszweige, den die Firma im Rahmen der durch die Konkurrenz der Nachbarhäfen gebotenen Verhältnisse weiter zu pflegen als ihre Hauptaufgabe betrachtet, unterhält dieselbe einen Sammelladungsdienst von Mainz nach Süddeutschland, insbesondere nach Nürnberg und Würzburg und nach darüber hinaus rentierenden bayrischen Plätzen, welcher trotz der scharfen Konkurrenz und, obwohl der Staffeltarif der Eisenbahn dem Sammelladungsverkehr nach mancher Richtung hin Abtrag getan hat, regelmässig funktioniert.

Ausser der Transitgut-Vermittlung und der Beförderung in Sammelwaggons übernimmt die Firma George Hirsch die Verfrachtung ganzer Schiffsloadungen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und befasst sich ferner mit allen sonstigen im Verkehrswesen vorkommenden Transaktionen sowie mit der Lagerung von Gütern aller Art in eigenen und gemieteten Lagerräumen in Mainz und Gustavsburg, wobei sie einerseits durch günstige Frachtabschlüsse, andererseits durch einen eigenen Fuhrpark und zweck-

entsprechende, auf langjähriger Erfahrung beruhende Einrichtungen aufs wirksamste unterstützt wird.

Ein weiterer hervorragender Betriebszweig des genannten Hauses besteht in der Vertretung bedeutender Transport- und Versicherungs-Gesellschaften und zwar folgender:

1. der Badischen Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport in Mannheim/Antwerpen für den Güterversand von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam nach Mainz/Gustavsburg;

2. der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln („Industrie“-Dampferverkehr) für den direkten Rhein- und Seedienst, speziell von und nach London, sowie von und nach Nord- und Ostsee-Häfen und ausserdem für den inländischen Güterverkehr von Mainz/Gustavsburg nach Duisburg und Mannheim und dazwischen liegenden Rheinstationen;

3. der Holland-Amerika Linie, Rotterdam, für den Güter-Ex- und Import nach und von den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas;

4. der Allgemeinen Versicherungs-Gesellschaft für See-, Fluss- und Landtransport in Dresden, Central-Bureau Berlin, für Transport-Versicherungen aller Art;

5. der Norddeutschen Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg für Casco- und Unfall-Versicherungen;

6. der Red Star Line in Antwerpen für den Passagierverkehr nach und von Nord-Amerika (einem der Firmen-Inhaber ist unter der eigenen Firma Otto Hirsch die Centralverrechnungsstelle [General-Agentur] dieser Linie für den Bereich des Grossherzogtums Hessen übertragen worden).

Die Firma George Hirsch in Mainz ist somit durch die Aufnahme aller mit dem Transportwesen im Zusammenhang stehenden Verkehrs- und Versicherungszweige in ihren Betrieb in der Lage, die Interessen ihrer Kunden nach jeder Richtung hin bestens zu wahren und sie betrachte es nach wie vor als ihre vornehmste Aufgabe, getreu dem Wahlspruche „Schnell und reell“ den Handel und Verkehr in und via Mainz (Gustavsburg) durch prompte und billige Beförderungs- und Bedienungsweise weiterhin fördern zu helfen.

Conrad Jung.

Am 1. Januar 1901 ging die Firma F. Lausberg & Co. in Mainz und Gustavsburg an Conrad Jung über, nachdem Herr Jung acht Jahre lang der Firma F. Lausberg & Co. in Mainz als Leiter vorgestanden hatte. Im selben Jahre, gleichzeitig mit der Uebernahme des von der Stadt Bingen mit einem Kostenaufwande von ca. Mk. 500000 erbauten Getreidelagerhauses, wurde auch die Filiale Bingen der Firma Conrad Jung gegründet.

Die Firma befasst sich mit Spedition, Schifffahrt und Lagerung von Gütern aller Art.

Von allen nennenswerten Plätzen des Maingebietes, Ober- und Mittelrheines werden Transporte nach dem Niederrheine während des ganzen Jahres vermittelt eigens hierfür gecharterter Schiffe ausgeführt. Für Bezüge in Rohprodukten wie Getreide, Holz, Eisen, Dünger- und Futtermittel und wie die Artikel alle heissen, die über Holland,

Belgien und aus dem niederrheinischen Industriegebiet nach dem Oberrhein transportiert werden, bedient sich Firma der erstklassigen Reedereien, deren Vertretungen inne hat, wie z. B. der Rheinschiffer-Genossenschaft, Rotterdam, der J. H. Königfeldschen Eilgüterboote, Rotterdam, der Hamburg-Amerika-Linie mit ihrem Rhein-See-Verkehr der Mittelrheinischen Beurt der Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft vorm. Fendel, Mannheim, und vieler anderen.

Im Anschlusse hieran übernimmt die Firma Conrad Jung natürlich auch den Umschlag und die Spedition solcher Sendungen, die für Bayern, Hessen, Hessen-Nassau, Pfalz bestimmt sind, also über die Häfen Bingen, Mainz, Gustavsburg besonders gut rentieren. Speziell forciert der Platz Gustavsburg, der infolge seiner geographischen Lage und seiner billigen Umschlagsspesen (kein Werke keine Ueberfuhrgebühr, keine Rangiergebühr) vor

L. Lyssenhop & Co., G. m. b. H.

Spedition, Lagerbetrieb, Schifffahrt, Assekuranz. — Diese Firma, als Vertreterin der Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Mannheim — Schiffspark 150 eiserne, erstklassige Schiffe mit ca. 3 000 000 Ctr. Ladevermögen — übernimmt Transporte aller Art und jeden Umfanges auf dem Rhein und allen mit demselben in Verbindung stehenden Wasserstrassen, insbesondere in regelmässiger Fahrt nach und von den Hafenplätzen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. — Zur Lagerung von Gütern aller Art, hauptsächlich Massengütern, verfügt die Firma über ausgedehnte, mit Geleisanschluss versehene Läger sowohl im Mainzer wie Gustavsburger Hafen. Ausserdem Passage-Bureau des Norddeutschen Lloyd für dessen sämtliche Linien. Internationaler überseeischer Verkehr. Umschlagspeditionen zu billigsten Spensätzen. Transport-Versicherung. — Es wird höfl. gebeten, Tarife und Uebernahmen einzufordern. —
Telephon No. 532. Telegr.-Adresse: Nordlloyd.

X. Abteilung: Frankfurt a. Main.

Alfred Altschüler & Co., G. m. b. H.

Die Centrale der Firma befindet sich in Frankfurt a. M., Zweigniederlassungen in Bingen, Mainz, Mannheim und Würzburg.

Am 15. Februar 1882 unter der Firma Alfred Altschüler & Co. in Frankfurt a. M. begründet, hielt sich der Betrieb anfänglich in bescheidenen Grenzen. Die tatkräftige Leitung hob indessen nach einigen Jahren das Geschäft über den Rahmen eines mittleren Speditionsgeschäftes hinaus und machte es im Jahre 1897 notwendig, eine Erweiterung dadurch vorzunehmen, dass die Firma in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt wurde. Im Jahre 1898 erfolgte frühzeitig das Ableben des Begründers, Herrn Alfred Altschüler. Das Unternehmen wurde durch die übrigen Gesellschafter Herren Julius Alban und Alfred Rebenfeld in gleichem Geiste unter günstiger Fortentwicklung weitergeführt. Die Ausdehnung, die der Sammelverkehr, sowie das Lager- und Rollfuhrgeschäft gewonnen hatten, machten im Jahre 1901 es wünschenswert, noch eine andere leistungsfähige Firma auf diesem Gebiete anzugliedern und die Firma Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H. erwarb zu diesem Zwecke die seit 1849 in Frankfurt a. M. domizilte Firma Frankfurter Lagerhaus Hch. J. Lenné & Co. vorm. Hch. Henle. Der Rheinschiffahrtsbetrieb nach dem Mittel- und Niederrhein, Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen, sowie die Durchfrachtenverkehre nach und von England, Amerika, den Nord- und Ostseehäfen, dem Mittelmeer etc. entwickelte sich weiter in ungeahnter Weise. Ein umfangreiches Tarifbureau, eigene Expeditionsbureaux am Hafen, Bahnhof und Zollamt, eine Telephon-Centrale und besondere Telephonleitungen nach den Betriebsstellen ermöglichen eine rasche und sichere Abwicklung der Geschäfte. Die Entwicklung des Verkehrs bedingte im Jahre 1901 die Errichtung einer Filiale in Mainz und 1899 in Bingen. Nachdem zu Beginn des Jahres 1902 wiederum der Tod viel zu früh den Gesellschafter Herrn Alfred Rebenfeld der Gesellschaft

entrisen hatte, trat zu dessen Ersatz Anfang 1903 der Direktor der Amstel-Rhein-Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Herr Augst Varenkamp als Gesellschafter und Geschäftsführer in die Firma ein. Der im Jahre 1901 versuchsweise begonnene Mainschiffahrtsbetrieb hatte sich als lebensfähig erwiesen, und es wurde nunmehr die Schaffung eines eigenen Obermain- und Mittelrhein-Dienstes in die Wege geleitet. Der Verkehr nach und von Würzburg war bisher nur von Partikulierschiffen unterhalten worden und entbehrte die dem Kaufmannsstande so notwendige Regelmässigkeit. Die Firma Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H. entschloss sich zum Kauf und Bau eigener Mainschiffe und Charterung einer ganzen Anzahl für die Mittelrhein- und Obermain-Fahrt geeigneten Schiffe. Die Firma hatte die Genugtuung zu sehen, dass ihre Bestrebungen von der Kundschaft in so reichem Maasse unterstützt wurden, dass sie Mitte des vorigen Jahres dazu übergehen konnte, ihre bisherige Agentur in Würzburg in eine selbstständige Zweigniederlassung unter der Firma Bayer. Schiffahrts-Contor Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H. zu erweitern. Anfang April 1903 war dieser Ausdehnung des Betriebes schon die Errichtung einer Filiale in Mannheim vorausgegangen, sodass die Firma nunmehr an allen für den Verkehr nach Süddeutschland (Bayern) und den Oberrhein in erster Linie in Betracht kommenden Plätzen durch eigene Niederlassungen vertreten ist. In dem süddeutschen Speditionsbetrieb ist sie denn auch heute ein Faktor von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Mehr wie hundert kaufmännische Beamte sind in Frankfurt a. M. und ihren Zweigniederlassungen für sie tätig. Eine weitere Entwicklung der Gesellschaft dürfte bei ihrer Leistungsfähigkeit auf allen Gebieten der Spedition und Schifffahrt in sicherer Aussicht stehen.

Tel. No. in Frankfurt a. M. 298, 319, 762, 978. Mainz 274, 555. Bingen 49. Mannheim 1435. Würzburg 726.

Ignaz Eingärtner.

Die Reederei Eingärtner, begründet durch den im Alter von 94 Jahren verstorbenen Vater des jetzigen Inhabers, besteht bereits über 60 Jahre, und hat während dieser Zeit neben direkten Fahrten nach und von dem Mittelrhein und Mannheim den Verkehr zwischen Main und Rhein vermittelt. Die Reederei besitzt einen Güterdampfer, 4 Main- und 2 Rheinkähne, und unterhält einen regelmässigen Lokalbetrieb zwischen Mainz-Frankfurt-Offenbach und vice-versa in Verbindung mit allen in Mainz ankommenden und abfahrenden Dampferlinien einerseits, und den Schiffen des Mainschiffer-Verbandes, welche einen geregelten Verkehr nach und von Bayern bewerkstelligen. — Durch Errichtung einer Mainschiffahrt-Güterbestätterei im Jahre 1885 brachte die Firma Eingärtner den Güterverkehr nach Bayern auf dem Main in geregelte Bahnen, und ist seit dieser Zeit unablässig bemüht um die Verbesserung der Mainschiffahrt. Als Resultat dieser Bemühungen

kann der Zusammenschluss der Mainschiffer in einem Verband unter dem Namen „Mainschiffer-Verband“ bezeichnet werden. Leitung und Geschäftsstelle des Verbandes, welcher wie bereits erwähnt, regelmässige Güterbeförderung zwischen Frankfurt, Würzburg, Ritzingen etc. und umgekehrt mit Anschluss an sämtliche Rheinstationen unterhält (Schiffspark 62 Schiffe) liegt zur Zeit in den Händen der Reederei Eingärtner. — Seit Begründung der Kettenschiffahrt auf dem Main 1886 ist die Firma Vertreter der Aktien-Gesellschaft Mainkette in Mainz und leitet den Schleppdienst ab Frankfurt.

Die Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport in Mannheim, welche geregelte Fahrten von Rotterdam und Antwerpen unterhält, wird ebenfalls durch die Firma Ign. Eingärtner in Frankfurt vertreten.

Telegr.-Adr. Reederei Eingärtner. Telephon No.: 764, 7256.

Frankfurter Aktiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt.

Die Gesellschaft wurde 1899 in Frankfurt a. M. gegründet. Sie vermittelt den Warentransport von den Seeplätzen aufwärts nach Frankfurt a. M. und umgekehrt. — Das Aktienkapital beträgt 900 000 Mk. in 900 Stammaktien à 1000 Mk. An Dividende wurde bezahlt: 1899 5%, 1900 5%, 1901 5%, 1902 3%, 1903 5%. — Der Schiffspark besteht aus 35 eisernen Kähnen, 4 Schleppbooten auf dem Rhein und 2 Schleppbooten auf dem Main. — Das alljährlich beförderte Güterquantum beläuft sich auf circa 4 Millionen Centner. — Die Fahrten von und nach Rotterdam erfolgen mindestens zweimal wöchentlich, von und nach Amsterdam und Antwerpen einmal wöchentlich, mehr nach Bedarf. — Agenturen: in Rotterdam Herr C. Steinweg, in Amsterdam Herr H. Kersken jun., in Antwerpen Herren Kortman & Co. Succ. — Telegr.-Adr.: Schleppschiffahrt Frankfurtmain. Telephon No. 326.

Anton Fulda.

Die Firma Anton Fulda, Kohlen- und Kokes-Grosshandlung und Reederei, in Frankfurt a. M. und Duisburg wurde im Jahre 1837 begründet und entwickelte sich aus einem kleinen Detailgeschäft schon in den fünfziger Jahren zu einem der ersten Geschäfte des Platzes.

In den fünfziger und sechziger Jahren erhielt die Firma ihre Kohlen auf dem Wasserwege, allerdings den damaligen Verhältnissen entsprechend in kleinen offenen Rheinschiffen von 200 bis 300 t Ladefähigkeit, die meist an der Mainspitze nochmals in flache Mainschalche, die etwa 50 bis 100 t fassten, umgeladen werden mussten;

diese wurden dann gewöhnlich mit Pferden stromaufwärts gezogen. Dem allgemeinen Verkehrsaufschwung

vermochte eine derartige Mainschiffahrt natürlich bald nicht mehr zu genügen. Als daher im Jahre 1866 der Pfennig-Tarif auf den Eisenbahnen eingeführt wurde, kam die

Schiffahrt für Frankfurt völlig zum Erliegen. Erst die umfassende Verbesserung des Wasserweges durch die im Jahre 1886 zur Vollendung gelangte Mainkanalisierung ermöglichte es der Firma, wieder auf den Bezug per Schiff über zu



gehen. Die Jahres-Umsatzziffern hatten eine fortgesetzte Steigerung aufzuweisen, sodass mit Beginn des neuen

Jahrhunderts die Firma ein eigenes Haus in Duisburg eröffnete und den Bau grosser eiserner Schleppkähne selbst in die Hand nahm. Zur Zeit verfügt die Firma über acht grosse eiserner Rhein-schleppkähne neuester Konstruktion; sie unterhält ein eigenes Verladehaus in Duisburg, sowie eine Filiale in Mannheim; in Frankfurt verfügt sie über zwei grosse Lagerplätze, ebenso in Rheinau über ein Lager.

Die Frankfurter Hafenvhältnisse gestatten es nicht, eigene Ausladevorrichtungen einzurichten; sämtliche Krane sind städtisches Eigentum. Die Firma verfügt daher nicht über eigenes Kranenmaterial, hat aber ständig 3 oder 4 städtische Krane im Betrieb.



Von süddeutschen Firmen, d. h. die grossen Ruhrfirmen, die in Süddeutschland ebenfalls Häuser haben nicht mitgerechnet, ist diese Firma die bedeutendste. Geleitet wird dieselbe vom Senior-Chef, Herrn Carl Hermann Fulda, sowie dessen Sohn, Herrn Paul Fulda. In den letzten 4 Jahren stand ferner Herr Eduard Gebhard, früher Direktor der Zeche Helene Amalie in Borbeck, der Firma als Teilhaber vor. Herr Gebhard ist inzwischen ausgeschieden, um in eine leitende Stellung als Direktor des neugegründeten Kohlenkontors in Mannheim überzutreten.

Telephon in Frankfurt a. M.: Comptoir No. 241 u. 408
Hafenlager No. 481; in Duisburg: Comptoir No. 452.
Telegr.-Adr.: Anton Fulda, Frankfurtmain.

Gottfried Kleinschmidt (Inh. Gottfr. & Emil Kleinschmidt).

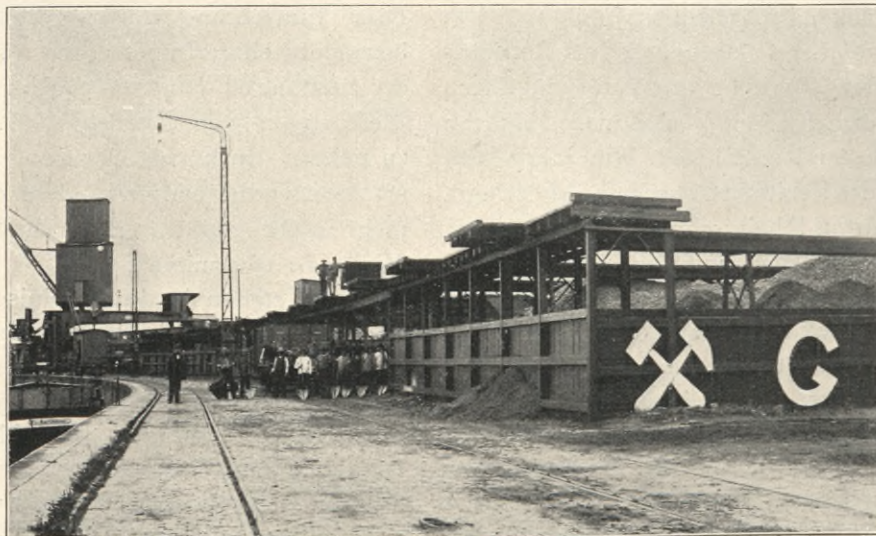


Die Firma wurde am 1. Oktober 1884 von Gottfr. Kleinschmidt gegründet und befasste sich zuerst mit dem Streckengeschäft und zwar mit dem Alleinverkauf der Produkte der Zeche ver. Germania und kurz darauf mit demjenigen der Zeche Neu-Iserlohn in Süddeutschland.

Nach Uebernahme der Zeche Germania seitens des westfälischen Grubenvereins wurde der Firma der Allein-Verkauf sämtlicher Zechen dieses Vereins (Germania I und II, Zollern, Hansa) für einen ausgedehnten Bezirk Süddeutschlands übertragen, wodurch der Firma ein grösseres Quantum zur Verfügung gestellt werden konnte und sich der Kundenkreis hierdurch beständig erweiterte.

Hand in Hand mit der Eröffnung des Frankfurter Kohlenhafens im Jahre 1886, eine Schöpfung des da-

maligen Oberbürgermeisters von Miquel, sah sich die Firma veranlasst, auch zum Bezug per Wasser überzugehen und eröffnete mit den übrigen Frankfurter Grossfirmen den Schiffsbezug von Kohlen nach Frankfurt a. Main.



Neben der Errichtung eines Kohlenmagazins im Frankfurter Hafen bildete sich mit der Uebernahme grösserer Mengen Kohlen und Koks auch die Notwendigkeit heraus, in Duisburg eine eigene Filiale für Schiffsverladungen einzurichten, und es wurde zu diesem Zwecke in Duisburg das im Binnenhafen liegende Kohlenlager der Firma Friedr. Becker mit allen Einrichtungen, eigenem

Hause für den Magazinverwalter etc. übernommen.

Als im Jahre 1889 die Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft, welche schon bei der im Jahre 1882 beginnenden Vergrösserung ihrer Gesellschaft erkante

dass die Zersplitterung des rheinisch-westfälischen Grubenbesitzes in allererster Linie die Schuld trage an dem Missverhältnisse, in welchem zu dieser Zeit der Kohlenverbrauch zur Förderung und die Verkaufspreise zu den Selbstkosten standen, den Betrieb des westfälischen Gruben-Vereins und der Zeche Präsident übernahm, wurde der Firma für ein grösseres süddeutsches Gebiet nunmehr der Alleinverkauf der sämtlichen Zechen der Gelsenkirchener Bergwerks - Aktien - Gesellschaft übertragen, und zwar für die Schächte der Zechen Rheinelbe und Alma, Stein und Hardenberg, Erin, Hansa, Zollern, ver. Germania, Präsident, denen sich später Monopol, Westhausen und Bonifacius anreihen.

Mit den hierdurch übernommenen beständig gestiegenen Mengen erweiterte sich naturgemäss auch der Kreis der Abnehmer.

Das Personal musste fortwährend vergrössert und die Lagerplätze erweitert werden, sodass die Firma heute über wohlengerichtete Läger in Frankfurt a. Main und Duisburg a. Rh. verfügt.

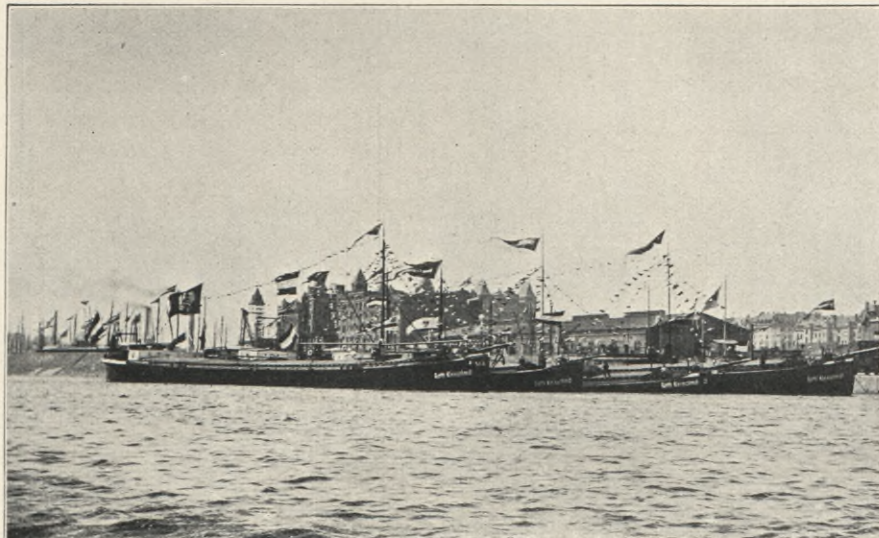
Da sich bei den wachsenden Mengen und dem steigenden Konsum gleichzeitig die Bezüge per Wasser und der Verkauf von ganzen Schiffsloadungen auf der Rheinlinie herausbildete, so sah sich die Firma behufs Erreichung einer stabilen Schiffsfracht veranlasst, nunmehr eine Anzahl eigener Schiffe zu bauen, welche

aus bestem Material, aus Stahl, von deutschen und holländischen Firmen geliefert wurden, schon eine Zeit lang den Rhein befahren und den Frankfurter Adler mit dem Zeichen G. K. im Brustschild (unter No. 53401 patentamtlich geschützt) in der Flagge tragen.

Im vergangenen Jahre wurde die langjährige Agentur in Mainz in eine selbständige Filiale umgewandelt.

Während im ersten Jahre nach Eröffnung des Frankfurter Hafens von der Firma 32 Schiffe befördert wurden, verfrachtete die Firma im Geschäftsjahre 1903/04 245 Schiffe auf dem Rheinstrome, wohl ein Beweis für den ständig steigenden Konsum.

Telegr.-Adr.: Gottfr. Kleinschmidt, Frankfurtmain.
Telephon-No.: Comptoir 651 u. 3939, Hafenmagazin 2627.



Rheinische Transport-Gesellschaft William Egan & Co. (Lloyd Rhénan Société Anonyme de Transportes, Anvers.)

Die Rheinische Transport-Gesellschaft William Egan & Co. feierte im Jahre 1902 ihr 25jähriges Jubiläum. Die Firma wurde am 15. November 1877 zunächst als Betriebsstätte für den Sammelladungsverkehr begründet und durch die Wandlungen der wirtschaftlichen Verhältnisse hindurch bis zu ihrem heutigen Bestand entwickelt. Im Jahre 1901 wurde aus dem Betriebe das Schiffahrtsgeschäft abgezweigt, das nunmehr unter der Firma Rheinischer Lloyd-Transport, Aktien-Gesellschaft, in Antwerpen, mit dem Sitze in Antwerpen, mit einem Kapital von 3,000,000 Fr. weitergeführt wird. Die Dampfer des Lloyd Rhénan, dem Herr Egan als Vorsitzender des Verwaltungsrates und als dessen delegiertes Mitglied angehört, leisten jährlich jetzt schon mehr als 600 Berg- und Talreisen; das Unternehmen hat sich zweifellos zu einem erheblichen Faktor im rheinischen Verkehrsgebiete herangebildet, auch im Weltverkehre Beachtung heischend. Eigenart und straffe Organisation waren vielleicht die Träger des Erfolges, der bis heute auf allen Gebieten der Firma treu geblieben ist.

Der Dampferverkehr von Antwerpen nach dem Nieder- und Oberrhein hat sich stetig und unaufhaltsam entwickelt. Von Rotterdam bestehen seit langen Jahren ausser den gewöhnlichen Eildampferfahrten, Expressfahrten, zweimal

wöchentlich nach Frankfurt und Mannheim und vice versa. Diese Einrichtung wurde geschaffen, um im Bergverkehr besonders eilige Importgüter raschest ihrem Bestimmungsort zuzuführen, andererseits im Talverkehre kurzfristigen Lieferungen von Exportgütern die Seedampferanschlüsse zu sichern. In kurzer Zeit hat sich dieser Verkehr als derart notwendig erwiesen, dass die Firma heute gar nicht mehr in der Lage wäre, über ihr Dampfermaterial in anderer Weise zu disponieren.

Wir stehen in der Rheinischen Transport-Gesellschaft William Egan & Co. der weitaus grössten Dampferflotte im Dienste der Güterbeförderung auf dem Rheine gegenüber. An allen grösseren Plätzen, in Frankfurt, Rotterdam, Antwerpen, Uerdingen, Düsseldorf, Köln, Mülheim a. Rh., Bingen, Mainz-Gustavsburg, Mannheim, Ludwigshafen mit eigenen Niederlassungen, sehen wir ein festgefügtes Unternehmen in rastloser Arbeit, um im Geiste der Zeit den höchsten Anforderungen gerecht zu werden.

Leider ist nicht zu bestreiten, dass im Rheinverkehre seit mehreren Jahren besonders drückende Verhältnisse herrschen. Der Wettbewerb hat sich in einem ungeahnten Masse gesteigert, und das Frachtniveau ist vielfach ein derartiges geworden, dass selbst hervorragende

Gesellschaften in den letzten Jahren empfindliche Einbussen zu verzeichnen hatten. Der Rheinische Lloyd und die Firma Egan haben sich mit Erfolg durch diese schwierigen Zeitläufte hindurchgeschlagen, ein Beweis dafür, dass ihre Arbeit nicht ohne Anerkennung von Seiten der Verkehrsinteressenten geblieben ist.

Neuerdings hat die Firma vier neue Dampfer in Bau gegeben, immerhin ein Zeichen rastlosen Vorausstrebens,

eine Etappe auf der endlosen Heerstrasse ernster Arbeit im Dienste der Allgemeinheit und des Verkehrs. Telephon No. in Frankfurt a. M. 242, 2270, 4349; in Mannheim 753, 1646; in Ludwigshafen a. Rh. 114; in Mainz 66, 523; in Gustavsburg 31; in Köln 3165, 3413; in Mülheim a. Rh. 270; in Düsseldorf 1807, 2129; in Uerdingen 51. Telegr.-Adr.: Egan.

Transport-Gesellschaft O. Rudolph & Co.

Die Gesellschaft wurde im Jahre 1895 gegründet und befasste sich zunächst im Wesentlichen mit den internationalen Transporten und Verkehrsvermittlungen, in denen sie in kurzer Zeit hervorragende Erfolge erzielte. Als Spezialität bietet die Firma gegenwärtig Sammel ladungsgelegenheiten nach Wien, Triest, Regensburg — im Anschluss an die Donauverkehre, — nach Basel, im Anschluss an die schweizer und südfranzösischen Verkehre —, nach der italienischen Grenze, ferner direkt nach Paris, nach Berlin, Leipzig, nach Hamburg und Lübeck für Ausfuhr Güter über See, Verladungen nach allen Teilen Russlands, Sibirien, dem Kaukasus, per Bahn und per Wasser, inklusive der ausländischen Verzollungen. Die Verladungen erfreuen sich reger Inanspruchnahme seitens alter, treuer Kundschaft.

Seit einigen Jahren hat die Firma ihre Tätigkeit ebenfalls erfolgreich auf den Rhein- und Main-Verkehr ausgedehnt. In deren Händen liegt die Vertretung der „Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“, welche letztere s. Zt. zur Verbesserung und Hebung des Partikulier-Schifferstandes in Konkurrenz des vorausgegangenen Kartells der Oberrheinischen Reedereien, sich konstituierte. Bei Gründung mit 77 Schiffen arbeitend, beschäftigt diese Gesellschaft jetzt, nach 1¹/₂ jährigem Bestehen, bereits 150 erstklassige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von ca. 3 000 000 Centner.

Dieses Material wird ausschliesslich im Rheinverkehr für regelmässigen, prompten Beurtdienst nach Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und von Frankfurt a. M., Mainz, Mannheim, Strassburg i. E., wie für Massentransporte aller Art verwendet und ist vollauf zu befriedigenden Frachten beschäftigt.

Auf Grund dieses Rhein-Main-Verkehrs ist die Transport-Gesellschaft O. Rudolph & Co sehr leistungsfähig in der

Verfrachtung von Wassergütern aller Art und namentlich solchen, die über die holländischen, belgischen und deutschen Seehäfen nach den Handelsplätzen des Auslandes reisen. Es werden bezw. Güter in direkter Durchfracht nach den Bestimmungsorten inklusive der Verzollungen, als auch — je nach Vorschrift — nur frei Ausgangshafen oder ab solchen übernommen.

Besonders zu erwähnen ist, dass die Firma ausserordentlich kundig ist in den internen Tarifen des Auslandes, dass sie infolgedessen imstande ist, den Interessenten Auskünfte jeder Art umgehend zu erteilen und Frachten nach den Binnenplätzen des Auslandes im Anschluss an die Originalfrachten der See-Reedereien zu erstellen.

Bekanntlich vermögen die See-Reedereien nur Offerten bis zu den betreffenden Auslandshäfen zu geben, und es werden Anfragesteller bei weitergehenden Interessen an die Korrespondenten des Auslandes verwiesen; solche Anfragen an die ausländischen Seekorrespondenten erfordern aber erfahrungsgemäss zuviel Zeit. Die obige Firma giebt diese Auskünfte dagegen sofort, sie übernimmt die Verzollungen in den Auslandshäfen und die Weiterverfrachtung ab denselben.

Für den Lokoumschlagsverkehr besitzt die Firma ausreichende Lagerhallen mit Schienenverbindung am Hauptgüterbahnhof und am Hafen. Die langjährigen Erfahrungen im deutschen und im internationalen Verkehrswesen zu Land und zu Wasser, im Zollwesen etc. gewährleisten zuverlässige und sachgemässe Ausführung von Aufträgen aller Art.

Das Hauptbureau befindet sich an der eigenen Güterhalle am Hauptgüterbahnhof.

Telegr.-Adr.: „Rudo Frankfurt a. M.“ Telephon Nrn. 2479, 5191 und 1862.

XI. Abteilung: Bingen a. Rhein.

Friedrich Vogt.

Die Firma Friedr. Vogt wurde im Jahre 1847 gegründet und die Inhaber sind die Herren Joh. Friedr. Aug. Vogt und Carl Anton Vogt. Das Hauptbureau befindet sich Obere Vorstadt 40, zwei Werftbureaus liegen am Rheinquai. Das Haus Vogt ist das älteste und grösste des Speditionsfaches in Bingen und überhaupt eines der ältesten am Rhein. Ende 1902 wurde die Firma Heinrich Bruck Wwe., welche jetzt erloschen ist, aufgekauft. Die Firma besitzt am Rheinquai drei grosse Lagerhallen mit über 1000 m² Bodenfläche, sowie Lagerplätze und eigene Zollverschlussräume mit direktem Gleisanschluss, eine Landebrücke etc. etc. Vogt vertritt die Niederländische Dampfschiff-Reederei Rotterdam, mehrere Güterboot- und Schleppschiff-Gesellschaften, sowie einige Seedampferlinien etc, Telegr.-Adr.:

Friedrich Vogt. Telephon No. Hauptbureau: 25, Hafen: 25a, 22, 35.

XII. Abteilung: Bingerbrück.

Stöck & Fischer.

Wir verweisen auf den Artikel unter Duisburg.

XIII. Abteilung: Coblenz.

Dotzler & Co.

Die Gründung der Firma fällt in das Jahr 1836. Anfangs nur in engbegrenztem Rahmen Speditions- und Schiffsfahrtgeschäfte auf dem Rheine betreibend, ist mit Ausdehnung der Schifffahrt Ende der 40ziger Jahre durch Uebernahme der Vertretungen grosser überseeischer Dampfergesellschaften ein rasches Aufblühen des Geschäftes zu verzeichnen. Der Betrieb wurde immer mehr ausgedehnt und speziell mit Holland ein lebhafter Verkehr angeknüpft.

Neben Bahn-Spedition jeglicher Art, Auflagerung und Verzollung, wozu entsprechende Läger, Bahnanschlüsse etc. vorhanden sind, betreibt die Firma in erster Linie jetzt

Wasserverladungen rheinauf- und abwärts mit den erstklassigen Egan-Eil und Expressdampfern, deren Vertretung für Coblenz und Oberlahnstein die Firma hat.

Ganz besonders sei darauf hingewiesen, dass die Firma die einzige direkte Dampferverbindung nach und von Antwerpen mit Coblenz bietet, und dass sich dieselbe besonders der Verfrachtung von Moselweintransporten nach Hamburg, der Ostsee etc. widmet.

Die Firma vertritt ferner eine erste Transportversicherungs- und eine erste Feuerversicherungs-Gesellschaft.

Telegr.-Adr.: Dotzler Comp. Telephon No. 183.

Xavier Eckstein.

Speditionsgeschäft, Haupt-Agentur der Niederländischen Dampfschiffreederei in Rotterdam. Agentur der Niederländisch-amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Rotterdam. Vertreter der Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Rhenania“ in Cöln. Inkasso-Zweiggeschäft unter der Firma Eckstein & Simon in Oberlahnstein. Telephon No. 185; Telegr.-Adr.: Xavier Eckstein, Coblenz. Telephon No. 10; Telegr.-Adr.: Eckstein Simon, Oberlahnstein.

XIV. Abteilung: Bonn.

Wilh. Kuchem.

Die Firma befasst sich mit Spedition und hat die Agentur der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Telephon No. 41. Telegr.-Adr.: Wilh. Kuchem.

C. Norrenberg,

Spedition, Schifffahrt und Möbeltransport. C. Norrenberg ist Agent folgender Gesellschaften: Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln, Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Rheinische Transport-Gesellschaft, Wm. Egan & Co., Frankfurt a. M., Rheinschraubendampferdienst zu Rotterdam, Nieuwe Rijnvaart Maatschappij-Amsterdam und der Bonn-Cölner Lokal-Dampfschiffahrt. Telephon No. 10.

XV. Abteilung: Cöln.

Albert Heimann.

Die Firma Albert Heimann, Speditions- und Kommissions-Geschäft — Inhaber Joh. Bapt. Heimann junior — wurde im Jahre 1845 gegründet. Sie besitzt die General-Agentur der Nederl. Dampfschiffreederei, vertritt die Holland Amerika-Linie in Rotterdam und die Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Fendel in Mannheim, sowie die Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft in Strassburg i. Els. Endlich hat die Firma noch die Vertretung der Transport-Versicherungs-Gesellschaft „Rhenania“ und der Firma Schenker & Co., Wien. Das Haupt-Bureau befindet sich am Frankenwerft gegenüber der Bischofsgartenstrasse. Güterschuppen am Frankenwerft (für die Nederl. Dampfschiff-Reederei) und auf dem Rheinauwerft. Gütersammelstellen für den Verkehr nach Süddeutschland befinden sich in München - Gladbach, Rheydt und Odenkirchen. Telephon No.: Hauptbureau 290, Rheinauwerft 3651. Telegr.-Adr.: Alb. Heimann, Cöln.

Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft.

Die Kölnische Dampfschleppschiffahrts - Gesellschaft wurde im Jahre 1841 mit einem Aktien-Kapital von 300000 Taler zur Ausübung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und den mit ihm zusammenhängenden Gewässern, sowie der Schiffahrt im allgemeinen behufs Transportes von Waren gegründet und zu diesem Zwecke in den Jahren 1842/49 32 Güterkähne und 5 Radschleppdampfer angeschafft und in Betrieb genommen; letztere führten die Namen: L' Elbeuvien, Overstolz, Corsaire rouge, Kraft und Einheit. Diese 5 Remorqueure wurden in den Jahren 1882/83 durch 3 neue Schrauben- und 1 Raddampfer ersetzt; 4 der alten Boote wurden verkauft, L' Elbeuvien hingegen zum Lagerschiff eingerichtet, welchem Zwecke es auch heute noch dient. Von den ursprünglichen 32 Kähnen sind nach und nach 12 Stück ausrangiert und verkauft, dagegen aber 11 Stück grosser Kähne neu angeschafft worden, so dass nach dem im Jahre 1897 ebenfalls erfolgten Verkauf des Radschleppers Colonia IV unser Schiffspark heute aus 31 Güterkähnen mit einer Gesamttragfähigkeit von 315 627 Ctr., sowie den 3 Schraubenschleppern Colonia I, II und III besteht, welche Schiffe sämtlich in Betrieb sind.

Im Jahre 1844 wurde die Beschaffung zweier Seeschiffe beschlossen, nachdem der preussische Staat sich bereit erklärt hatte, zu den Bau- und Ausrüstungskosten eines jeden Schiffes von 150 Last Tragfähigkeit eine Prämie von

500 Taler zu zahlen, ausserdem eine Fahrprämie für jede Reise aus einem diesseitigen Rheinhafen nach der Ostsee und zurück von 400 Taler für die Dauer der nächsten drei Jahre, in maximo für neun Reisen, zu leisten, so dass die zu zahlende Fahrprämie die Summe von 3600 Taler für jedes der beiden Schiffe nicht übersteigen sollte; Bedingung hierfür war, dass wenigstens eines der beiden Schiffe im Inland gebaut werden musste.

Ferner wurden bei direkten Fahrten von diesseitigen Rheinhäfen nach einheimischen oder fremden Seehäfen und in umgekehrter Richtung, also ohne Umladung in Rotterdam bezw. Holland, der von der Niederländischen Regierung erhobene Kleinzoll und die Droit fixe Kosten von dem preussischen Staat zurückvergütet.

Letztere beiden, in Holland erhobenen Abgaben, betragen beispielsweise für eine Reise des Schiffes „Hoffnung“ nach Stettin und zurück 1306.24.10 Taler.

Auf Grund dieses Abkommens wurde die von der Firma Jacobi, Haniel & Huysen in Ruhrort gebaute Brigg „Hoffnung“ 1845 in Dienst gestellt, welcher im Jahre 1848 die durch Petry Drienne Fils & Piedboeuf in Lüttich gebaute Brigg „Fortschritt“ folgte.

Beide Schiffe wurden 1854 resp. 1855 wegen Unrentabilität verkauft.

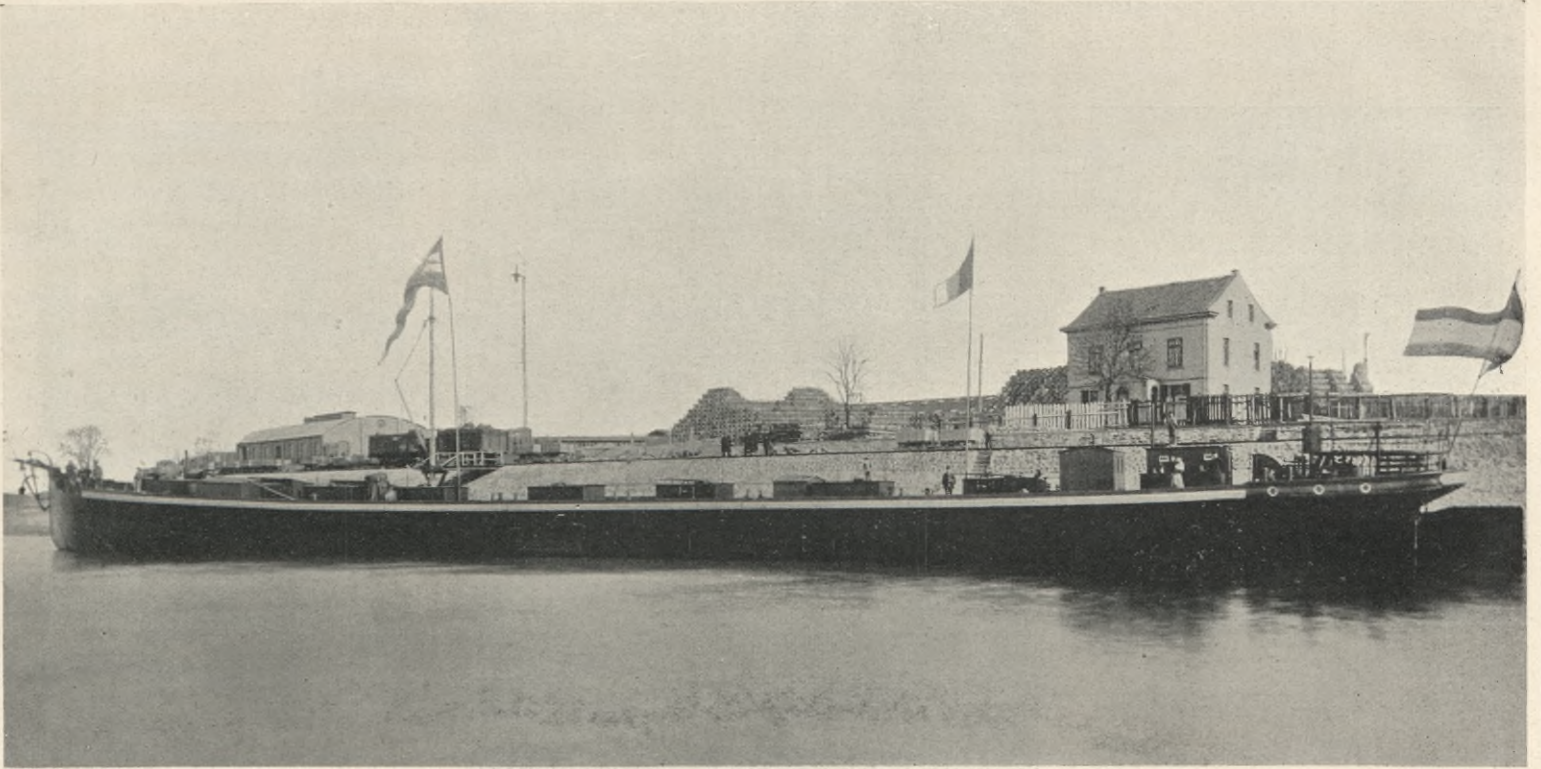
Koll & Kubach.

Dieses Haus befasst sich mit Spedition, Dampfschiffahrt, Transportversicherung. Das Bureau befindet sich Kurfürstenstrasse 10. Koll & Kubach sind Vertreter der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim, Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun in Bremen, Reederei Erlencwein & Co., Uerdingen, Preussischen National-Versicherungs-Gesellschaft, Stettin. Abteilung: Transport-Versicherung.

Die Firma wurde gegründet am 1. April 1888 von den beiden jetzigen Inhabern: Carl Koll & Paul Kubach und hat sich aus kleinen Anfängen zu einer der ersten

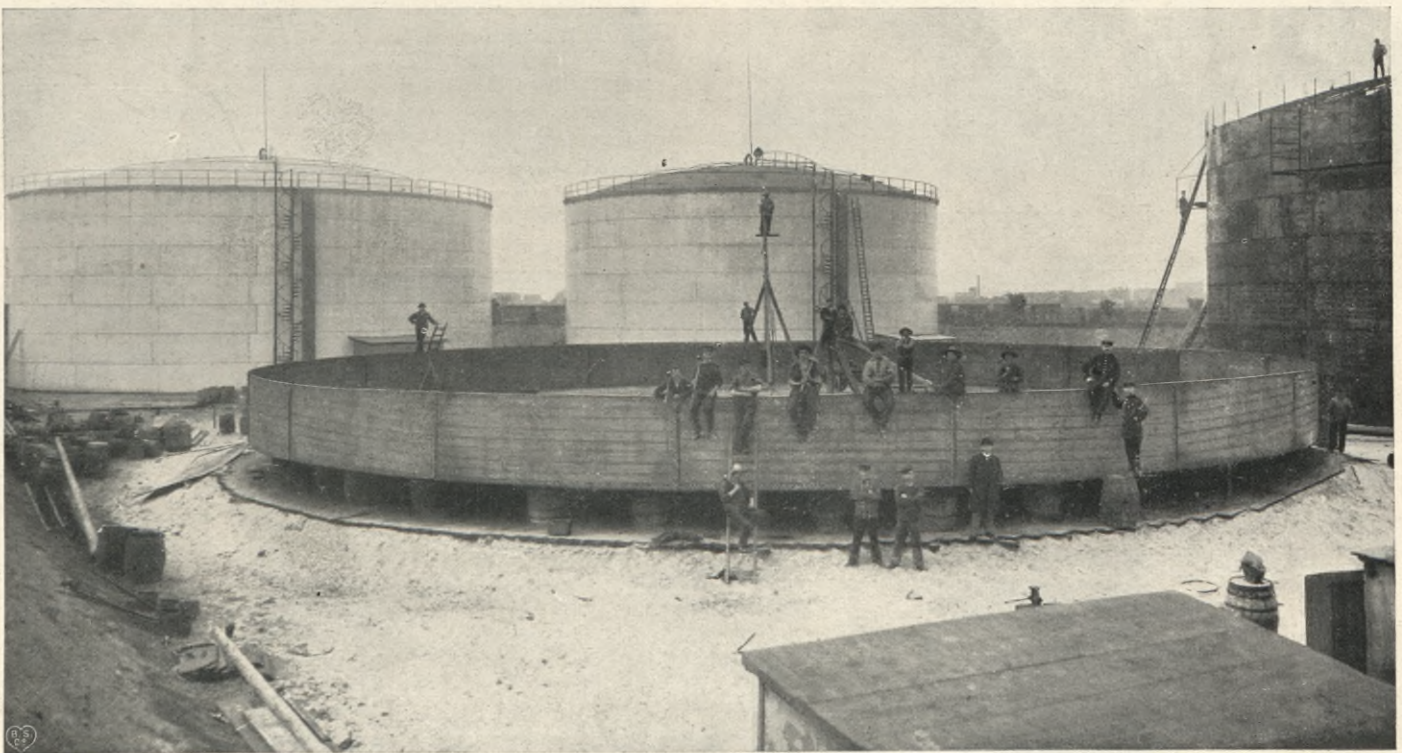
am Platze entwickelt. Der rührigen Tätigkeit derselben ist es gelungen, sowohl den Mittelrheindienst der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim, welcher im Jahre 1899 mit 3 Booten eingerichtet wurde und heute 7 Schnellgüterboote zu Berg und zu Tal vollauf beschäftigt, als auch speziell den direkten Rheinseeverkehr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun, Bremen, in Cöln auf eine ansehnliche Höhe zu bringen. Letztere Gesellschaft begann im Jahre 1889 mit einem ca. 280 t grossen Dampfer den direkten Verkehr ohne Umladung zwischen Bremen und Cöln und heute kursieren 25 stattliche, speziell für diesen

Ewald Berninghaus, Duisburg.



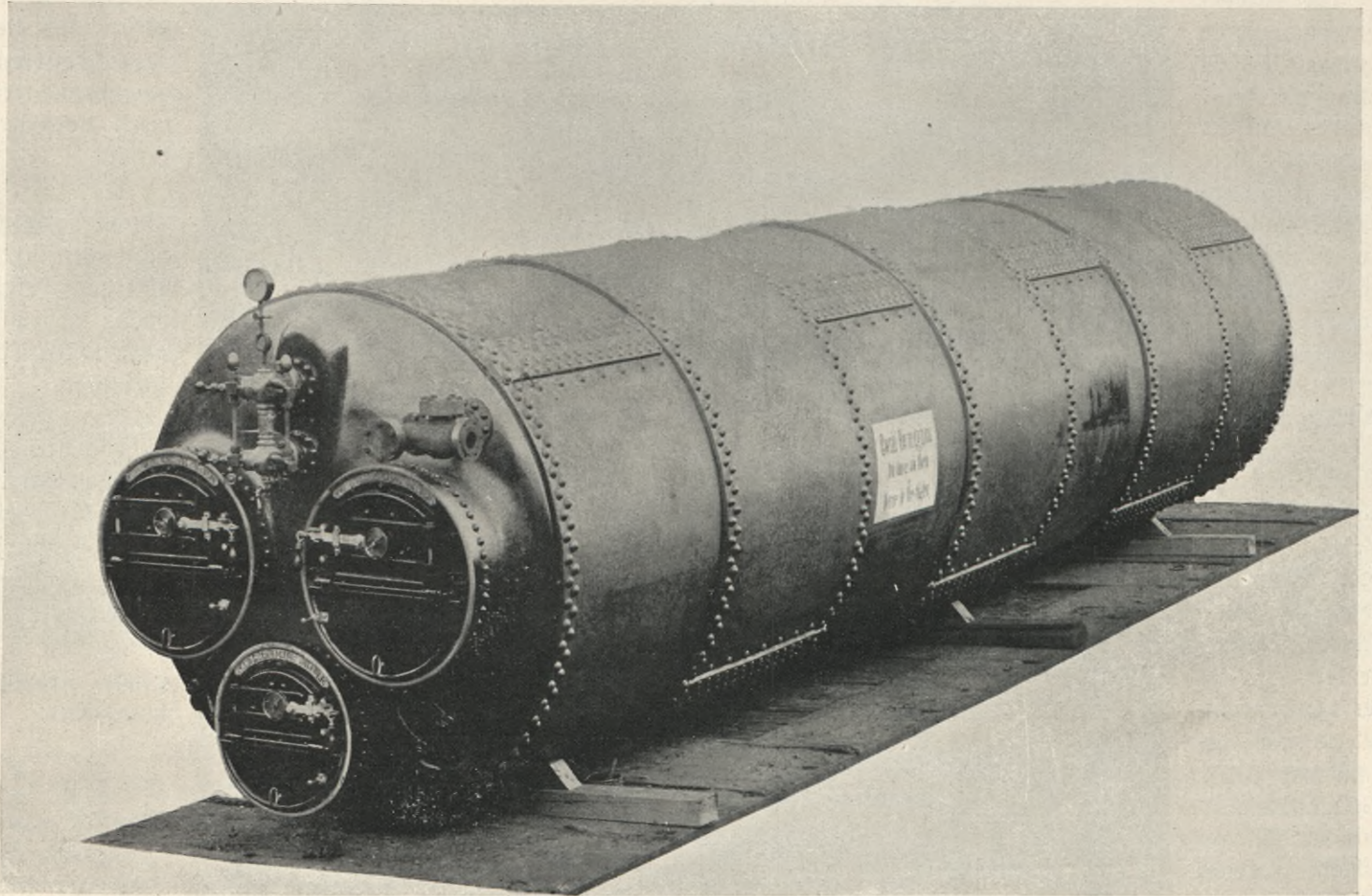
Als besondere Spezialität betreibt die Firma den Bau von Tankfahrzeugen zum Transport von Petroleum, Sprit, Oelen und anderen Flüssigkeiten. Die Fahrzeuge sind durch eine Reihe dichter Querschotten in einzelne flüssigkeitsdichte Abteilungen geteilt und haben im Bereiche der Laderäume ein durchgehendes Längsschott. Die Ausführung ist in den verschiedensten Grössen von 200—1600 t Tragfähigkeit erfolgt.

In enger Verbindung mit diesem Fabrikationszweige steht der Bau von Petroleumtanks und Tanks für alle sonstigen Flüssigkeiten. Untenstehende Abbildung zeigt eine Petroleumtankanlage für die Shell Transport and Trading Cie. in Hamburg. Die Tanks waren zur Zeit des Baues die grössten Tanks der Welt.



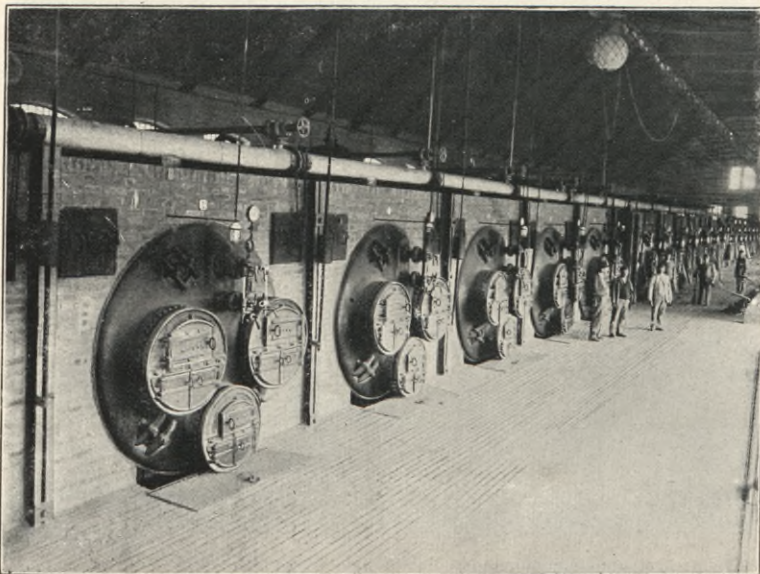
Die grössten Petroleumtanks der Welt. Durchmesser 27,5 m, Höhe 10,8 m, Baujahr 1902.

Ewald Berninghaus, Duisburg.

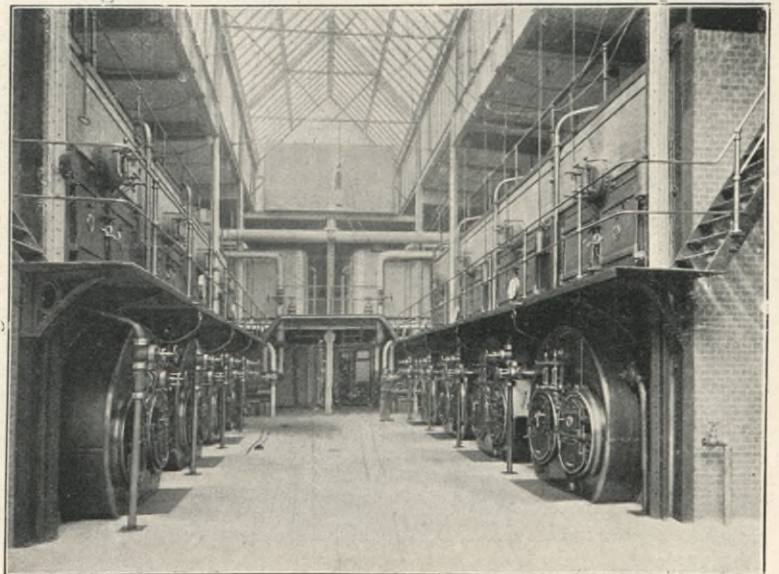


Dreiflammrohr-Kessel von 2,5 m Durchmesser, 12 m Länge. Ausstellung Paris 1900. Grand Prix.

Die Fabrikation des Systems der Dreiflammrohr-Cornwallkessel mit drei geheizten Feuerröhren wurde von der Firma zuerst in Deutschland in grösserem Masse betrieben. Die Konstruktion ergab sich aus dem Bestreben, grosse Kesselaggregate mit entsprechend grossen Rostflächen zu schaffen. Trotzdem die Konstruktion im Anfang sehr bekämpft worden ist, erfreut sich dieselbe einer wachsenden Beliebtheit, wie die vielen Ausführungen der letzten Jahre beweisen. Ausführungen mit 12 Atm. Betriebsdruck, welche fast ein Jahrzehnt zufriedenstellend arbeiten, zeigen, dass die zuerst gehegte Furcht vor den grossen Abmessungen durchaus ungerechtfertigt ist, vorausgesetzt, dass die Ausführung in einer für diese schweren Arbeiten speziell eingerichteten Werkstelle erfolgt.



Dreiflammrohrkessel-Anlage, Gewerkschaft Deutscher Kaiser, Bruckhausen, Rhein.



Hamburgische Elektrizitätswerke, Centrale Barmbeck, 8 Doppelröhrenkessel, je 250 qm Heizfläche, 11½ Atm. Ueberdruck.

Ewald Berninghaus, Duisburg.

Das System der kombinierten Cornwall-Röhren

Dampfkessel, welches von der Firma seit dem Jahre 1876 ausgeführt und auf Grund der vielfachen Versuche und Erfahrungen in seinen konstruktiven Verhältnissen bis zur hohen Vollkommenheit verbessert worden ist, ist bei richtiger Konstruktion das rationellste Dampfkessel-System der Gegenwart, da es eine Ausnutzung des Brennmaterials aufweist, die von keinem anderen System bisher nur annähernd erreicht worden ist. Peinlich genau durchgeführte 8—10stündige Verdampfungsversuche haben verschiedentlich

Nutzeffekte



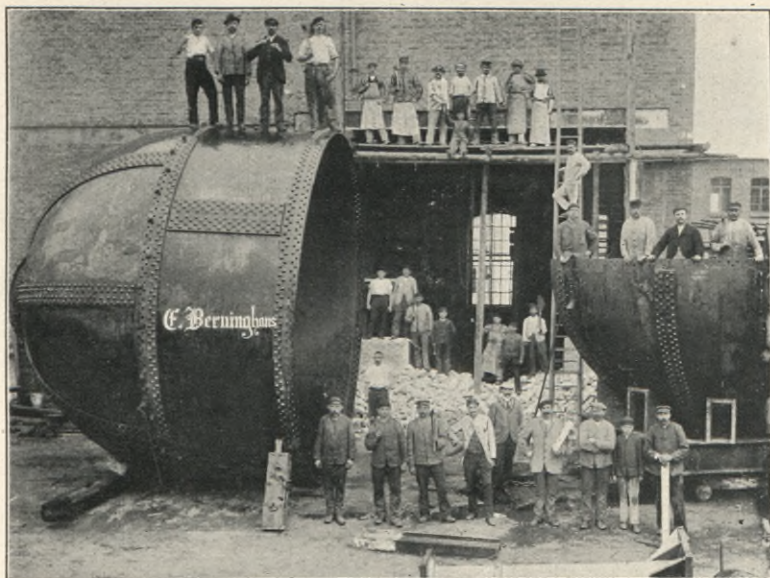
Städtisches Elektrizitätswerk Mannheim, 8 Stück kombinierte Cornwall-Röhrenkessel à 268 qm, 10 Atm.

zwischen 82 und 84% konstatiert bei Erzeugung von absolut technisch trockenem Dampf.

Diese Kessel werden ausgeführt von 100 bis 400 qm Heizfläche bis zu 15 Atm. Betriebsspannung.

Mit der nebenstehenden Anlage im Elektrizitätswerk Mannheim wurden durch Herrn Professor Schröter aus München folgende Resultate konstatiert:

Beanspruchung pro qm Heizfläche bez. auf Wasser von 0° in Dampf von 100°	13,3 kg, 17,2 kg
Verdampfung pro kg Kohle bezw. auf Wasser von 0° in Dampf von 100°	9,73 kg 8,99 kg
Nutzeffekt der Anlage	84,8% 79,7%



Cellulose-Kocher von 5000 mm Durchmesser, 10 450 mm Höhe, während der Montage.



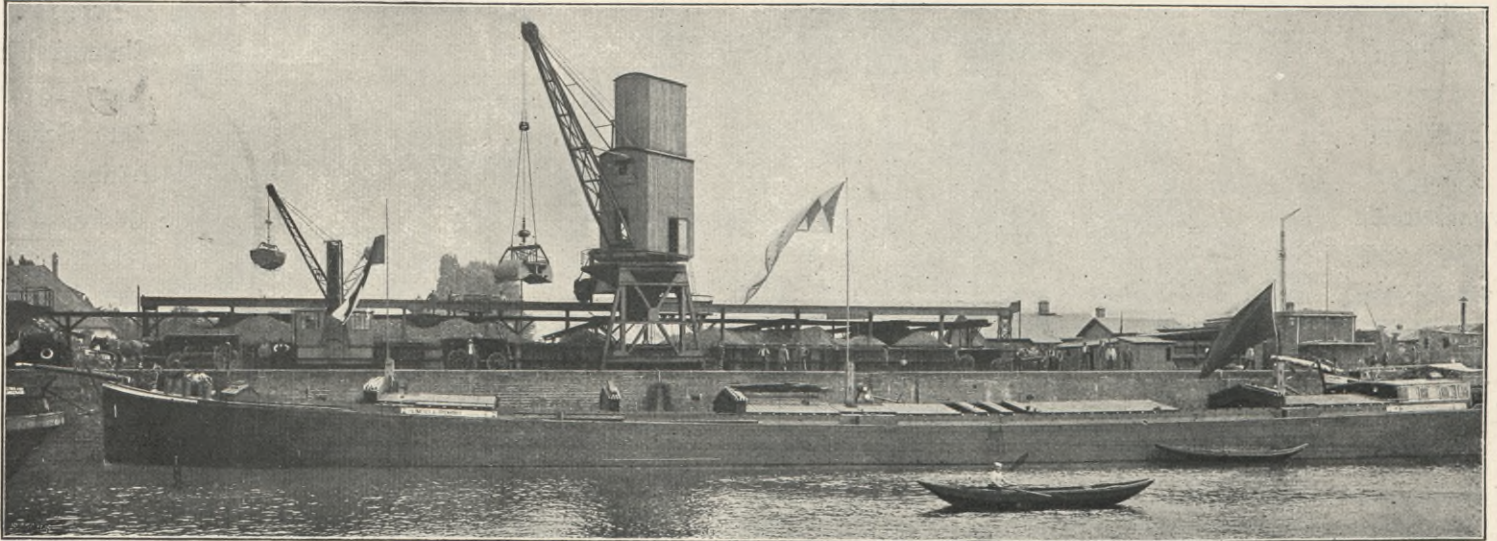
Treppenrostfeuerung für Braunkohle, System Berninghaus, erzielte auf der Ausstellung Düsseldorf 1902 bei den officiellen Versuchen von den konkurrierenden Systemen die besten Resultate.

in Ruhrort ihren Geschäftsbetrieb auf Holland aus. Hand in Hand mit der Vergrößerung des Absatzes ging die Beschaffung eignen Schiffsraumes.

Der Geschäftsbetrieb in Süddeutschland, der Schweiz und Holland ist nach Gründung der Rheinischen Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr durch

Lagerplätze: Frankfurt a. M. 3160 qm, Gustavsburg 2100 qm, Duisburg-Hochfeld 3946 qm, Ruhrort 4529 qm, Rheinau bei Mannheim 5700 qm, insgesamt 19 435 qm Lagerfläche.

Die Läger in Frankfurt a. M. und Rheinau sind ausgestattet mit Hochbahnen in Eisenkonstruktion. In Frank-

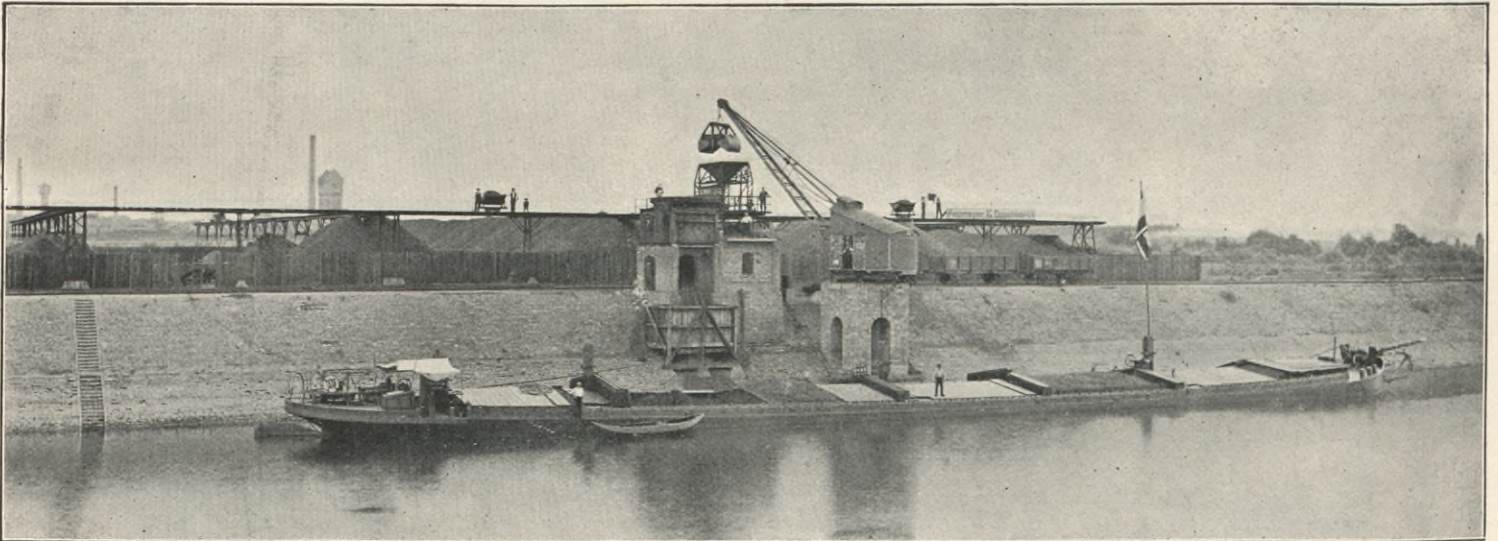


Lagerplatz Piepmeyer & Oppenhorst in Frankfurt a. M.

den Beitritt der Firma im Jahre 1904 an genannte Gesellschaft übergegangen.

Das Arbeitsfeld sind heute die Syndikatsreviere 9 und 12; ausserdem wird ein umfangreiches Bootekohlengeschäft in den Ruhrhäfen und ein grosses Platzgeschäft in Frankfurt a. M. betrieben.

furt muss die Verladung der Kohlen vertragsgemäss mittels städtischer Kranen erfolgen; in Rheinau wird die Verladung durch eigne elektrische Kranen vorgenommen; Nusskohlen und Heizkoks werden mittels elektrisch betriebenen Siebwerks griesfrei zur Verladung gebracht. In Duisburg und Ruhrort befinden sich an den Lägern 4 grosse



Lagerplatz der Firma in Rheinau.

Die nachstehenden statistischen Angaben vergegenwärtigen die Entwicklung der Firma im letzten Jahrzehnt.

Der Absatz betrug: 1894/95 155 000 t, 1897/98 165 000 t, 1900/01 175 000 t, 1903/04 310 500 t.

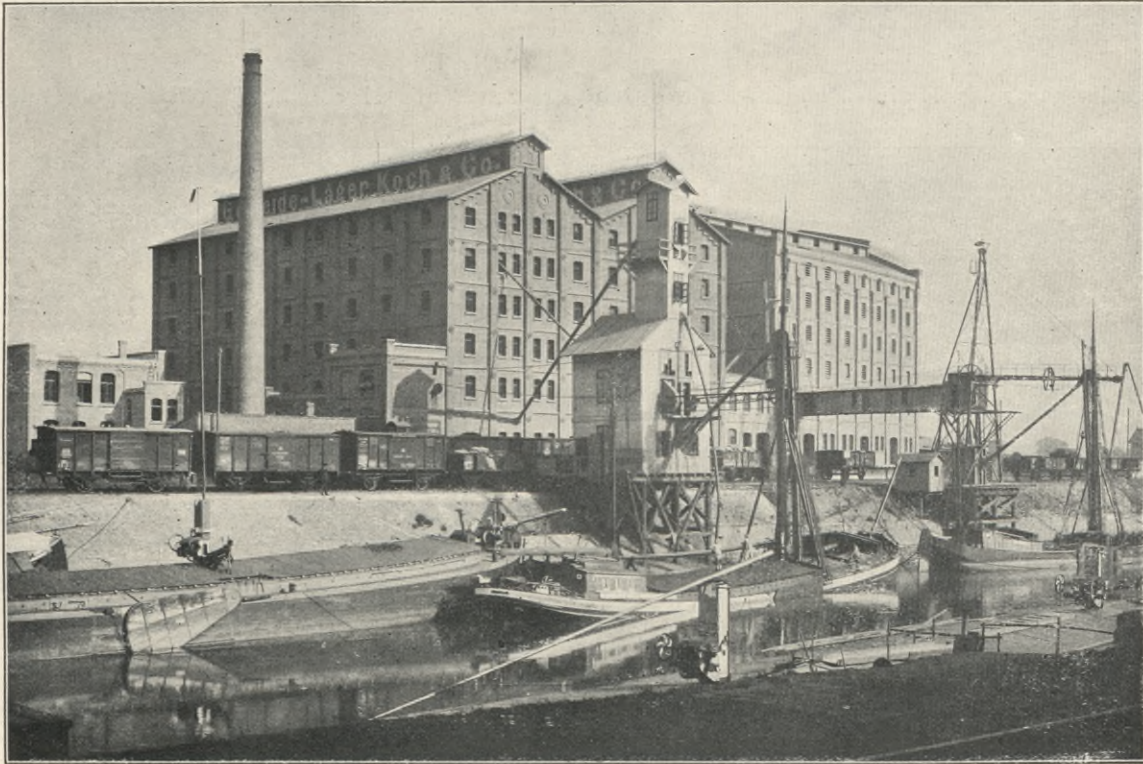
Die Firma besitzt 5 Schleppkähne und einen Kohlenlichter von zusammen über 100 000 Ctr. Tragfähigkeit.

Verladepritschen. An den Ruhrorter Pritschen sind für die Verladungen nach Holland automatische Waagen angebracht.

Reichsbank-Girokonto Frankfurt a. M. und Duisburg a. Rh. Fernsprech-Anschlüsse: Frankfurt a. M. No. 989 und 1141, Mainz No. 359, Rheinau No. 2793, Duisburg No. 521 und 1463, Ruhrort No. 16.

Koch & Co.

Die Firma beschäftigt sich ausschliesslich mit der Spedition, der Lagerung und dem Transport von Getreide, Mehl und verwandten Waaren. Ihre am Duisburger Hafen gelegenen Lagerhäuser sind wiederholt vergrössert worden



und gehören heute zu den umfangreichsten der Branche. Sie enthalten über 13 000 qm Schüttböden und sind mit allen Hilfsmitteln der Technik aufs modernste eingerichtet. Telefon No. 80. Telegr.-Adr.: Koch-Comp.

Lehnkering & Cie.

Gegründet wurde die Firma vor etwa 35 Jahren; der alleinige Inhaber ist jetzt Herr Kommerzienrat Carl Lehnkering in Duisburg. Aus kleinen Anfängen hat sich das Geschäft im Laufe der Jahre zu einem bedeutenden Umfange entwickelt. Betrieben wird Reederei mit eigenen Kähnen auf dem Rhein und dem Dortmund-Ems-Kanal, Spedition, Uebernahme von Massentransporten, Erz-Einfuhr



Lehnkering in Duisburg. Aus kleinen Anfängen hat sich das Geschäft im Laufe der Jahre zu einem bedeutenden Umfange entwickelt. Betrieben wird Reederei mit eigenen

und Getreide-Lagerung. Die Getreide-Lagerhäuser können etwa 1400 Tonnen Getreide aufnehmen; sie sind hell und luftig gebaut und mit den neuesten technischen Einrich-

tungen versehen. Ausser dem Elevator für die Lagerhäuser sind auch ein elektrischer Elevator für direkte Umladung von Getreide aus dem Schiff auf Waggon sowie 6 Dampfkranen in Betrieb. Die Firma besitzt eigene Niederlassungen in Mannheim, Dortmund, Emden und Hagen, ausserdem ist Herr Kommerzienrat Carl Lehnkering Mitinhaber der Firma Joh. Otten & Zoon in Rotterdam und Amsterdam. Teils im Hauptsitz zu Duisburg, teils in den Zweigniederlassungen ist die Firma mit der Vertretung

folgender Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Gross-Reedereien betraut: Hamburg-Amerika-Linie, Woermann-Linie, Deutsche Levante-Linie, Rob. M. Sloman jr. und Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft in Hamburg, Norddeutscher Lloyd, Argo & Neptun in Bremen, Russian Steam Navigation & Trading Company, Odessa und westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft in Dortmund. Telephon No. 146, 147 und 226. Telegr.-Adr. Lehnkering Comp.

Rheinisch-Westfälische Speditions-Ges. m. b. H.

Getreidespeicheranlage der Rheinisch-Westfälischen Speditions-Gesellschaft m. b. H., Duisburg und Rotterdam.

Die beiden Getreidespeicher selbst liegen an einem sehr begünstigten Platze im Duisburger Hafen. Der grössere Getreidespeicher wurde im Jahre 1896 nach den Bauplänen des Architekten Franz Wulff, Düsseldorf, erbaut. Die maschinellen Einrichtungen wurden nach Plänen des Ingenieurs Louis Seelig, Köln, fertiggestellt. Unter Zugrundelegung einer soliden, praktischen Konstruktion wurde eine übersichtliche, rentable Anlage geschaffen. Das Gebäude ist in sechs Stockwerken ausgeführt und besitzt ein Fassungsvermögen von 10,000,000 kg.

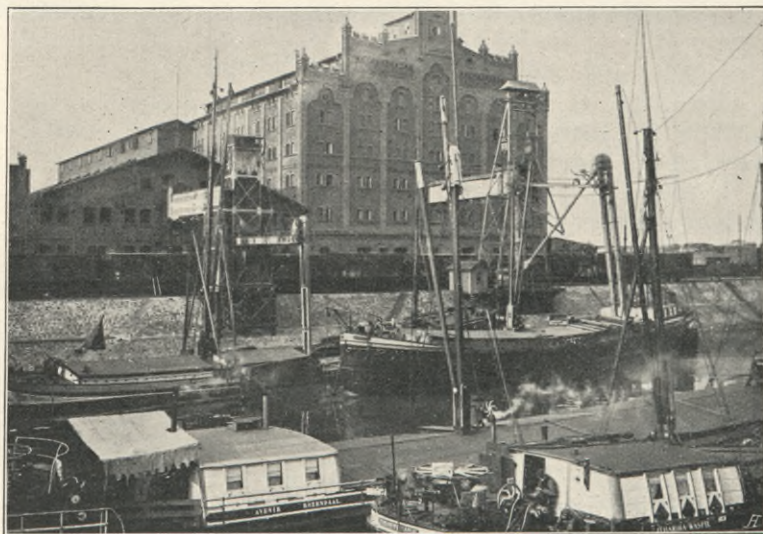
Der Partererraum, welcher als sogenannte Ladehalle dient, umfasst einen Flächenraum von 1155 m², und es können von diesem Raume aus nach der Hafenseite zu die Eisenbahnwaggons und nach der Landseite Lastfuhrwerke zur gleichen Zeit beladen werden. Auch ist es möglich, bei forciertem Betriebe täglich 80 Doppelwaggons Getreide vom Speicher automatisch zu verwiegen und gesackt zu verladen, abgesehen von den nach der Landseite zu beladenden Fuhrwerken.

Ausser diesem, mit allen der Neuzeit entsprechenden Bedingungen eingerichteten Getreidespeicher, ist noch ein zweiter Speicher älterer Bauart in Benutzung, welcher ebenfalls mit Schiffselevator, sowie innerer maschineller Einrichtung versehen ist und nochmals Raum für 5,000,000 kg Getreide etc. bietet. Das Getreide wird mittelst zweier Schiffselevatoren aus den Schiffen hochgehoben und mittelst sogenannter Transportbänder den automatischen Waagen zugeführt. Von da aus gelangt es, auf der Empfangswaage verwogen, nach den inneren Elevatoren der Speicheranlage, soweit es nicht direkt durch automatische Absackwagen in Säcke gefüllt und zum Versand gebracht wird, auf weitere Transportbänder, im Dachreiter des Gebäudes liegend, in die einzelnen Lagerabteilungen, genannt Parks. Die Leistung der beiden Schiffselevatoren beträgt pro Stunde 80,000 kg Getreide, ebenso besitzt die gleiche Leistung die innere Speicheranlage, welche Einrichtungen zur Zeit durch die Peniger Maschinenfabrik und Eisengiesserei Aktiengesellschaft, Abteilung Unruh & Liebig, Leipzig-Plagwitz, teilweise rekonstruiert, sowie neu geliefert

worden sind. Das in den sogenannten Parks lagernde Getreide wird mittelst eisernem Schüttrohrsystem, dessen Ab- und Zulauf von den seitlichen Gängen der einzelnen Etagen regulierbar ist, entweder den im Partererraum sich befindlichen fahrbaren automatisch arbeitenden Waagen zur Verwiegung zugeführt, oder auf die, an der Decke in diesem Raume hängenden Transportbänder geleitet, welche die Eigenschaft besitzen, das sogenannte Umstechen der lagernden Frucht zu bewirken.

Ausserdem befindet sich in dem zuletzt erbauten Speichergebäude eine sogenannte Fruchtreinigungsanlage, von einer Leistungsfähigkeit bis 4000 kg pro Stunde, welche es ermöglicht, aus allen Fruchtgattungen sowohl die groben Beimengungen, sowie auch Staub, Sand etc. zu entfernen,

sowie durch eine komplette Trieuranlage das Ausscheiden von Radel, sonstigen Unkrautsämereien, Hafer und Gerste aus Weizen sowie Roggen zu bewirken. Zum Schlusse können durch eine einzuschaltende Sortiermaschine, mit welcher es möglich ist, die in Grösse und hierdurch in Qualität verschiedenen Futter- und Braugersten in 3 bis 4 Sorten zu sortieren, auch geringere Gerstensorten weit besser verwertet werden. Die auf diese Weise sortierte Waare



fällt von der Sortiermaschine in 3 darunter befindliche Silos, und kann hier wieder durch fahrbare automatisch arbeitende Waagen zur Absackung und zur weiteren Verladung gelangen. Die zuletzt beschriebene Anlage wurde im Jahre 1899 von der Mühlenbauanstalt und Maschinenfabrik vormals Gebrüder Seck, Dresden nach den neuesten Erfahrungen und nach deren Plänen geliefert und aufgestellt.

Nach vorstehend Gesagtem kann die Gesamt-Anlage der Rheinisch-Westfälischen Speditions-Gesellschaft m. b. H. Duisburg und Rotterdam, und unter Berücksichtigung der so prompt funktionierenden Einrichtungen, sowie der sachkundigen Leitung ihres Herrn Direktors Bruckschen nur als mustergültig bezeichnet werden. Der beste Beweis, das die ausgedehnte Kundschaft der Gesellschaft volles Vertrauen entgegenbringt, ist durch die schon seit Jahren bewiesene Rentabilität derselben erbracht.

Telephon: Hauptbureau Nr. 160, Stadtanschluss Duisburg Nr. 338, Lager II Nr. 653. Telegr.-Adresse: Getreide.

Karl Schroers.



Reederei, Spedition, Assecuranz und Bergbau.

Filialen in Antwerpen, Rotterdam, Ruhrort, Mannheim, Kayl (Luxemburg).

Die Firma wurde gegründet im Jahre 1880.

Sie beschäftigt augenblicklich in Eigenbesitz und Time Charter:

52 erstklassige eiserne Rheinschiffe, 14 Schrauben- und Raddampfer und 12 Dampfkräne.

Die Firma besitzt ausgedehnte Ladequais, Lagerschuppen und Magazinräume.

Sie besorgt ihre Speditionen fast durchweg mit fest angestellten Arbeitskräften.

Bergbau betreibt sie auf Eisenerz im Grossherzogtum Luxemburg und im Siegerlande.

Für den Passage-Verkehr ist sie bevollmächtigt und regierungsseitig konzessioniert für die Reedereien:

Norddeutscher Lloyd, Bremen, Levante-Linie, Hamburg, Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam.

G. Scharrer.

Die Firma wurde vom Inhaber, Herrn Georg Scharrer, im Jahre 1892 gegründet. Sie befasst sich mit Schifffahrt, Spedition, Schleppbetrieb, Lagerung, Zollabfertigung, Assecuranz, Umschlag, Weiterversand und Auflagerung von Massengütern aller Art, wie Erzen, Schlacken, Kohlen, Holz, Roheisen, Ton etc. etc. In den Duisburger und Hochfelder Häfen besitzt die Firma modern eingerichtete, sehr leistungsfähige Anlagen: 7 Dampfkräne, Lagerbühnen besonders für Rohprodukte, ausgedehnte Lagerplätze auch für Privat-Transitlager (zollfrei). Ausserdem speziell dem Cement-Verkehr dienende, trockene, hochwasserfreie Lagerhallen mit Bahnanschluss und Fuhrweg, am Wasser und gleichzeitig mitten in der Stadt sehr günstig gelegen. Als Spezialität übernimmt die Firma die Verfrachtung aller Art Transporte nach und von allen Richtungen, sowohl nach den Rhein- und Mainstationen, wie auch nach den belgischen und holländischen Seehäfen und nach Uebersee, wofür konkurrenzfähige, kombinierte Durchraten jeder Zeit zur Verfügung stehen.

Die in Hochfeld im Jahre 1895 errichtete Filiale ist mit der Neuzeit entsprechenden Anlagen versehen (Dampfkränen, Bahnanschluss, Fuhrweg), welche speziell dem Stück-

gut-Verkehr dienen und den Güterbooten rascheste Abfertigung bieten. Sie unterhält in ihren gedeckten Güterhallen einen ausgedehnten Lagereibetrieb von Gütern aller Art. Auch ist daselbst Zollabfertigungsstelle vorhanden.

Die Firma wird unterstützt durch folgende Rhein- und Seereedereien, deren Vertretung in ihren Händen liegt: Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Mannheim; Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheim (Badenia-Boote); Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam (Holland-Levante etc.); Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam (Holland-England); Nieuwe Rijnvaart Maatschappij, Amsterdam (Rhein-Güterboote); Verband Amsterdamer Rheinschiffahrts-Interessenten; Güterboot-Linien für den regelmässigen Verkehr von Rotterdam, Antwerpen nach Duisburg und vice versa.

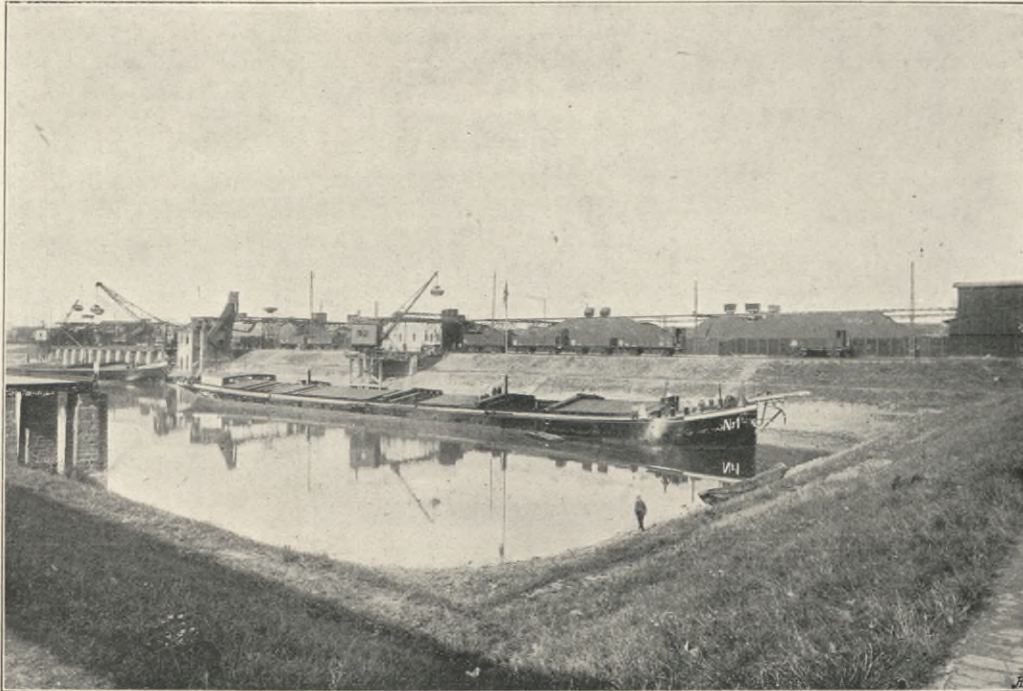
Der Gesamt-Umschlag der Firma G. Scharrer erreichte nachstehende Ziffern: 1896 384006 t, 1898 516506 t, 1900 811973 t, 1902 911560 t, 1903 1268351 tons.

Reichsbank-Giro-Konto; Telegramme: Scharrer; Fernsprech-Anschlüsse: No. 11 und 91 Hauptbureau, No. 363 Filiale Hochfeld (Stückgut, Güterboote), No. 626 Parallelhafen, No. 578 Privat.

Stöck & Fischer.

Kohlen- und Koks-grosshandlung und Reederei in Bingerbrück, Mannheim und Duisburg. Inhaber: Kommerzienrat C. A. Fischer sen., C. A. Fischer jun. und H. C. Fischer in Bingen und W. C. Fischer in Mannheim.

heute den Hauptbetriebszweig des Geschäftes bilden. Nebenbei nahm die Firma auch zunächst in kleinerem Umfange den Handel mit Ruhrkohlen auf. 1886 starb der Teilhaber J. Stöck und die Firma ging in den alleinigen Besitz von



Mannheimer Anlagen der Firma.

Die Firma wurde im Jahre 1863 von Josef Stöck in Kreuznach und C. A. Fischer in Bingen anfänglich als reines Speditionsgeschäft unter der Firma Stöck & Co. gegründet. Im Jahre 1872 wurde die Firma auf Stöck und

Kommerzienrat C. A. Fischer über, während seine drei Söhne, die bereits geraume Zeit in dem Geschäfte tätig waren, Prokura erhielten. Mit dem Eintritt derselben gewann auch das Ruhrkohलगeschäft immer mehr an



Kahn W 1 und 2 im Südhafen zu Ruhrort.

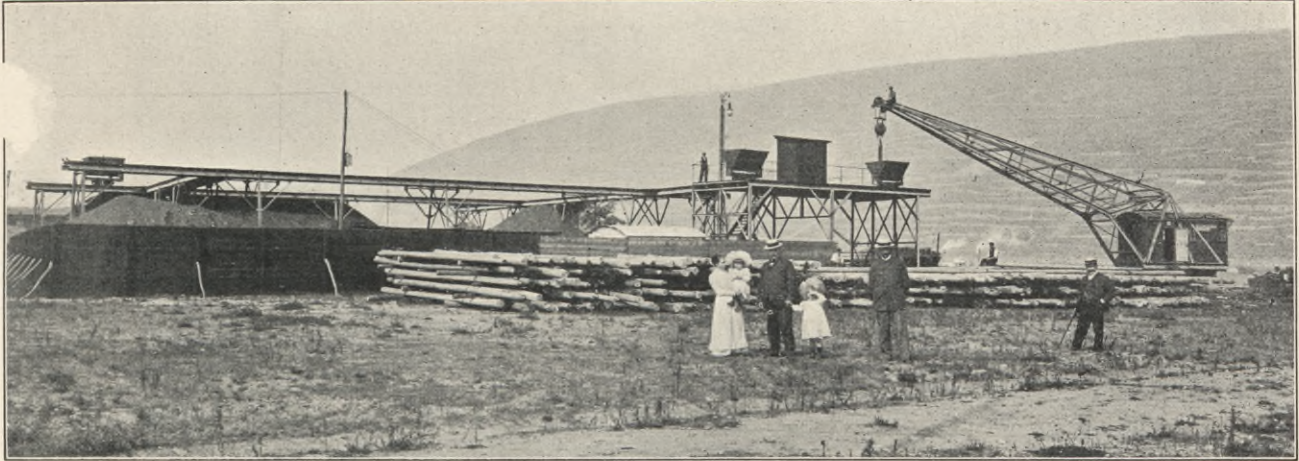
Fischer umgeändert. Nach Erbauung der früheren Rhein-Neckar-Bahn, welche die Verbindung der Saargruben mit dem Rheine herstellte, widmete sich die Firma zuerst auch dem Handel mit Kohlen von der Saar, welche auch noch

Ausdehnung und bereits 1887 wurde eine Filiale in Mannheim gegründet, deren Leitung später dem ältesten Sohne, Wilh. C. Fischer, übertragen wurde. Die Firma unterhält daselbst mit den neuesten und zweckmässigsten

Einrichtungen, Siebereien etc. ausgestattete Lagerplätze mit einem Flächeninhalt von 9000 Quadratmeter, während für flotte und praktische Entlöschung der Schiffe zwei Dampfkrane und ein elektrischer Kran sorgen.

Im Jahre 1892 folgte dann die Gründung der Filiale Duisburg, nachdem sich eine solche für den inzwischen

aufgenommen und ein Jahr später richtete die Firma grosse Transitlagerplätze in Gustavsburg ein. 1899 bis 1902 wurden nacheinander insgesamt 5 grosse eiserne Schleppkähne angeschafft und die Firma brachte es schliesslich zu einem Gesamtjahresabsatz von rund 660 000 t Kohlen, Koks und Briketts. Im Jahre 1904 errichtete die Firma ein



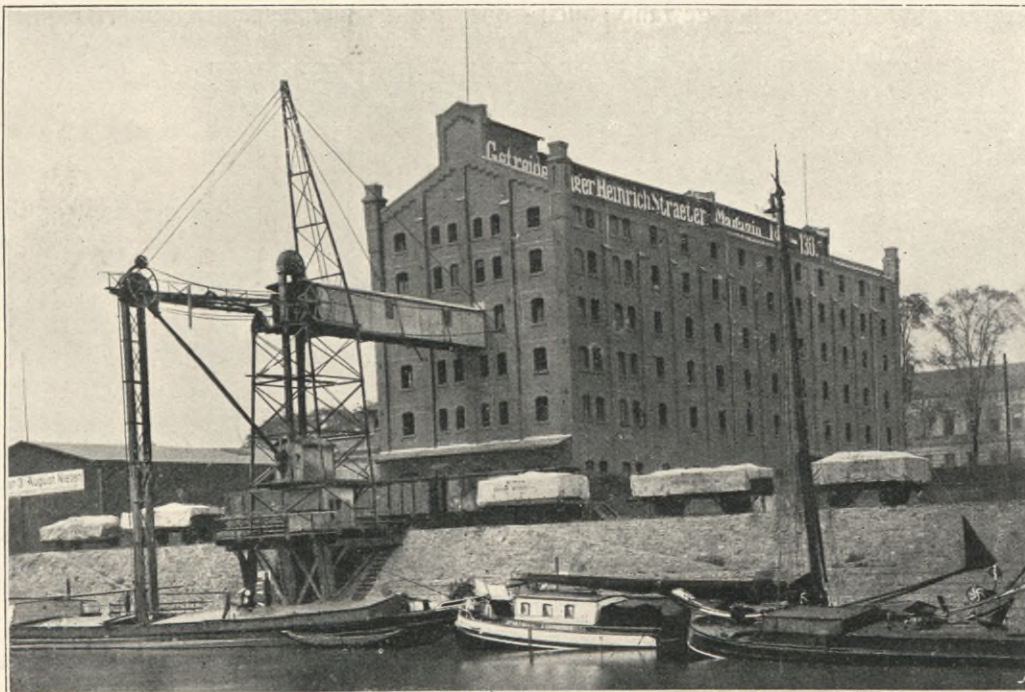
Binger Lager der Firma.

recht ansehnlich gewordenen Schiffsverkehr rheinaufwärts als zweckmässig erwies. Durch das Mieten ausreichender Lagerplätze in Ruhrort wurde die Leistungsfähigkeit der Firma weiter gehoben.

Im Jahre 1895 wurden die Söhne, Wilh. C. Fischer, C. A. Fischer jun. und Heinrich C. Fischer als Teilhaber

Hochbahnlager in Bingen und ging mit ihrem Ruhrkohlenvertrieb in die Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-gesellschaft über. Das Lager in Bingen ist hauptsächlich auch zweckmässig für Bootkohlenversorgung eingerichtet und enthält ständig Lager bester Qualitäten.

Heinrich Straeter.



Getreide-Import.

Lager: Hafen - Magazin 128/130,

Kontor: Essenbergerstrasse 40.

Eigene Spedition.

Fassungsraum des Lagerhauses

ca. 150 000 Centner.

Elevator mit Motorenantrieb.

(Sauggas Generator - Anlage).

Stündliche Leistungsfähigkeit des

Elevators 500 Sack.

Telephon No. 628.

Telegr. - Adr.: Straeter.

M. Zietzschmann.

Die Firma M. Zietzschmann wurde gegründet im Jahre 1873 durch den im Jahre 1895 verstorbenen Kaufmann M. Zietzschmann. Inhaber sind jetzt die Wwe. M. Zietzschmann und Kaufmann Carl Klepzig in Duisburg.

Die Firma besitzt Ladestellen im Duisburger Parallelhafen und am Duisburg - Hochfelder Rheinufer. Eine Zweigniederlassung befindet sich unter gleicher Firma in Rotterdam. Spezialität ist die Stückgutbeförderung nach

und von den Nord- und Ostseehäfen und den Rheinstationen, die teils mit den von der Firma vertretenen Dampferlinien teils mit Schiffen in eigener Regie ausgeführt wird.

An den Ladestellen der Firma verkehren regelmässig die Dampfer der folgenden Gesellschaften:

1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ in Bremen. Direkter Rhein-See-Verkehr zwischen Duisburg und den Seehäfen Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig, Königsberg, Kopenhagen, Aarhus und Riga mit 24 Dampfern.

2. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln a. Rh. Direkter Dienst zwischen Duisburg und London mit den Seedampfern „Industrie“ und „Energie“. Jeden Samstag 1 Boot nach London und jeden Freitag 1 Boot von London.

3. Köln - Düsseldorfer Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Personen- und Güterbeförderung zwischen Mannheim-Rotterdam und Zwischenstationen. Täglich eine Abfahrt nach jeder Richtung.

4. Rheinische Transport-Gesellschaft Wm. Egan & Co. Eildampferdienst zwischen Rotterdam-Antwerpen-Duisburg-Mainz-Frankfurt a. M. Rotterdam-Antwerpen-Duisburg-Mainz-Mannheim, mit den 22 Dampfern „Wm. Egan & Co. No. 1—22.“

5. Rheinschraubendampfer-Dienst J. H. Koenigsfeld. Güterverkehr zwischen Mannheim-Zwischenstationen-Duisburg und Duisburg-Rotterdam mit 9 Schraubendampfern.

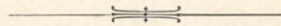
6. H. Ristelhueber's Nachf. in Köln und Antwerpen. Schnelldienst zwischen Duisburg-Antwerpen mit 5 Güterdampfern. Wöchentlich 2 Abfahrten nach Antwerpen und wöchentlich 2 Abfahrten von Antwerpen.

7. Balth. Erlenwein & Co. in Uerdingen und Antwerpen. Schnelldienst Antwerpen-Rheinstationen und vice versa.

An den Ladestellen im Duisburger Parallelhafen sowohl, wie am Hochfelder Rheinufer befinden sich ständige Zollabfertigungsstellen, sowie zur Lagerung von Stückgütern geeignete Magazine mit einer Lagerfläche von 4200 qm.

H. H. Zuckermann.

H. H. Zuckermann in Duisburg ist eine schon sehr lange bestehende Speditionsfirma, die sich mit Spedition, Kohlenverladungen, Transportübernahmen und Lagerungen befasst. Telegrammadresse: Rapid Duisburg. Telephonruf 326.



XX. Abteilung: Mülheim a. d. Ruhr.

Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H.

Schon wenige Jahre nach der im Jahre 1893 erfolgten Gründung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats machten sich Bestrebungen geltend, welche dahin zielten, den Konkurrenzkampf der am Ruhrkohlenabsatz über die Rheinstrasse beteiligten Grosshändlerfirmen und Reedereien durch Zusammenschluss der Interessenten zu beseitigen.

Die mehrfach unternommenen Versuche, welche teilweise der Anregung des Kohlen-Syndikats und teilweise der Initiative der Firmen selbst entsprangen, führten jedoch lange zu keinem positiven Ergebnis. Im Herbst des Jahres 1899 kam zwischen drei Firmen eine lose Vereinigung zustande, der sich bis zum Anfang des Jahres 1900 sechs weitere Firmen anschlossen. Die Firmen setzten die Verkaufspreise gemeinsam fest, tauschten die Anfragen und Abschlüsse aus und suchten sich bei ihrer Kundschaft gegenseitig zu schützen.

Bei dieser Vereinigung machte sich jedoch sehr bald die Erfahrung geltend, dass nur durch festen Zusammenschluss aller Interessenten die angestrebte Befestigung des Marktes herbeigeführt werden könnte. Die lose Vereinigung der neun Firmen endete mit dem Jahre 1901, doch

liess man den Gedanken, die grosse, festgefügte Vereinigung aller Beteiligten, das sogenannte Kohlenkontor entstehen zu sehen, nicht fallen. Fortgesetzte Beratungen und Vertragsentwürfe führten schliesslich zu Ende des Jahres 1901 zu einer Einigung der Mehrzahl der Beteiligten mit dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat, sodass man von einer in Köln tagenden Versammlung die lange erstrebte Vollziehung eines in gemeinsamer Verhandlung durchberatenen Vertragsentwurfes erhoffte. Auch dieser Versuch scheiterte in letzter Stunde.

Die Verhandlungen, welche im Jahre 1903 wegen Erneuerung des Kohlen-Syndikats geführt wurden, veranlassten die vier Reederfirmen, welche gleichzeitig Zechenbesitzer sind, die Verbesserung der Lage des Kohlen- und Frachtenmarktes abermals in Anregung zu bringen. Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat nahm infolgedessen die Gelegenheit wahr, die Firmen, wie früher schon geschehen, auf den Weg des Zusammenschlusses zu verweisen.

Die nunmehr aufs neue gepflogenen Verhandlungen führten am 12. Dezember 1903 zur Gründung der Rhein-

nischen Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim an der Ruhr, der zunächst das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat sowie die vier Zechen besitzenden Firmen als Vertragschliessende angehörten. In Erfüllung dieses zwischen den Gründern abgeschlossenen Vertrages traten diesem die übrigen Firmen bei, soweit sie mindestens 50 000 t an Syndikatsprodukten im Durchschnitte der drei letzten Jahre für eigene Rechnung bezogen und in das Interessengebiet des Kohlenkontores abgesetzt hatten.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlsyndikat übergab dem Kohlenkontor mit Wirkung vom 1. April 1904 den Alleinverkauf seiner Produkte nach Süddeutschland, der Schweiz, Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Oesterreich ob der Enns, den französischen Départements du Doubs und de la Haute-Saône und dem Territoire von Belfort sowie nach den Rheinstationen von den Ruhrhäfen aufwärts und nach Holland, soweit die Anlieferung auf dem Wasserwege des Rheins erfolgt. Das Kohlenkontor hat seinerseits wiederum den Alleinverkauf nach Holland der Steenkohlen-Handels-Vereeniging in Utrecht übertragen und ist mit den hier in Frage kommenden Mengen dieser Vereinigung als Gesellschafter beigetreten.

Dem Kohlenkontor stehen die Reedereien, Umschlagseinrichtungen, Lagerplätze und Brikettfabriken seiner Gesellschafter gegen Zahlung gewisser Vergütungen zur Verfügung.

In Mannheim wurde eine Zweigniederlassung unter der Firma Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H. Zweigniederlassung Mannheim und in Ruhrort ein Hafenversandbureau errichtet, ebenso sind in Mainz, Frankfurt-Main, Karlsruhe, Lauterburg und Mülhausen im Elsass Vertreter bestellt, welche den Umschlag, verkehr und den Versand an diesen Plätzen zu überwachen haben.

Das Kohlenkontor hat seine Tätigkeit zu Anfang des Jahres 1904 aufgenommen und ist gegründet auf die Dauer des Gesellschaftsvertrages des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats d. h. also bis Ende des Jahres 1915.

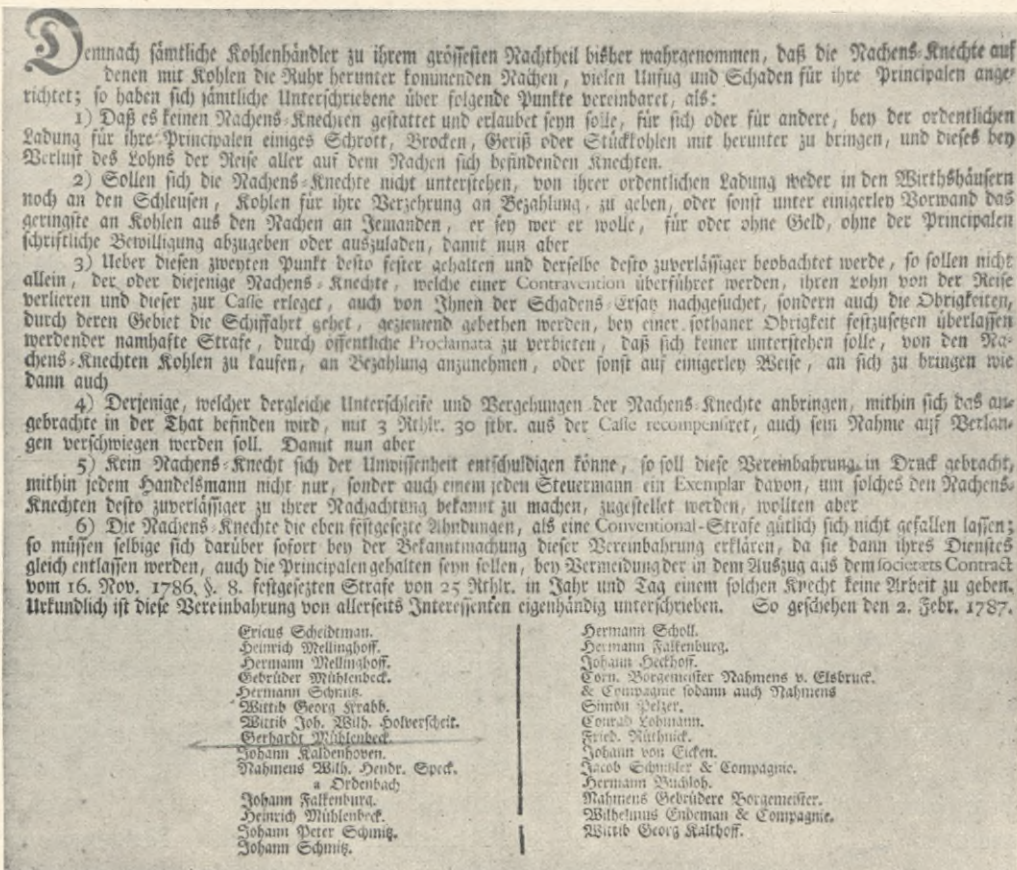
Telegramm-Adresse für Mülheim-Ruhr, Mannheim und Ruhrort: „Kohlenkontor“

Telephon-Rufnummern: Mülheim-Ruhr No. 150, 151, 280, 281; Ruhrort No. 258, 260; Mannheim No. 1755, 1756, 1757.

Gerhard Mühlenbeck.

Die Firma Gerh. Mühlenbeck wurde vor weit mehr denn 100 Jahren gegründet. Das Gründungsjahr lässt sich nicht feststellen, doch ist aus einer alten von den damaligen Mülheimer Kohlenhändlern geschlossenen Convention vom 2. Februar 1787, welche sich noch im Besitze der Firma befindet, ersichtlich, dass dieselbe schon damals bestand. Zur Zeit der Ruhrschiffahrt unterhielt die Firma eine Anzahl Ruhrnachen, mittels welcher der Transport der Produkte von den an der oberen Ruhr gelegenen Kohlenzechen per Tal bewerkstelligt wurde. Nach Einstellung der Ruhrschiffahrt erwarb der damalige Inhaber der Firma, Herr Herm. Mellinghoff geeigneten Magazin-

raum im Ruhrorter Hafen und der Verladebetrieb wurde nach dort verlegt; das Bureau verblieb nach wie vor in Mülheim a. Ruhr. Nach dem Anfangs des Jahres 1900 erfolgten Ableben des Inhabers ging die Firma auf dessen Sohn, Herrn Hermann Mellinghoff, welcher die Firma schon mehrere Jahre als Prokurist vertreten hatte, über. Zur Erweiterung ihres Betriebes nahm die Firma vor mehreren Jahren die Firma Joh. Unger, Ruhrort in sich auf. Neben dem Vertrieb von Bootekohlen hat die Firma hauptsächlich ihr Absatz-Gebiet in Holland gesucht. Telephon-No. Mülheim-Ruhr 8, Telephon-No. Ruhrort 135. Telegr.-Adr.: Gerh. Mühlenbeck, Mülheimruhr.



Gebr. Mellinghoff, G. m. b. H.

Kohlenhandlung, Reederei und Dampfschleppschiffahrt.

Der Anfang des Geschäfts reicht bis ins Jahr 1848 zurück. Die Firma Gebr. Mellinghoff (jetzt G. m. b. H.) ging am 1. Januar 1876 aus der Firma Stachelhaus & Mellinghoff hervor.

Während die ersten Jahrzehnte des Geschäfts noch in die Blütezeit der Ruhrschiffahrt fallen, welche mit Holzschiffen von 150 bis 200 t Ladefähigkeit betrieben wurde, geriet leider später in den 70er Jahren diese Schiffahrt in Verfall. So befrachtete genannte Firma z. B. auf der Ruhr 1876 noch 95 Schiffe, 1880 nur noch 59 Schiffe, und 1885 nur noch 13 Schiffe.

Hoffentlich ist die Zeit nicht mehr fern, wo die Ruhr, dieser für die Schiffahrt einst weitaus wichtigste Neben-

fluss des Rheins, auch durch einen den heutigen Schiffahrtsverhältnissen entsprechenden Ausbau, wiederum einen würdigen Platz unter den Wasserstrassen erhält.

Die Firma besitzt heute 2 Radschleppdampfer und 1 Schraubenschleppdampfer mit zus. 1950 HP, ferner 13 eiserne Schleppkähne mit 9675 t Tragfähigkeit. Im Jahre 1903/4 transportierte sie zu Berg 113 760 t Kohlen und Koks, während die geschleppten Mengen sich auf 219 850 beliefen. An Magazinräumen sind vorhanden in Duisburg 7400 qm, in Mannheim 8350 qm und in Karlsruhe 6000 qm.

In Mannheim und Karlsruhe geschieht das Ausladen mittelst elektrischer Kranen, ausserdem sind daselbst die Magazine mit Hochbahnen, Sieb- und Brechwerken versehen.

Hugo Stinnes.

Kohlengrosshandlung und Reederei. Alleiniger Inhaber Hugo Stinnes, Mülheim-Ruhr. Vertreten in Duisburg, Mainz, Mannheim-Rheinau, Strassburg, Saarbrücken, Basel, Paris. Briket-Fabriken und Aufbereitungsanlagen in Strassburg-Elsass und Rheinau-Baden. Verladevorrichtungen in Duisburg Hafenerweiterung und Mannheim-Neckarland. Schiffspark 17 Kähne (Hugo Stinnes 1—17). Telegrammadresse: Hugo Stinnes, Fernsprechnummern: Mülheim-Ruhr No. 4 und 120, Duisburg No. 85.

Mathias Stinnes.

Der Gründer der Firma, Mathias Stinnes, geboren am 4. März 1790, gestorben am 16. April 1845, betrieb

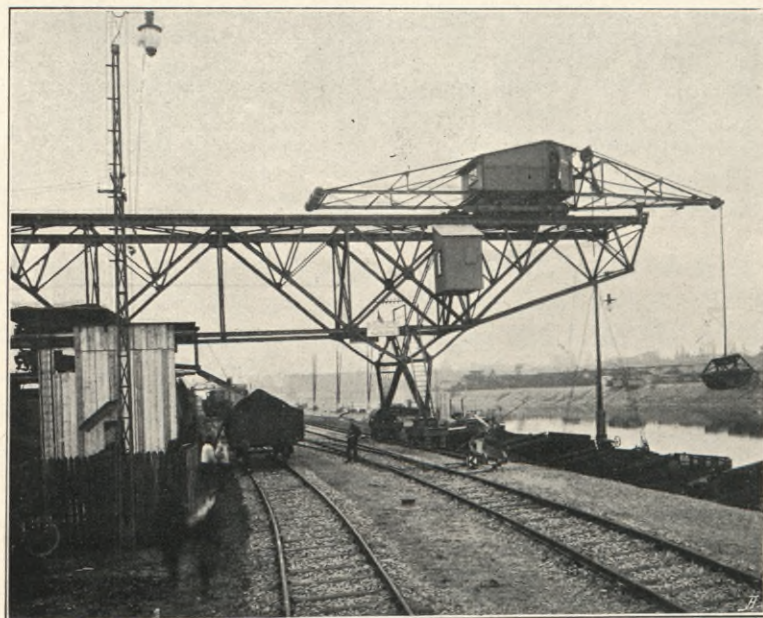
zunächst Kohlenhandel und Schiffahrt auf der Ruhr und zwar seit dem ersten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts, dehnte diesen Betrieb nach wenigen Jahren auf den Rhein aus und mietete mit seinem Freunde Harkort zusammen einen in England erbauten Dampfer, um die Schleppschiffahrt auf dem Rhein einzuführen; auf diese Weise sollte das bis dahin angewandte Beförderungsmittel der Pferdetreiberei, welches sehr zeitraubend und kostspielig war, vermieden werden. Dieses Unternehmen hatte jedoch mit so grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, dass es

bald aufgegeben wurde; die Maschine wurde aus dem Schiff entfernt und letzteres als Kohlenschiff verwandt.

Durch alle diese Widerwärtigkeiten liess sich Mathias Stinnes nicht abschrecken und baute im Jahre 1844 auf eigene Rechnung einen Schleppdampfer in Holland, welcher den Namen „Math. Stinnes No. 1“ führte. Dieser Dampfer hatte eine Zweicylinder-Verbundmaschine von 750 indic. Pferdekraften und hat bis 1879 Dienste getan.

Seit 20 Jahren lässt die Firma ihre Dampfer ausschliesslich in Deutschland aus deutschem Material erbauen.

In der ersten Zeit wurde der Transport der Kohlen nur in Holzschiffen, welche



Elektrisch betriebene fahrbare Verladebrücke mit Kran und Siebwerk auf dem Karlsruher Lagerplatz der Firma Math. Stinnes, Mülheim-Ruhr.

zum grössten Teil in Mülheim an der Ruhr gebaut wurden und eine Höchsttragfähigkeit von 6000 Ctr. hatten, ausgeführt; allmählich wurde das Holz durch Eisen und dieses wieder vom Stahl verdrängt.

Mit der fortschreitenden Rheinregulierung nahm auch die Grösse und somit die Tragfähigkeit der Fahrzeuge zu, sodass jetzt Kähne von 32 000 Ctr. im Betriebe sind.

Die Firma Math. Stinnes zu Mülheim a. d. Ruhr besitzt: 5 Raddampfer, 3 Doppel-Schraubendampfer und 2 Bugsier-Schraubendampfer; ausserdem befindet sich ein weiterer Raddampfer bei der Firma Gebrüder Sachsenberg, G. m. b. H., in Ross-lau a. d. Elbe in Bau, welcher Mitte August 1904 zur Ablieferung gelangen wird.

Die genannte Firma verfügt ausserdem über 49 eiserne Schleppkähne für Kohlentransporte. Im Jahre 1903 wurden 17 125 660 Ctr. Güter (grösstenteils Kohlen und Koks) nach dem Oberrhein befördert.

Ferner besitzt die Firma Math. Stinnes: Ausgedehnten Verladebetrieb in Ruhrort, ausgerüstet mit zwei Kohlenkippern und Magazinsraum von 30 600 qm., Sieberei und Reparatur-Werkstätte.

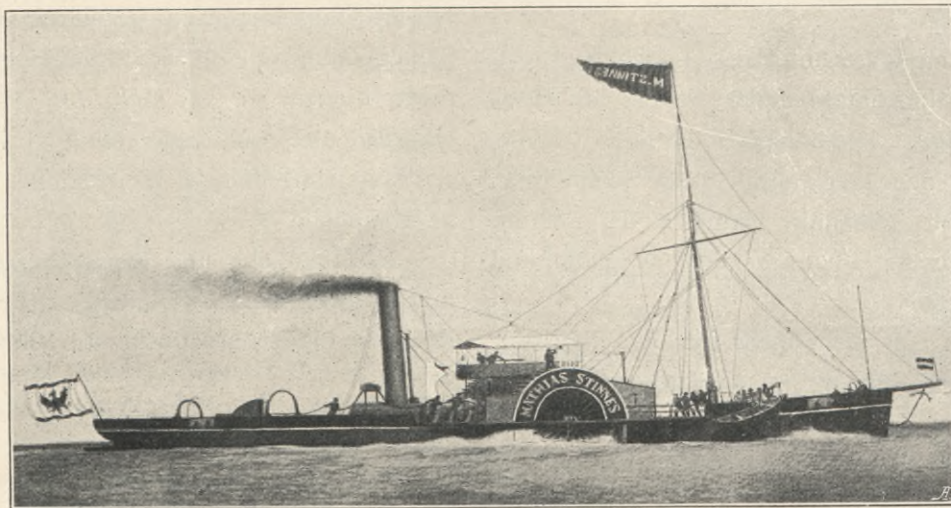
In Gustavsburg eine Brikettfabrik mit eigenem Hafen und zwei Dampfkranen zur Entladung der Fahrzeuge, sowie grosse Lagerplätze.

In Mannheim eine Brikettfabrik, Sieberei und vier Dampfkranen.

Im Hafen von Karlsruhe Verladebetrieb mit fahrbarer Hochbahn, Sieberei und Kranen und werden diese Anlagen elektrisch betrieben; der Magazinsraum hat eine Grösse von ca. 9500 qm.

Im Hafen von

Kehl verfügt die Firma Math. Stinnes über einen Magazinsraum von ca. 26 000 qm und ist auch an diesem Platze eine fahrbare Hochbahn mit Kranen, beide für elektrischen Betrieb eingerichtet, im Bau begriffen; die Anlage soll im Juli 1904 fertiggestellt werden.



Boot Math. Stinnes No. 1, erbaut im Jahre 1844.

Reederei Stachelhaus & Buchloh, G. m. b. H.

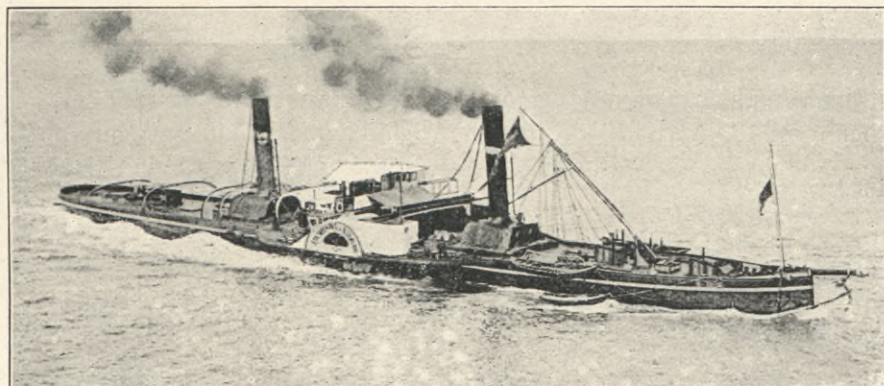
Die Reederei wurde am 1. Januar 1876 von den Herren Hermann Buchloh und Wilhelm Stachelhaus gegründet.

Im ersten Geschäftsjahre wurden 4530t Kohlen befördert, die zum grössten Teil durch den ersten eigenen Kahn „Vater Jahn“, der eine Ladungsfähigkeit von 325 t besass, verladen wurden.

Im letzten Jahre dagegen waren 8 Kähne mit einer Ladungsfähigkeit von 9694,7 t, sowie 2 Rad- und 1 Schraubendampfer mit zusammen 2400 t HP. im Betriebe. Zur Beförderung kamen im gleichen Jahre 227,950 t Kohlen- und Koks nach den oberrheinischen Häfen Mannheim-Rheinau und Karlsruhe.

Die Firma besitzt in Mannheim im Binnenhafen eine Brikettfabrik, die durch eine 80 HP. Dampfmaschine be-

trieben wird. 2 Dampfkessel mit je 80 HP. qm Heizfläche liefern die nötige Kraft, ebenso sind noch 2 Dampfmaschinen für Siebwerke u. s. w. im Betriebe



Am Lager der Brikettfabrik im Binnenhafen vermitteln zwei grosse Dampfkranen das Entladen der Kähne mit Anlage einer Hochbahn. Der Lagerraum umfasst hier 10700 qm.

Im Rheinauhafen und ebenso im Hafen von Karlsruhe ist je ein elektrischer Kran im Betrieb und auch an diesen Plätzen sind die nötigen maschinellen Einrichtungen wie Sieb-, Sortier- und Brechwerke in praktischer Weise angelegt. Die Lagerräume im Rheinauhafen umfassen 10000 qm und jene in Karlsruhe 6100 qm.

Winschermann & Cie.

Die Firma Winschermann & Cie. wurde im Jahre 1848 von Herrn Wilhelm Winschermann (geboren 29. Januar 1818; gestorben 24. August 1881) gegründet und von ihr zu-

nächst mit ganz bescheidenen Mitteln ein kleiner Kohlenhandel betrieben.

Die Kohlen wurden mit eigenen Ruhrnachen von den

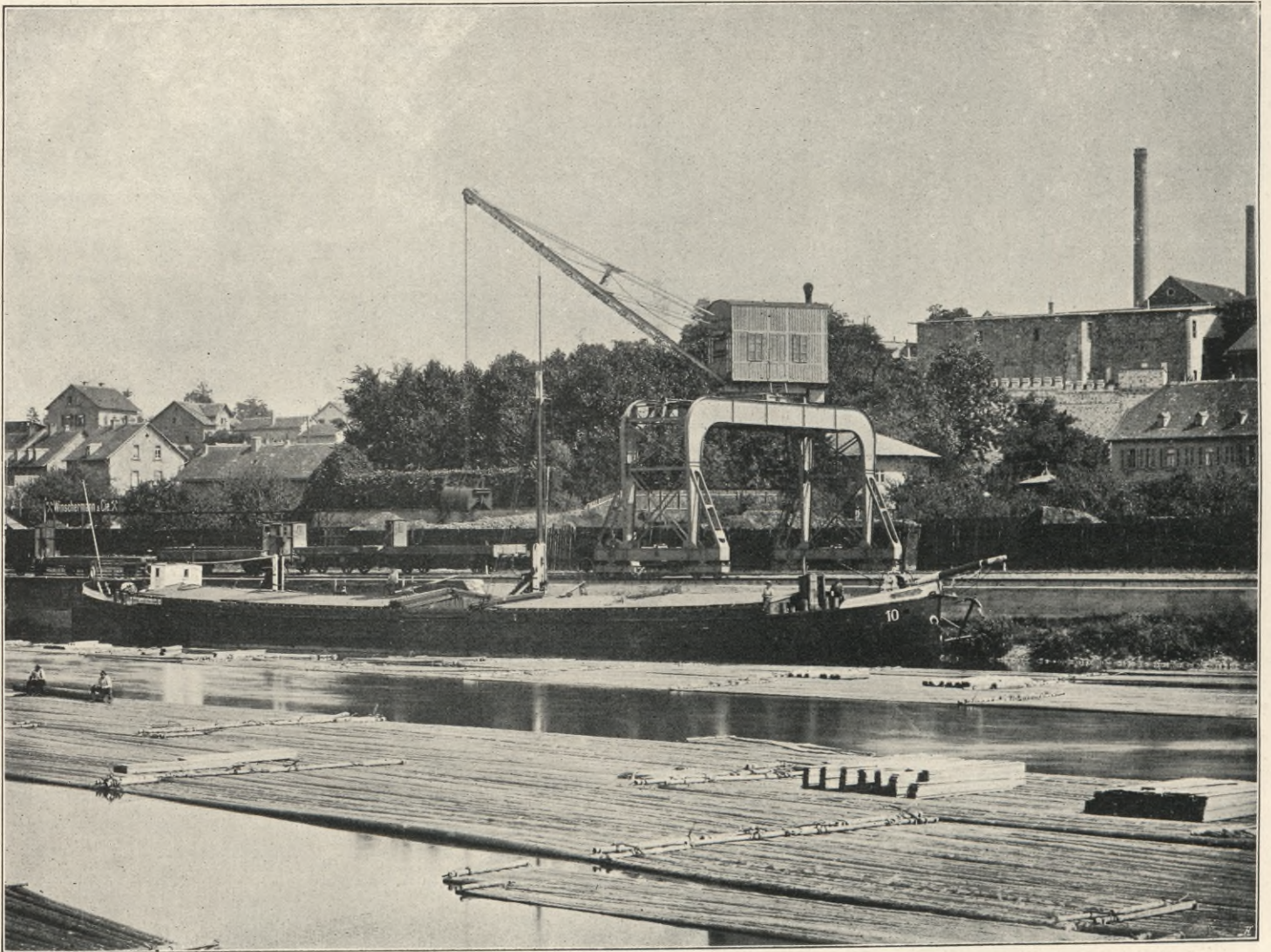
an der Ruhr liegenden Zechen abgeholt und am Mittel- und Niederrhein, sowie nach Holland abgesetzt.

Mit dem Eintritt des Sohnes, Herrn Johann Winschermann (geboren 17. April 1843, gestorben 12. Oktober 1903) in das Geschäft wurde der Kohlenhandel auf den Oberrhein ausgedehnt und gewann immer mehr und mehr an Bedeutung.

Während bis dahin das Geschäft sich ausschliesslich auf den Verkauf von per Schiff versandten Kohlen beschränkte, wurde jetzt auch der sogenannte Streckenbetrieb, d. h. der Verkauf von per Bahn an die Verbraucher und Kleinhändler gelieferten Kohlen aufgenommen und zu be-

nern, 1 Raddampfer von 150 HP., letzterer namentlich für den Schleppbetrieb auf dem Main bestimmt.

Für den ausgedehnten Verladebetrieb in Ruhrort hat die Firma vom Hafenfiskus einen grossen Magazinraum von 12200 qm, ausgerüstet mit Hochbahn und Verladeanlagen, gepachtet. Im Jahre 1901 errichtete die Firma mit der wachsenden Ausdehnung in Karlsruhe eine Filiale, welcher der Verkauf für Süddeutschland, namentlich Baden und Württemberg, übertragen wurde. Zu dem Zweck mietete sie in dem damals neuangelegten städtischen Rheinhafen einen Lagerplatz von ca. 7050 qm, welcher mit allen Einrichtungen der Neuzeit (Kran, Siebwerk, Hochbahn,



Kran und Lagerplatz in Aschaffenburg.

deutender Ausdehnung, namentlich im ganzen Rheinland, gebracht. Ferner wurde, nachdem bisher nur Ruhrnachen und Holzschiffe zum Transport der Kohlen verwendet worden waren, im Jahre 1877 der erste eiserne Kahn von 7800 Centner Tragfähigkeit erbaut, der noch heute seine regelmässigen Fahrten macht.

Nach und nach wurden, mit der Ausdehnung des Geschäfts gleichen Schritt haltend, weitere eiserne Kähne erbaut, deren Tragfähigkeit immer weiter gesteigert wurde.

Die zuletzt in den Jahren 1895/96 erbauten 5 Kähne erhielten eine Tragfähigkeit von je ca. 32000 Centner.

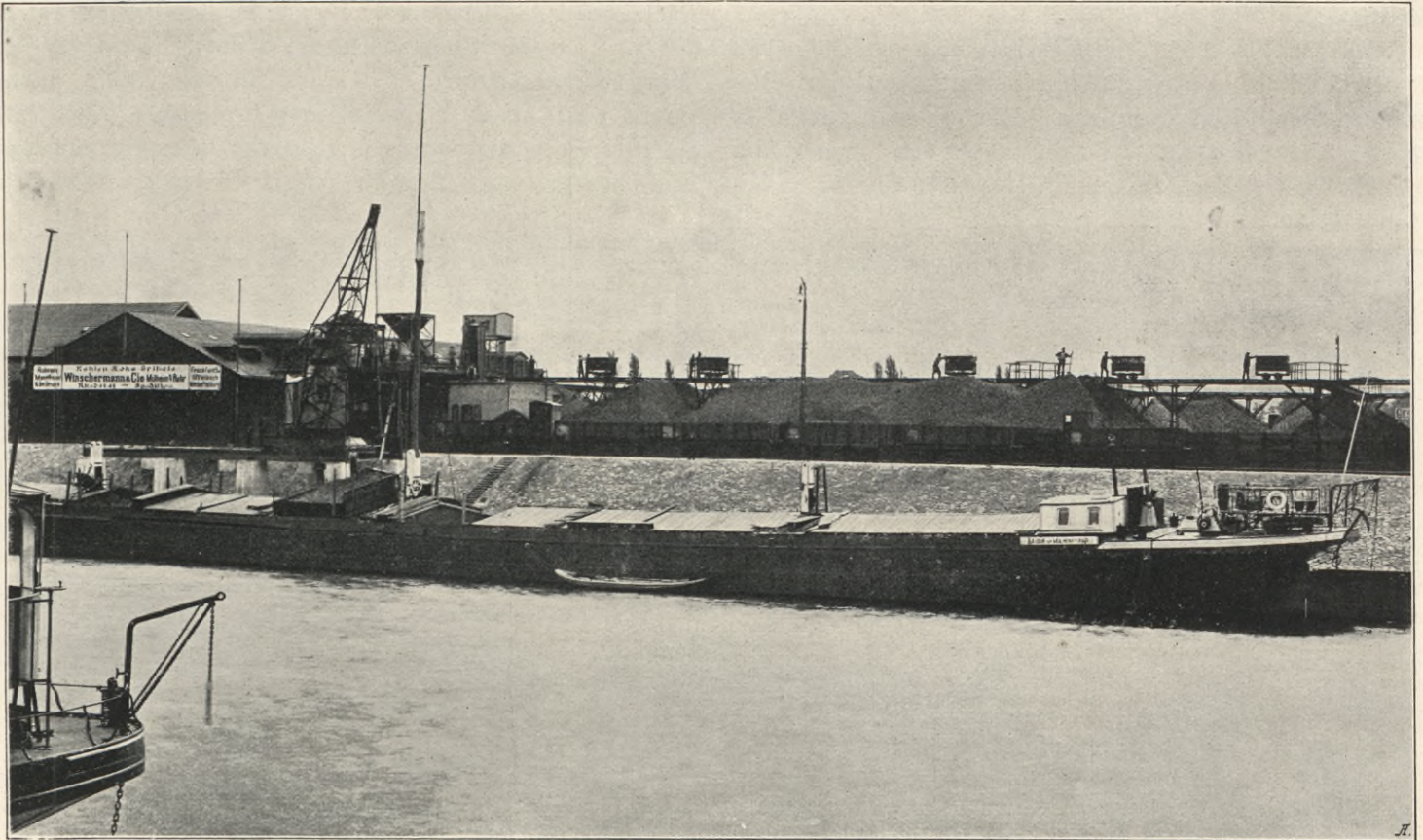
Heute verfügt die Firma über 21 eiserne Schleppkähne mit einer Gesamttragfähigkeit von ca. 375000 Cent-

Aufzug u. s. w.) zum Lagern und für den Weitertransport von Kohlen, Koks und Briketts ausgerüstet wurde; hier werden alle maschinellen Anlagen durch elektrische Kraft betrieben.

Im Jahre 1902 wurde eine weitere Filiale in Frankfurt a. M. errichtet, der die gleichzeitig begründeten Niederlassungen in Offenbach und Aschaffenburg angegliedert wurden. Diese drei Filialen haben hauptsächlich den Kohlenverkauf im Maingebiet und im nördlichen Bayern zu betreiben. Auch in den Häfen dieser drei Städte wurden ausgedehnte Lagerplätze gepachtet und mit allen Einrichtungen zum Lagern und für den Weitertransport von Kohlen, Koks und Briketts ausgerüstet, soweit

solche nicht wie in Frankfurt (hydraulisch betriebene Kranen) und in Offenbach (elektrisch betriebene, fahrbare Brückenkrane) seitens der städtischen Hafenverwaltungen gestellt werden. In Aschaffenburg wurde von der Firma ein grosser Portalkran errichtet, welcher

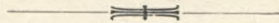
Die Magazinräume an diesen drei Plätzen betragen:
in Frankfurt a. M. ca. 2650 qm
in Offenbach „ 3450 „
in Aschaffenburg „ 2400 „
Summa ca. 8500 qm.



Kranen-Anlage, Siebwerk und Lagerplätze in Karlsruhe.

die direkte Ausladung aus dem Schiff sowohl auf Waggon und Fuhre, wie auf Lager ohne Benutzung einer Hochbahn gestattet.

In Karlsruhe, Frankfurt und Aschaffenburg wird ausser dem bedeutenden Umschlagsverkehr und Gosshandel besonders der Vertrieb an Selbstverbraucher und Private forciert.



C. Engelhardt.

Die Firma vertritt die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ und betreibt Spedition, Schifffahrt, Umschlag und Lagerung.

Gegründet 1881 durch den Kaufmann Carl Engelhardt, hat dieselbe sich aus kleinen Anfängen heraus durch den

schiffahrt zwischen Rhein, Nord- und Ostseehäfen ist der Namen der Firma eng verbunden. Mit 2 kleinen Seedampfern wurde der Verkehr 1885 eröffnet, und die grosse Entwicklung dieses Rheinseeverkehrs, zu der Ruhrort viel beigetragen hat, wird am besten durch die heutige Zahl



Eigene Dampfkranlage.

Fleiss und die Umsicht des Inhabers zu bedeutsamer Ausdehnung und zu einer der ersten der Branche entwickelt, und verfügt heute nach ca. 24 Jahren über eine leistungsfähige und moderne Dampfkranlage, welche je nach Art der Güter bis 800 tons pro Tag umschlägt,

von 26 Rheinseedampfern mit erheblich grösserem Ladevermögen illustriert. Der Dienst ist vorzüglich organisiert, und bietet wöchentlich regelmässig direkte Fahrten nach Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Copenhagen, Stettin, Danzig, Königsberg, Rostok, Riga, Aarhus.



Rheinseedampfer.

geschulten Arbeiterstamm, eigenen und gemieteten Schiffsraum, auch speziell geeignet für lange Eisen bis zu 15—18 Meter.

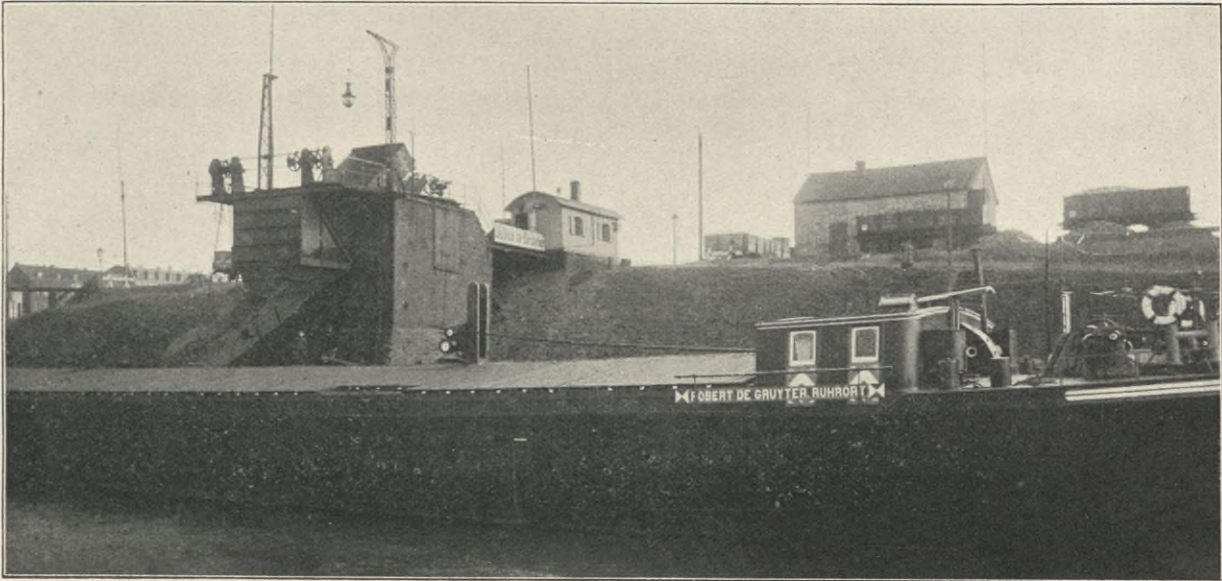
Im Jahre 1885 übernahm die Firma die Vertretung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ in Bremen. Mit der Entwicklung dieser Gesellschaft in der direkten See-

Abgesehen von der Verfrachtung von Kohlen, Erzen und sonstigen Massengütern hat die Firma Engelhardt es sich zur besonderen Aufgabe gemacht, durch Kombination kleinerer Partien den Exporteuren relativ billige Frachten nach den Seehäfen und anderen Stationen zu verschaffen.
Telephon No. 102. Telegr.-Adr.: Engelhardt, Ruhrort.

Julius de Gruyter.

Aus der ursprünglich seit den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts unter dem Namen de Gruyter, Swalmius van der Linden & Co. bestehenden Firma ging 1866 das Haus Julius de Gruyter hervor. Während die frühere Firma sich fast ausschliesslich mit Spedition befasste, nahm das neue

verschiedenen gepachteten Lägern von ca. 16 000 qm in Ruhrort und ca. 6300 qm in Mannheim, am ersteren Platz ein im Jahre 1881 erstellter Waggonkipper und in Mannheim u. a. eine Hochbahn, 2 Dampfkranen mit Selbstgreiferbetrieb, elektrisch betriebene Siebwerke am Ufer und



Anlagen in Ruhrort.

Geschäft auch den Ruhrkohlenhandel auf, welcher zur Zeit der einzig betriebene Artikel ist. Von der vergangenen Tätigkeit zeugt nur noch ein von der Firma im Jahre 1882 erbauter Getreidespeicher, welcher heute an Interessenten vermietet wird.

im Lager zur Verfügung.

Der disponible eigene Schiffsraum besteht aus 8 eisernen Schleppkähnen mit insgesamt 8165 t Ladefähigkeit. Die Schiffe sind bis auf einen Kahn, welcher von Duivendyk in Papendrecht erbaut wurde, sämtlich von der Schiffs-



Anlagen mit Hochbahn in Mannheim.

Bis zum Jahre 1890 wurde der Kohlenhandel zu Wasser, hauptsächlich nach Holland und Belgien, im sogenannten Streckenverkehr ausgeführt. Im Vertrieb der Kohlen per Bahn setzt die Firma auch nennenswerte Mengen um. Von diesem Zeitpunkt ab wurde auch der Verkauf zum Oberrhein aufgenommen und zu diesem Zwecke eine Niederlassung in Mannheim errichtet.

Zur Ausübung des Verkehrs stehen der Firma ausser

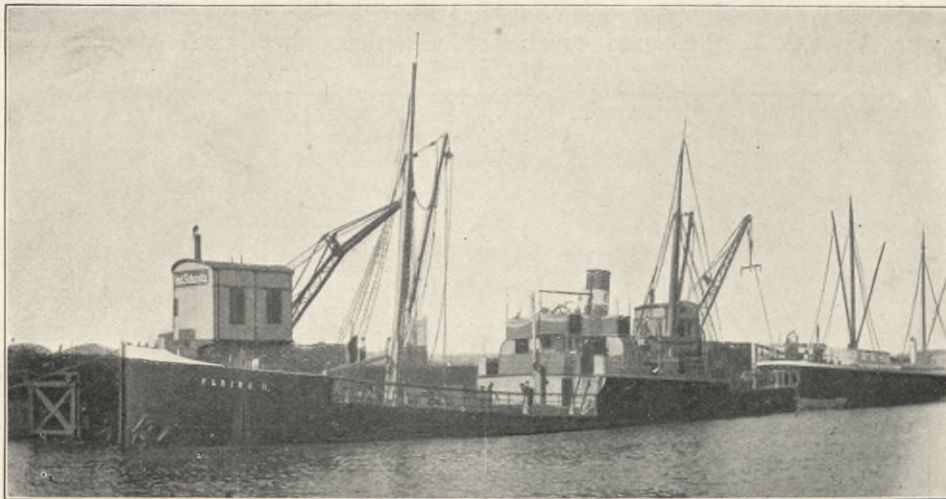
werft Gebr. Pot in Bolnes und zwar nur in deutschem Eisen geliefert.

Die Versandziffern zu Wasser beliefen sich im letzten Jahre d. h. vom 1. April 1903 bis ebendahin 1904 auf 103 000 t Kohlen bergwärts, während auf Holland und Belgien ca. 115 000 t Kohlen entfielen.

Tel.-No.: Ruhrort 146, Mannheim 646. Tel.-Adresse: Ruhrort und Mannheim: Gruyter.

Transport und der Ueberführung von Schiffskörpern und Fahrzeugen mit oder ohne eigenen Dampf, nach kontinen-

Telephon: Haupt-Comptoir No. 171.
Hafen-Abfertigung No. 74.



Rheinseedampfer „Elbing II“, in Ruhrort zum Abgang zur Ostsee fertig werdend.

talen und überseeischen Bestimmungsplätzen.

Der Firmeninhaber fungiert auch als Havariekommissar,

Telegr.-Adr.: Fried. Schmitz.

Giro - Konto bei der Reichsbank; Check - Verkehr



Verladung einer 24 Ctm. Schnellladekanone im Gewicht von 31 Tons.

als Sachverständiger in Schifffahrtssachen beim Oberlandesgericht und auch als Schiedsmann bei aussergerichtlichen Auseinandersetzungen.

mit dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein, Filiale Ruhrort.

F. W. Schulte-Tigges.

Ruhrort, Duisburg und Hochfeld. Inh. Frau Wwe. F. W. Schulte-Tigges und Wilhelm Seven. Schiffsbefrachtung, Agentur, Spedition und Reederei. Transportübernahme nach allen Richtungen. Schiffs- und Güter-Assekuranz.

Haupt-Agentur der drei koalitierten Versicherungsgesellschaften:

Transport-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Bayrischer Lloyd“, München,

Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Fortuna“, Berlin,

Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Wilhelma“, Magdeburg.

Die Firma wurde von dem Kaufmann Herrn F. W. Schulte-Tigges 1892 in Ruhrort gegründet und befasste sich hauptsächlich mit Schiffsbefrachtung und Spedition

nach dem Mittel- und Oberrhein, nach Holland und Belgien sowie überseeischen Plätzen. Nach dem Tode des Herrn Schulte-Tigges im Oktober 1898 trat der Kaufmann Herr Wilhelm Seven als Mitinhaber in die Firma ein. Derselbe wurde nach der Fertigstellung der Ruhrorter Schifferbörse als Kursmakler an der Börse von der Königlichen Regierung in Düsseldorf vereidigt, desgleichen erfolgte in diesem Jahre seine Vereidigung als Schiffsaichaufnehmer von der Ruhrorter Handelskammer.

Als Haupt-Agentur der oben genannten drei Versicherungsgesellschaften, welche als sehr koulant bekannt sind, waren die Anmeldungen in Schiff- und Dampfer-Cascos als auch in Gütern sehr umfangreich.

Giro-Konto: Reichsbank-Nebenstelle Ruhrort.

A. Schaaffhaus. Bankverein, Filiale Ruhrort.
Telephon No. 17. Telegr.-Adr.: Schultetigges, Ruhrort.

Voss & Langen.

Im Herbst des Jahres 1887 errichteten die Herren Friedrich Voss und Ernst Langen in Ruhrort ein Speditionsgeschäft unter der Firma Voss & Langen und ersahen als Feld ihrer Tätigkeit vornehmlich die Spedition von Getreide ex Schiff auf Waggon oder Lager. Sie erwarben zu diesem Zwecke von der ehemaligen Firma J. Zöllner sel. Wwe. Nachfolger den im Nordhafen stehenden hölzernen Speicher, der sich aber sehr bald als zu klein erwies, so dass der auf dem Grundstück der jetzigen Bernsauischen Mühle früher befindliche und später abgebrochene hölzerne Dion'sche Speicher und auch im alten Hafen der Meyer'sche Speicher hinzugemietet werden mussten.

An allen diesen Stellen konnte das Getreide nur mit der Hand ausgeladen werden, und es zeigte sich hierbei sehr schnell, dass diese Art des Betriebes erstens zu unrentabel war und zweitens auch nicht schnell genug vor sich ging. Die Firma erwarb nunmehr den im alten Hafen befindlichen früheren Becker'schen Speicher mit Elevatorbetrieb und baute ihn durch einen neuen grossen massiven Getreidespeicher weiter aus (siehe Abbildung). Gleichzeitig baute sie auch in Duisburg einen hölzernen Getreidespeicher, dem später auch ein zweiter folgte, doch wurde diese Anlage im Jahre 1900 wieder verkauft.

Für eine Reihe von Jahren war hierdurch dem Bedürfnisse genügt und der Dion'sche und Meyer'sche Speicher konnte wieder abgetreten werden. Nachdem aber in neuerer Zeit die Zufuhr von

Getreide per Wasser stark zugenommen, überhaupt das Geschäft an Ausdehnung immer weiter gewonnen hatte, ausserdem aber auch die maschinelle Einrichtung der

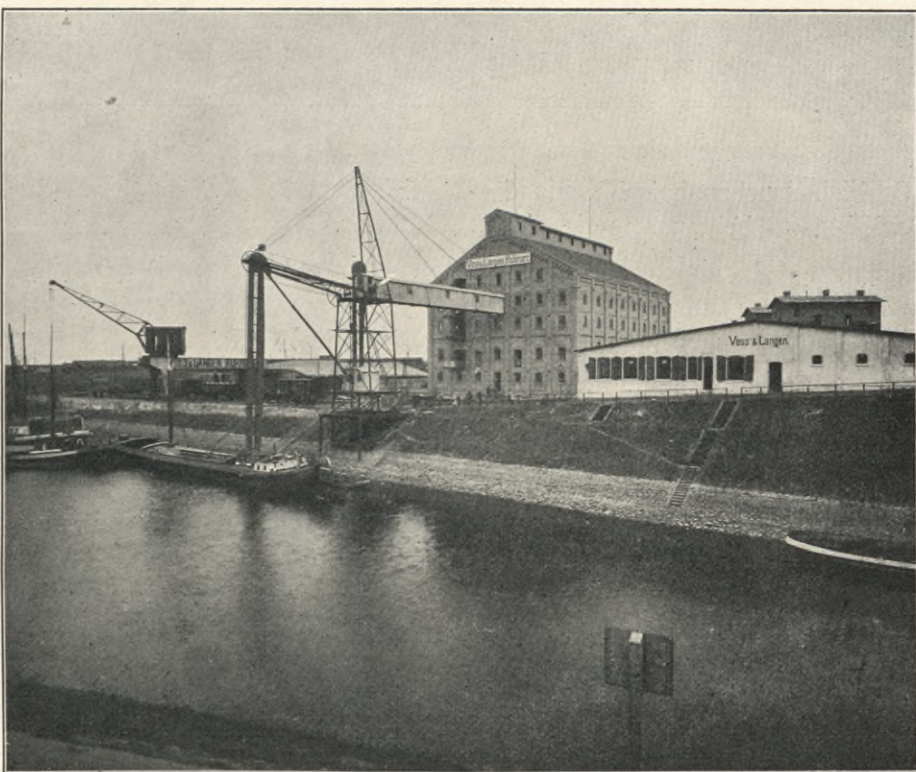
neueren Getreidespeicher einen sehr verbesserten, rationelleren Betrieb ermöglichte, entschloss sich die Firma im Frühling dieses Jahres zum Bau eines zweiten grossen mit den modernsten Einrichtungen versehenen Getreidespeichers und vergrösserte ihren Betrieb gleichzeitig durch Aufnahme der Spedition von Massenschwergut und Stückgütern, zu welchem Zweck sie einen für diese Güter bestimmten eigenen Speicher und einen elektrischen Portalkran erbaute. Die ganze Anlage, zu welcher auch noch der frühere Milchsack'sche

speiter abgebrannte Speicher, der von Voss & Langen käuflich erworben und als einstöckiger Speicher wieder aufgebaut wurde, hinzukam, liegt im Südhafen Ruhrort, dicht an der Krimbrücke. Als Betriebskraft sowohl für die Getreidespeicher und Elevatoranlage, wie auch für den Kranbetrieb wurde Elektrizität gewählt; den Strom hierzu liefert das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk Essen. Die Firma Voss & Langen ist somit die erste in Ruhrort, welche die elektrische Kraft im Hafen für ihren Betrieb verwendet.

Nunmehr hat die Firma Platz für 150 000 Sack à 100 kg in ihren Getreidespeichern (siehe die Abbildungen). In dem Schuppen für Stückgüter befindet sich eine zollfreie Niederlage, auch sind der Firma



Getreidespeicher im Alten Hafen.



Neuer Getreidespeicher mit Elevatorbetrieb und elektrischem Kran im Südhafen.

Abbildungen). In dem Schuppen für Stückgüter befindet sich eine zollfreie Niederlage, auch sind der Firma

XXIV. Abteilung: Emmerich und Lobith.

Deutsche und holländische Grenzstation.

Aug. Lancelle.

Spediteur. Die Firma, welche 1831 gegründet wurde, hat die Agenturen folgender grossen Reedereien: Der Cöln-Düsseldorfer-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft-Cöln, der Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, Frankfurt a. M. und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Mannheim. Ausserdem besitzt Lancelle die Hauptagentur der niederrheinischen Güter-Assekuranz-Gesellschaft in Wesel.

Lensing & Brockhausen.

Die Firma wurde im November 1862 gegründet und befasste sich zunächst mit Zollabfertigungs-Geschäften aller Art. Durch die Wandlung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat sich der Betrieb zu seinem heutigen Stande entwickelt.

Heute vertritt die Firma als Generalvertreter: die Niederländ. Dampfschiff - Reederei, Rotterdam; ferner als Vertreter: die Rheinische Transport - Gesellschaft William Egan & Co., Frankfurt; die Dampfschiffahrts - Gesellschaft „Neptun“, Bremen; die Niederrheinische Dampf - Schleppschiffahrts Gesellschaft in Düsseldorf; den Rhein - Schrauben-



Bureaux und Brückenschiffe der Firma Lensing & Brockhausen in Emmerich.

dampferdienst, Rotterdam; den Rheinischen Lloyd, Transport-A.-G., Antwerpen; die Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft für See-, Fluss- u. Landtransporte in Dresden; sie übernimmt Transporte aller Art zu Wasser und zu Lande.

Ferner täglicher Personen - Verkehr nach Rotterdam — Frankfurt und Zwischenstationen.

Dem Abfertigungs- und Speditions-Betriebe dienen zwei eigene Brücken - Schiffe, eine

Steuerabfertigungsstelle im eigenen Geschäftshause, ferner eigenes Rollfuhrwerk und grosse trockene Lagerräume. Telephone No. 8. Telegr.-Adr.: Brockhausen.

C. Spaarmann.

Agenturen, Spedition, Commission und Zollabfertigung. Gegründet 1838. Vertreter verschiedener Güter - Dampf- und Schleppschiffahrts-Gesellschaften für Rhein- und See-Transport. Direkte Verladungen von und nach Nord- und Ostsee, England, Mittelmeer u. s. w. sowie den Rheinhäfen.

Geschw. Stevens.

Im Jahre 1824 wurde das Geschäft von dem Grossvater des derzeitigen Inhabers, dem Kaufmann Johann Heinrich Stevens, gegründet.

Die Firma befasst sich mit der Rhein-, See- und Bahn-Spedition nach allen Ländern, sowie der Zollabfertigung aller Schiffs- und Bahngüter, insbesondere der Eisenerz-, Getreide- und Holzladungen.

Sie ist Vertreterin vieler Rhein- und See-Dampfschiffahrts - Gesellschaften und Rangfahrten hinsichtlich der Spedition und Zollabfertigung.

Der Firma ist ferner von der Königl. Preussischen,

der Niederländ. Staats-Eisenbahn, sowie der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft die bahnamtliche Spedition übertragen worden.

Endlich besitzt sie die Eigenschaft als Havarie-Kommissar der dem Rheinschiff-Register-Verband angehörenden Versicherungs-Gesellschaften. Im vorigen Jahre ist der Firma auf ihr Ansuchen seitens der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Essen die Konzession zur Anlage eines Bahn-Anschlussgleises nach dem Rheine erteilt worden, um mittels moderner Umschlag-Vorrichtungen einen Güterverkehr über Emmerich zu leiten.

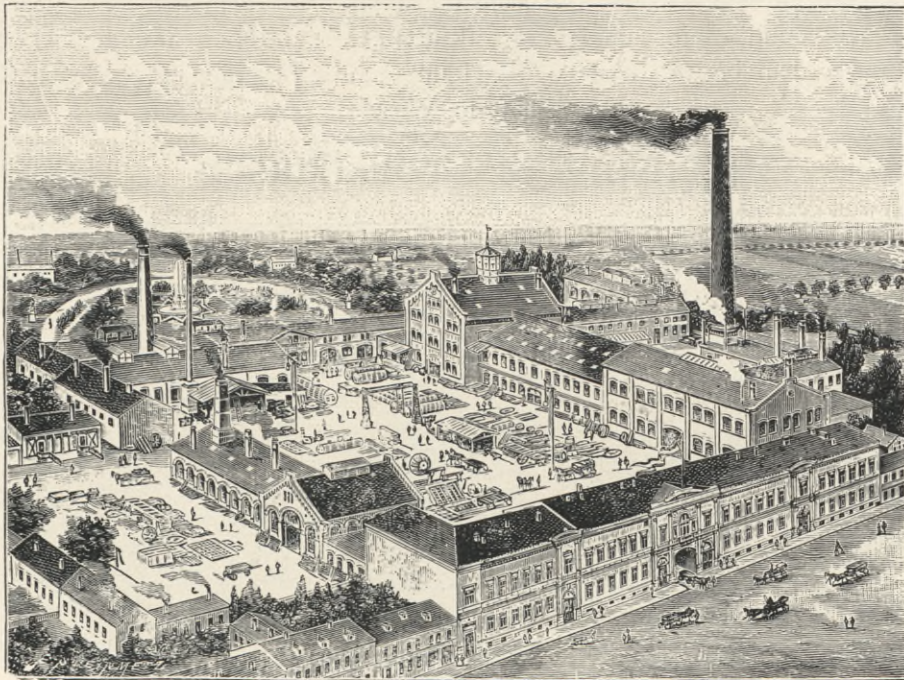
D. G. van Hüls, Lobith.

Die Firma wurde im Jahre 1832 von dem Herrn Derk Gerhard van Hüls, dem Stiefvater des derzeitigen Inhabers des Herrn T. van Reemen gegründet. Sie befasst sich mit der zollamtlichen Abfertigung (Ein- und Ausclariung) des Schiffsverkehrs an der Deutsch-Holländ. Rheingrenze und ist Vertreterin einer grösseren Anzahl namhafter Schiffahrts-Unternehmungen und von Speditionshäusern. Telegr.-Adr.: Vanhüls, Lobith.

XXV. Abteilung: Schiffswerft von Gebr. Sachsenberg G. m. b. H., Rosslau a. Elbe, Filiale Cöln-Deutz.

Am 8. März 1904 waren 60 Jahre verflossen, seit das Werk der Firma Gebrüder Sachsenberg in Rosslau an

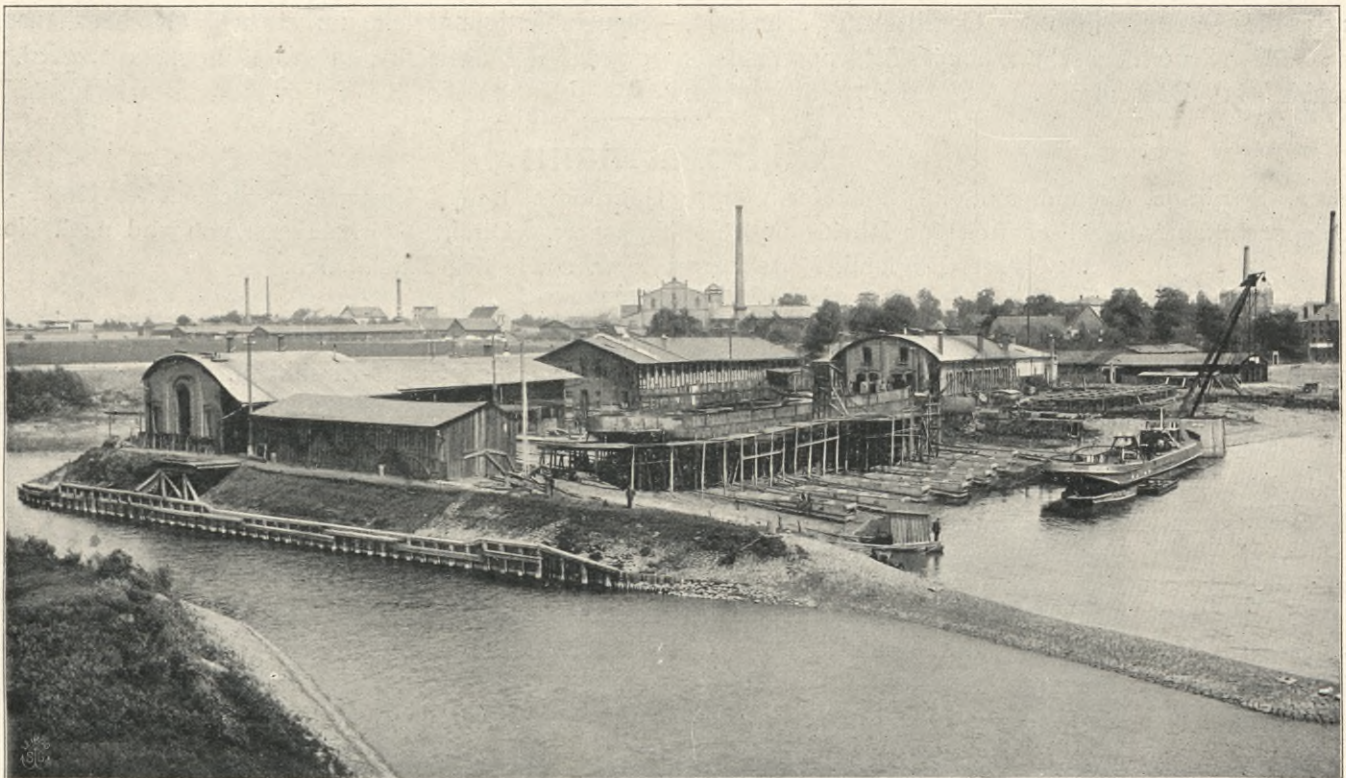
Die Maschinenfabrik, welche anfangs nur Reparaturen an Maschinen und landwirtschaftlichen Geräten ausführte,



Maschinenfabrik in Rosslau.

der Elbe gegründet wurde. Aus kleinen Anfängen hat es sich durch eine stete Fortentwicklung zu der Stellung

baute im Jahre 1849 die erste Dampfmaschine, war aber bald gezwungen, bei dem infolge des wachsenden Um-



Kesselschmiede und Schiffswerft in Rosslau.

emporgearbeitet, welche es jetzt unter den Werften einnimmt.

satzes stetig sich vermehrenden Personal die Werkstätten mehr und mehr auszubauen und den Betrieb zu erweitern.

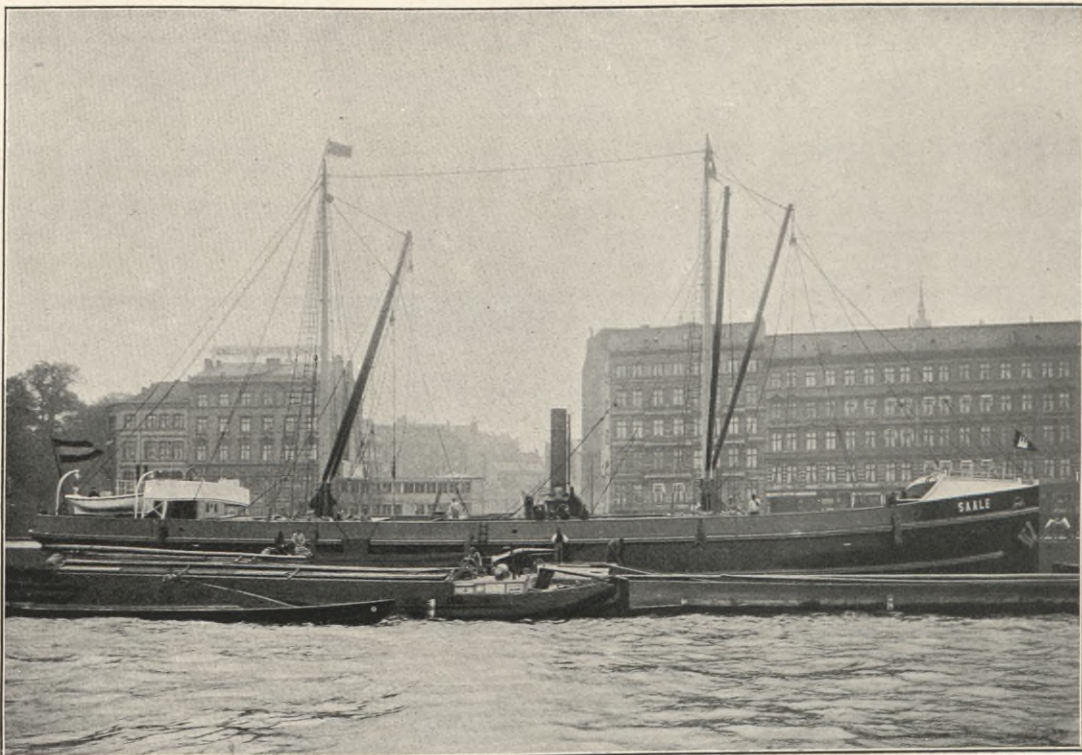
XXVI. Abteilung: Hamburg.

Hamburg-Amerika-Linie, Rheindienst.

Durch Deutschlands mächtigsten und tiefsten Strom, den Rhein, sind die grossen Flusshäfen der Rheinprovinz, wie Köln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort etc., gleich Seehäfen mit Deutschlands grösstem Seehandelsplatz Hamburg verbunden. Der Handelsverkehr zwischen Hamburg und der Rheinprovinz bedient sich infolgedessen auch des Seeweges heute mit grosser und — wie die neuesten Aufzeichnungen des handelsstatistischen Bureaus in Hamburg für das letztvergangene Jahr 1903 wiederum zeigen — auch mit ständig wachsender Lebhaftigkeit. Das letzte Jahr

Jahr mit 647 762 dz und 19,5 Millionen Mark ermittelt. Noch viel erheblicher stellte sich der Fortschritt in der überhaupt noch lebhafteren Warenausfuhr Hamburgs dar: ausgeführt wurden im Jahre 1903 nicht weniger als 16, Millionen dz für 53,3 Millionen Mark, während im Jahre 1902 erst 922 156 dz im Werte von 39,6 Millionen Mark den Seeweg nach der Rheinprovinz nahmen.

Die aus diesen Zahlen ersichtliche letztjährige Zunahme des hamburg-rheinländischen Seeverkehrs und Handels kommt auch in ihrer ungewöhnlichen Höhe nicht eigentlich



hatte ganz besonders namhafte Fortschritte aufzuweisen. Es kamen von der Rheinprovinz über See in Hamburg an: 86 Schiffe mit 37 310 Registertons, während im Jahre vorher 80 Schiffe mit 32 912 Registertons gezählt wurden; es gingen im Jahre 1903 von Hamburg 99 Schiffe mit 40 056 Registertons ab, im Jahre 1902 machten denselben Weg erst 80 Schiffe mit 34 364 Registertons. Die von diesen Schiffen vermittelte Wareneinfuhr aus der Rheinprovinz über See nach Hamburg wurde vom handelsstatistischen Bureau für das Jahr 1903 mit 863 403 dz im Werte von 25,2 Millionen Mark, für das vorhergehende

überraschend. Am 1. April 1902 richtete die Hamburg-Amerika-Linie einen Seeleichterdienst zwischen Hamburg und den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf und Cöln ein, der in regelmässig 6tägigen Intervallen dem Handel ein ziemlich bedeutendes Mehr an Tonnage zur Verfügung stellte und aller Voraussicht nach dahin führen musste, den Seeverkehr zwischen Hamburg und der Rheinprovinz kräftig zu steigern. Wie das Jahr 1903, das zum erstenmal einen Ueberblick über ein ganzes Betriebsjahr auch des Rheinschleppdienstes der Hamburg-Amerika-Linie gestattet, deutlich zeigt, sind die Erwartungen, die sich an

die Einstellung der neuen Tonnage knüpften, in Erfüllung gegangen.

Der Rheinschleppdienst der Hamburg-Amerika-Linie war von vornherein eine eigenartige Neuerung innerhalb des hamburg-rheinischen Seeverkehrs. Zwar wurden früher schon ähnliche Schiffe anderer Gesellschaften zwischen Rhein und Elbe geschleppt, aber doch nur in gelegentlicher Fahrt und nur zur Beförderung geschlossener Ladungen von Massengütern. So kamen im Jahre 1901 erst 6 Seeleichter von der Rheinprovinz nach Hamburg herein und ein Seeleichter ging ab; im Jahre 1903 sind dagegen in Hamburg einkommend 40 Leichterschiffe mit 25 757 Registertons und ausgehend 53 mit 34 491 Tons gezählt worden. Für den regelmässigen Betrieb und zur Beförderung von Stückgütern in grösseren Mengen, sowie zum stationsweisen Dienst besteht zwischen den beiden Strömen ausser dem Dienst der Hamburg-Amerika-Linie auch heute noch kein anderer mit geschleppten Seeschiffen. Die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, die allerdings den Seeleichterbetrieb zu grosser Entwicklung gebracht hat, kommt hier nicht in Vergleich, weil sie ihre Schiffe von Seehafen zu Seehafen, nicht aber stationsweise einen Strom hinauf und hinab fahren lässt.

Den Rheindienst der Hamburg-Amerika-Linie versehen 4 geräumige, eigens für „grosse Fahrt“ konstruierte Seeschleppkähne, die bei 1300 Tons Ladefähigkeit 4 m tief gehen und mit allen Einrichtungen versehen sind, um selbst bei schwerem Wetter die Seefahrt zu ermöglichen. Diese Schiffe — im allgemeinen Mosel, Donau, Saale und Lahn,

zuweilen durch andere Leichter vermehrt — haben mehrere grosse Räume, die durch bewegliche Schotten nach Bedarf auch in viele kleine Räume zerlegt werden können; denn im Verkehr vom Rhein wird viel Langeisen verschifft und infolgedessen sind hier grosse Räume erwünscht, während die von Hamburg ausgehende Ladung umgekehrt viele kleine Räume verlangt. Im Gegensatz zu anderen Leichterbetrieben wird immer nur 1 Schiff auf See geschleppt, so dass die Rheinleichter der Hamburg-Amerika-Linie eine ebenso sichere Beförderung wie Dampfer bieten, nur dass der Motor vom Ladeschiff getrennt und anderweitig verfügbar gemacht werden kann, solange die Schiffe laden und löschen. Die Assekuranzunternehmen stehen diesem eigenartigen und zweckmässigen Betriebe heute auch durchaus sympathisch gegenüber. Zum Schleppen auf See dienen die neugebauten 630 Pferdekraft starken Schraubenschlepper Krautsand und Stade; auf dem Rheine treten dagegen die Rheinschlepper in Tätigkeit.

Wenn der Rheindienst der Hamburg-Amerika-Linie anfänglich auch grossem Misstrauen begegnete, hat er doch in 2½ Jahren seine Leistungsfähigkeit und Nützlichkeit erwiesen. Die absolute Zuverlässigkeit des Betriebes hat dem Gesamtverkehr zwischen Elbe und Rhein eine nennenswerte Belebung gebracht; ohne dass die anderen Linien einen Entgang an Gütern zu beklagen hatten, haben die neuen Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie durchweg volle Ladung aus- und eingehend gefunden. Es war eine ständige Vermehrung der Fahrten notwendig, und weitere Fahrzeuge werden demnächst eingestellt werden müssen.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hamburg“, m. b. H., Elberheinlinie.

Die Gesellschaft unterhält unter dem Namen Elberheinlinie einen direkten Dampferverkehr zwischen Ham-

Durchfrachtverkehr nach sämtlichen Plätzen des Mittel- und Oberrheins.



Kabellegung Helgoland-Caxhaven, Oktober 1903, mit dem Dampfer „Düsseldorf“ der Dampfschiffahrts-Ges. Hamburg, G. m. b. H., Elberheinlinie.

burg und Cöln, sowie Zwischenstationen. Es finden regelmässig wöchentlich Abfahrten von Hamburg und Cöln ohne Umladung in Rotterdam statt.

Telephon Amt I No. 6736.

Telegr.-Adr.: Elberheinlinie, Hamburg.

Der Niederrhein.



Anhang zu der anlässlich
der IV. ordentlichen Haupt-
versammlung des Vereins
rheinischer Binnenschiffahrts-
interessenten am 17. Septem-
ber 1904 herausgegebenen

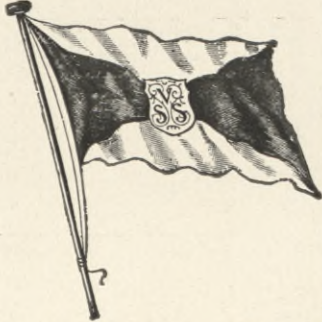
Sondernummer.



**Die bedeutendsten Hafen-
und Werft-Anlagen des
deutschen Rheingebietes.**



(Die Pläne sind nach dem Gesichtspunkt hergestellt, dass die Lagerplätze, Speditionsplätze, Niederlagen, Lagerhäuser, Magazine und sonstigen Niederlassungen der einzelnen Firmen daraus zu ersehen sind).



Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung.

Centrale in Mannheim C. 7, 8. Bureaux in: Ruhrort, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen.

Schiffspark 152 erstklassige eiserne Schiffe, Ladefähigkeit 2,925,435 Ctr.

Der grösste in einer Firma vereinigte Schiffsraum auf dem Rheine.

Schwimmkran zur schnellen Abfertigung der Schiffe an den Seehäfen. Dampflichter mit Excavator für Getreide und andere Produkte zur raschen Leichterung der Schiffe im Gebirge bei eintretendem Kleinwasser und bei gutem Wasser zur prompten Abfertigung der Schiffe in Mannheim, nach dem Oberrhein, Kehl-Strassburg i. Els.

Getreidelager nebst Elevator, elektrischer Kran mit Lager für alle Produkte im Rheinauhafen Mannheim.

Werftanlagen und Lager, Dampf- und elektrische Kranen im Mühlauhafen in Mannheim. Eigene feste Ladequais in Rotterdam und Amsterdam.

Wert der Schiffe Mark 7,600,000, Garantie-Kapital Mark 708,000.

Beförderungsquantum pro Jahr mindestens 1,460,000 Tonnen.

Fracht- und Abfertigungsbureaux in:

Rotterdam, F. A. Voigt & Co.; Amsterdam, Voigt & Geber, Transport-Mij.; Antwerpen, Steinacher & Rueff; Mannheim, Geber & Mader, M. 44; Ruhrort, Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Ges. m. b. H.; Ruhrort, Gesellschafter T. Schürmann Söhne.

Agenturen in:

Mainz-Gustavsburg, L. Lyssenhopp & Co., G. m. b. H., Lagerhallen in Mainz und Gustavsburg; Frankfurt a. M., O. Rudolph & Co., Transport-Gesellschaft, Lagerhallen am Hafen und Güterbahnhof; Strassburg i. Els.-Kehl, Joh. Ph. Gruber.

Vertreter in:

Hamburg, Carl W. Pohl, Deichstrasse 49; Zürich, Jos. Bloch-Metzler; Basel, Steinacher & Rueff.

Verfrachtungen aller grösseren Transporte über den Rhein und allen mit demselben in Verbindung stehenden Wasserstrassen von und nach „allen“ Plätzen.

Regelmässige direkte Fahrten von und nach: Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bingen, Mainz-Gustavsburg, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl, Strassburg i. Els. mit **täglichen** Abfahrten.

Telegrammadressen:

Mannheim, für Direktion „Rheinstrom“, für Schiffsabfertigung für Mannheim-Ludwigshafen, „Gebermader“.

Ruhrort, Inspektion Urmetzer.
Rotterdam, Voigtco.
Amsterdam, Voigtgeber.
Antwerpen, Spedition.
Mainz, Nordlloyd.
Frankfurt a. M., Frachtbureau Rudo;
Inspektion Roedig.
Strassburg i. Els., Spediteur Gruber.
Hamburg, Nordpohl.
Basel, Spedition.
Zürich, Joobloch.

Telephon No.:

1615 für Direktion
551 „ Schiffsabfertigung
275 „ Frachtbureau
404 „ Werfthalle
1685 „ Lagerhaus Rheinau
284
2161, 2466, 5525
5682
133, 3406
532
2479, 5191
5846
299
1723
4028
—

Vorsitzender der Gesellschaft ist Herr Rat **Ernst Bassermann, Mannheim**, Rechtsanwalt und Mitglied des Deutschen Reichstages. — Geschäftsführer sind die Herren: **Karl Schaefer** und **Fritz Müller**. — Die Bank der Gesellschaft ist die Fa. **W. H. Ladenburg & Söhne, Mannheim**.

Strassburg i. E.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 32,1 ha. Länge der Ladeufer 7,6 km. 20 Dampfkranen (davon im Besitz der Hafenverwaltung 6), 6 elektrische Kranen (1 im Besitz der Hafenverwaltung), 3 Handkranen (1), 2 Silospeicher, 2 Magazinspeicher, 9 andere Lagerhäuser, 4 Zollniederlagen. Industrielle Anlagen: 1 Getreidemühle, 1 Dampfschneidemühle, 1 Farbenfabrik, 1 Steinsägerei, 1 Stuckfabrik, 1 Blechwalzfabrik, 1 Maschinenfabrik, 1 Brikettfabrik, 1 Cementsteinfabrik.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung, Strassburg - Neudorf i. E. Ausser Schleppegebühren werden keine Abgaben erhoben. Der Hafen hat unmittelbaren Eisenbahnanschluss nach Station Strassburg-Neudorf.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 2470, Güter: 777 616 t, Abgegangen beladene Schiffe: 1073, Güter: 183 516 t.

Kehl.

Staatlicher Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 46,6 ha. Länge der Ladeufer 11,1 km. 9 elektrische Kranen, 1 Handkran (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Silospeicher, 2 Lagerhäuser für andere Güter, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 3 Kohlenfirmen, 2 Holzhandlungen, 1 Dampfsägerei, 1 Kalkbrennerei, 1 chemische Fabrik, 1 Wollfabrik, 1 Cellulosefabrik, 1 Holzspedition, 1 Kreide- und Kittfabrik.

Genauer Titel der Verwaltung: Grossherzogliche Güterverwaltung Kehl. Abgaben werden nicht erhoben. Eisenbahnanschluss nach dem Bahnhof Kehl.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufene beladene Schiffe: 351, Güter: 126 077 t, Abgegangen beladene Schiffe: 126, Güter: 19 697 t.

Karlsruhe.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser: 19 ha. Länge der Ladeufer 4,5 km. 1 Dampfkran, 10 elektrische Kranen (davon 7 im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Schwimmkran (ebenfalls im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Silospeicher, 2 Werfthallen, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 1 Thomasschlackenmahlwerk.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtisches Hafenamts Karlsruhe. Ausser Schleppegebühren werden keine Abgaben erhoben. Eisenbahnanschluss: Karlsruhe-Hafen.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufene beladene Schiffe 1867, Güter: 447 727 t, Abgegangen beladene Schiffe: 381, Güter: 97 331 t.

Rheinau.

Staatlicher Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 35,9 ha. Länge der Ladeufer 11,5 km. 8 Dampfkranen, 18 elektrische Kranen (davon 3 im Besitz der Hafenverwaltung), 5 elektrische Verladebrücken, 1 Silospeicher, 1 Magazinspeicher, 5 Lagerhäuser für andere Güter, Zollabfertigungsstelle. Industrielle Anlagen: 5 chemische Fabriken, 2 Brikettfabriken, 1 Stahlwerk, 1 Eisengiesserei, 1 Seifenfabrik, 1 Zündholzfabrik, 2 Kabelabriken, 1 Elektrizitätswerk, 1 Düngemittelniederlage, 10 verschiedenen Firmen gehörige Kohlenlager mit Verladeeinrichtungen, darunter das Rheinisch-Westfälische Kohlsyndikat mit 86000 qm Flächeninhalt, sowie 22 verschiedene andere grössere und kleinere Anlagen und Unternehmungen.

Genauer Titel der Verwaltung: Grossherzogliche Badische Staatseisenbahn. Abgaben werden nicht erhoben. Eisenbahnanschluss nach den Stationen: Rheinau und Neckarau.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 1642, Güter: 980 048 t. Abgegangen beladene Schiffe: 1628, Güter: 197 643 t.

Mannheim.

Staatlicher und städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 286,5 ha. Länge der Ladeufer 27,4 km. 1 Kipper, 3 Rutschvorrichtungen (im Besitz und Betrieb der Hafenverwaltungen), 60 Dampfkranen (im Besitz der Hafenverwaltungen 10), 46 elektrische Kranen (14), 2 Handkranen (1), 9 Aufzüge mit Dampftrieb, 12 feststehende, 4 fahrbare Elevatoren, 7 Silospeicher, 18 Magazinspeicher, 52 Speicher für sonstige Güter. Zollniederlagen. Industrielle,

Anlagen: 4 Dampfschneidemühlen, 2 Getreidemühlen, 1 Gewürzmühle, 2 Schiffswerften, 1 Gummifabrik (Weichgummi), 1 Gypsmühle, 2 Chemische Fabriken, 1 Zellstofffabrik, 1 Jutefabrik und 1 Asphaltfabrik. Sonstige Lagerplätze: 47 Kohlenlager, 21 Holzlager, 5 Eisenlager, 19 Petroleumtanks, 5 Leinöltanks und 1 Petroleumlager (Bahneigentum).

Genauer Titel der Verwaltung: Betrieb: Grossherzogliche Güterverwaltung Mannheim, Aufsicht: Grossherzogliches Hauptzollamt Mannheim.

Abgaben werden nicht erhoben. Eisenbahnanschluss: Hauptgüterbahnhof Mannheim. Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 14995, Güter: 4 678 371,5 t. Abgegangen beladene Schiffe: 5483, Güter: 10 910 361 t.

Ludwigshafen.

Staatlicher Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 54,1 ha. Länge der Ladeufer 9,7 km. 22 Dampfkranen (davon 6 im Besitz der pfälzischen Eisenbahn, 11 staatlich), 13 elektrische Kranen (davon 11 im Besitz der pfälzischen Eisenbahnen, 1 staatlich), 11 Elevatoren, 1 Handkran (staatlich), 5 Silo- und Bodenspeicher, 3 Magazinspeicher, 12 Lagerhäuser für sonstige Güter, 2 Petroleumlager, 1 Benzinlager, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 2 chemische Fabriken, 1 Walzmühle, 2 Säge- und Hobelwerke, 1 Schiffswerft.

Genauer Titel der Verwaltung: Königliches Hauptzollamt Ludwigshafen, beziehentlich Direktion der Königlich bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen. Für die Hafengebauten ist zuständig: das Strassen- und Flussbauamt, Speyer. Abgaben werden nicht erhoben. Eisenbahnanschluss: Bahnhof Ludwigshafen und Mundenheim.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 7398. Güter: 1 455 933 t. Abgegangen beladene Schiffe: 4533. Güter: 459 662 t.

Worms.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 7,7 ha. Länge der Ladeufer 5,1 km. 6 Dampfkranen, 1 Handkran (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Silospeicher, 6 Magazinspeicher, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 1 Dampfschneidemühle, 1 Oelmühle, 1 Getreidemühle, 1 Chemische Fabrik, 1 Syrupfabrik, 1 Tonwerk, 2 Farbwerke, 1 Möbelfabrik, 1 Russ- und Teerfabrik, 1 Terrazoplaten- und Terracottafabrik, 1 Maschinenfabrik, 1 alkoholfreie Weinfabrik.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafendirektion Worms. An Gebühren werden erhoben: a) Wertgebühren, je nach Art der Güter, b) Hafenschutzgeld bei Eis und Hochwasser, nach dem Tarif vom 8. Juli 1893, der zur Zeit revidiert wird. Eisenbahnanschluss nach Bahnhof Worms.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 3994. Güter: 228 811 t. Abgegangen beladene Schiffe: 1705. Güter: 86 638 t.

Frankfurt am Main.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 4,275 ha. Länge der Ladeufer 7,1 km. 4 Dampfkranen, 26 hydraulische Kranen, 1 Handkran, 6 Ladekranen für Handbetrieb an den Werfthallen und Lagerhäusern (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Silospeicher, 1 Bodenspeicher für Getreide und andere Güter, 10 Lagerschuppen und Güterhallen (5 im Besitz der Hafenverwaltung), 2 Zollniederlagen. Industrielle Anlagen: 1 Schrotmühle, 1 Schiffswerft, 1 Petroleumtankanlage.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafen- und Lagerhausverwaltung, Frankfurt a. M. Ausser den Mainschiffahrtsabgaben wird erhoben: Schutzgeld bei Eis und Hochwasser nach dem Tarif vom 26. Dezember 1897. Eisenbahnanschluss: der rechtsmainische Hafen an den Hauptgüterbahnhof und Ostbahnhof Frankfurt; der linksmainische Hafen an die Station Sachsenhausen.

Der Verkehr des Hafens im Jahre 1903 betrug: Eingelaufen beladene Schiffe: 6920. Güter: 1 305 032. Abgegangen beladene Schiffe: 6894. Güter: 288 286 t.

Offenbach am Main.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 4,2 ha. Länge des Ladeufers 3,2 km. 3 elektrisch betriebene Kohlenverladebrücken (im Besitz der Hafenverwaltung), 4 Dampfkranen, 1 elektrischer Kran, 1 Handkran (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Magazinspeicher für Getreide. Industrielle Anlagen: 1 Petroleumtanklager.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung Offenbach a. M. Abgaben werden erhoben: a) Wertgebühren nach dem Gewicht der Ladung, b) Schutzgeld bei Eisefahrt und Hochwasser nach dem Tarif vom 13. Mai 1902. Eisenbahnanschluss: Station Offenbach-Neu.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 1295. Güter: 176 723 t. Abgegangen beladene Schiffe: 25. Güter: 2614 t.

Würzburg.

Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 2,70 ha. Länge der Ladeufer 0,60 km. 1 elektrischer Kran (im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Magazinspeicher, Zollabfertigungsstelle.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Lagerhausverwaltung Würzburg. Abgaben werden nicht erhoben. Eisenbahnanschluss: Würzburg Hauptbahnhof. Der Verkehr des Hafens ist bis jetzt noch nicht konstatiert worden.

Mainz.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 50,9 ha. — Länge der Ladeufer 7 km. — 2 Dampfkranen, 13 hydraulische Kranen, 1 Handkran (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Silospeicher, 1 Magazinspeicher, 4 Lagerhäuser für sonstige Güter, 12 Werfthallen, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 1 Hobelwerk, 1 Getreidemühle, 1 Säge- und Hobelwerk, 1 Maschinenfabrik und Kesselschmiede, 1 Schiffsreparaturwerkstätte.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafen- und Lagerhausverwaltung Mainz. An Abgaben werden erhoben: a) Ufergeld nach dem Gewicht der ans Ufer ausgeladenen Mengen, b) Hafenschutzgeld bei Eintritt von Eis und Hochwasser laut Tarif vom 5. Juni 1902. Eisenbahnanschluss: Hauptgüterbahnhof Mainz.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe und Dampfer: 19325, Güter 666 708 t. Abgegangen beladene Schiffe und Dampfer: 13196, Güter: 59 653 t.

Bingen.

Werft-Wasserfläche des Hafens und der der Stadt überwiesenen Wasserfläche vor der Werft bei Mittelwasser 188 qm. Länge der Ladeufer 1,8 km. 4 elektrische Kranen im Besitz der Hafenverwaltung, 3 Handkranen (davon 1 im Besitz der Verwaltung), 1 Magazinspeicher für Getreide, 9 Lagerhäuser für andere Güter, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 1 Petroleumtank, 2 Kohlenlager mit Hochbahn.

Genauer Titel der Verwaltung: Grossherzogliche Bürgermeisterei, Bingen. An Abgaben wird erhoben: Ufergeld nach dem Gewicht der Ladung nach dem Tarif vom 10. November 1899. Eisenbahnanschluss: Station Bingen.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 5772. Güter: 107 140 t. Abgegangen beladene Schiffe: 5802. Güter: 77 408 t.

Der oberhalb der Stadt befindliche Sicherheitshafen ist seitens des Staates der Stadt Bingen zur Einrichtung und Benutzung als Handelshafen zur Verfügung gestellt worden und wird nach eingetretener Bedürfnisse entsprechend ausgebaut werden.

Oberlahnstein.

Hafen. Länge der Ladeufer 1,390 km. 2 Dampfkranen, 1 Handkran im Eigentum der Eisenbahnverwaltung, 1 Magazinspeicher für Getreide, 4 Lagerschuppen. Industrielle Anlagen: 2 Farbmühlen, 1 Getreidemühle, 2 Schiffshellinge.

Genauer Titel der Verwaltung: Königliche Wasserbauinspektion Diez a. d. Lahn. An Abgaben werden erhoben: a) 2 Pfg. pro Tonne für Ein- und Ausladen für einen Zeitraum von 14 Tagen; b) $\frac{1}{2}$ Pfg. pro Tonne für 24 stündige Benutzung des Hafens; c) Winterkosten als Sicherheitshafen 8 Pfg. pro Tonne von Schiffen und 10 Pfg. pro qm von Dampfschiffen, nach dem Tarif vom 31. Dezember 1896. Eisenbahnanschluss Station: Oberlahnstein.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 906. Güter: 54 882 t. Abgegangen beladene Schiffe: 586. Güter: 208 786 t.

Coblenz.

Hafen und Werft. Länge der Ladeufer 1,9 km. 1 Dampfkran, 1 elektrischer Kran, 3 Handkranen (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 7 Güterschuppen, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 2 Schiffswerften.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtisches Hafen- und Werftbahnamt Coblenz. An Gebühren werden erhoben: a) Werftgeld, b) Krangeld, c) Lagergeld, d) Werftbahngebühren nach den Tarifen (zu a, b und c) vom 15. November 1900 und (zu d) vom 10. Juli 1901. Eisenbahnanschluss Station: Coblenz-Mosel.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 3190. Güter: 57 474 t. Abgegangen beladene Schiffe: 2257. Güter: 24 193 t.

Köln.

Hafen zu Köln, Werft zu Köln-Deutz. Wasserfläche des Hafens bei Mittelwasser 5,63 ha. Länge der Ladeufer: Köln linksrheinisch senkrecht 4,7 km mit Gleisanschluss, liegend 3,4 km, wovon 400 m mit Gleisanschluss. Köln-Deutz rechtsrheinisch senkrecht 0,670 km mit Gleisanschluss, wovon 0,550 km noch im Bau, 1 Kohlentrichter (im Besitz der Hafenverwaltung), 9 Dampfkranen, 1 elektrischer Kran, 2 Handkranen, 31 hydraulische Kranen, 3 Getreideelevatoren (sämtlich im Privatbesitz). 1 Silospeicher, 2 Magazinspeicher, 15 Lagerhallen für andere Güter, 1 Spirituslagerhalle, 1 Zollniederlage, 2 Revisionshallen mit Lagerräumen. Industrielle Anlagen: 1 Spiritustankanlage, 2 Holzlager, 3 Holzschneidereien, 1 Asphaltlager.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung Köln. An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Krangebühren, Wiegegebühren, Verladegebühr für Ent- bzw. Beladung der Waggons pp., Werftlagergebühren und Schutzgeld nach dem Tarif vom 3. Juli 1900. Eisenbahnanschluss nach der Station Köln-Hafen linksrheinisch bzw. Köln-Deutz B.-M. rechtsrheinisch.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 7922. Güter: 724 289 t. Abgegangen beladene Schiffe: 5669. Güter: 241 192 t.

Im rechtsrheinischen Hafengebiet beträgt die Länge des senkrechten Werftes gegenwärtig nur 120 m; ein neues Werft von 550 m Länge nähert sich der Vollendung. Ausser den z. Zt. dort im Betrieb befindlichen 1 fahrbaren Getreideelevator und 2 Dampfkranen von 2500-3500 kg Tragfähigkeit werden bei Inbetriebnahme der neuen Werftstrecke sofort 2 elektrische Kranen von 4000 kg Tragfähigkeit Aufstellung finden, denen jedenfalls bald weitere folgen werden. Ausserdem wird der sogenannte Schnellert zu einem grossen Industriehafen ausgebaut, wofür die Arbeiten bereits in Angriff genommen worden sind.

Mülheim am Rhein.

Hafen-Wasserfläche bei Mittelwasser 9,8 ha. Länge der Ladeufer 2,75 km. 8 Dampfkranen, 1 Handkranen (im Besitz der Hafenverwaltung), 2 Lagerhäuser, 1 Zollniederlage.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Werftverwaltung Mülheim am Rhein. An Abgaben werden erhoben: Werft- und Krangebühren nach dem Tarif vom 8. Juli 1900. Eisenbahnanschluss: Köln-Deutz.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 2848, Güter: 237 129 t, Abgegangen beladene Schiffe: 2429, Güter: 62516 t.

Neuss.

Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 13,9 ha. Länge der Ladeufer 2,1 km. 2 Handkranen (im Besitz der Hafenverwaltung), 1 Silospeicher, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 2 Dampfsäge- und Hobelwerke, 1 Oelmühle, 2 Mahlmühlen, 1 Petroleumanlage mit drei Petroleumtanks.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung Neuss. An Abgaben werden erhoben: a) Ufergeld nach dem Gewicht der Ladung 1 bzw. 2 Pfg. pro 100 kg, b) Hafenschutzgeld bei Eintritt von Eis und Hochwasser von 1 bis 20 t M. 1,00 und so steigend bis 200 t M. 11,00. Ueber 200 t wird nicht berechnet, für Dampfschiffe M. 18,00 laut Tarif vom 10. Januar 1902. Eisenbahnanschluss: Güterbahnhof Neuss.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 1166. Güter: 308 852 t. Abgegangen beladene Schiffe: 180. Güter: 9809 t.

Der Hafen wird im kommenden Winter nach den Plänen des Kgl. Regierungsbaumeisters Herwig umgebaut, wobei das linke Erftufer zur Schaffung ausreichender Gleisanlagen und sonstiger Verkehrseinrichtungen gegen das jetzige Hafenbecken vorgeschoben wird. Die dazu erforderlichen Erdmassen werden dem rechten Ufer entnommen, welches gleichfalls mit Gleisanlage, Zufuhrstrassen und Verladevorrichtungen ausgestattet wird. Auf dieser Seite verpachtet die Stadt Neuss rund 200 Morgen Industrieterrain, welches mit Eisenbahn- und Hafenanschluss versehen ist. Für künftige Erweiterungen ist ein dem jetzigen Becken paralleles stumpf endigendes zweites Becken vorgesehen.

Düsseldorf.

Hafen-Wasserfläche bei Mittelwasser 40,5 ha. Länge der Ladeufer 11,2 km. 26 elektrische Kranen (davon 23 im Besitz der Hafenverwaltung), 3 Magazinspeicher für Getreide, 3 Lagerhäuser für andere Güter; Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 3 Dampfsäge- und Hobelwerke, 1 Kesselfabrik, 1 Drogenappreturanstalt, 2 Grossschreinereien, 1 Melassefütterfabrik.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung Düsseldorf. An Abgaben werden erhoben: a) Werftgebühr von zu Wasser ankommenden Gütern, b) Schutzgeld von Schiffen, die im Hafen nicht löschen oder laden, nach dem Tarif vom 1. Dezember 1901. Eisenbahnanschluss nach der Station Düsseldorf-Hafen.

Der Verkehr des Hafens im Jahre 1903 betrug: Eingelaufen beladene Schiffe: 685 975 t. Abgegangen beladene Schiffe: 148 852 t.

Crefeld.

Neuer Hafen im Bau begriffen. Voraussichtliche Vollendung 1905.

Uerdingen.

Werft. Länge der Ladeufer 1,4 km. 4 Dampfkranen (davon 2 im Besitz der Verwaltung), 1 Handkran (im Besitz der Verwaltung), 1 Silospeicher, 1 Magazinspeicher, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 1 Dampfschneidemühle, 1 Getreidemühle, 2 Oelmühlen, 3 Zuckerraffinerien.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Werftverwaltung Uerdingen. An Abgaben wird erhoben: Werftgeld nach dem Tarif vom 3. Dezember 1898. Eisenbahn-Anschluss: Station Uerdingen-Werft.

Der Verkehr des Werftes betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 5775. Güter: 126843 t. Abgegangen beladene Schiffe: 2363. Güter: 36242 t.

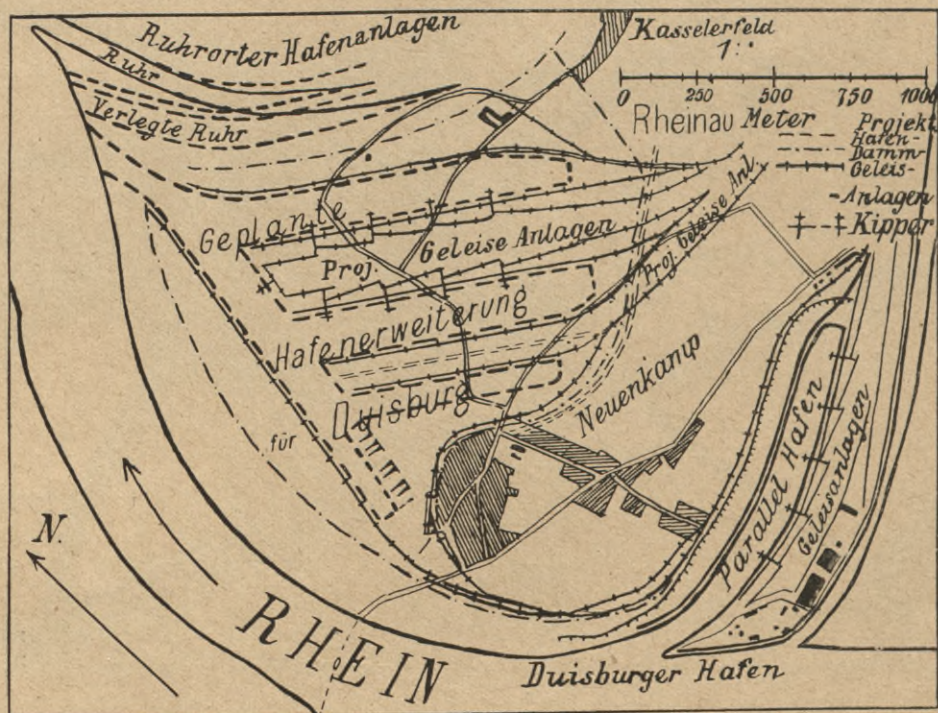
Duisburg.

Städtischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 42,5 ha. Länge der Ladeufer: 11 km. 8 Kipper (sämtlich im Besitz der Hafenverwaltung), 22 Dampfkranen, 1 hydraulischer Kran, 2 elektrische Kranen, 2 Handkranen (1), 17 Getreide-Elevatoren, 5 Silospeicher, 24 Magazinspeicher, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 4 Dampfschneidemühlen, 3 Dampfobelwerke, 3 Getreidemühlen, 1 Oelmühle, 3 Petroleumtanks, 2 Schiffswerften.

Genauer Titel der Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung Duisburg. An Abgaben werden erhoben: a) Hafengeld nach der Tragfähigkeit der Schiffe, b) Ufergeld nach dem Gewicht der Ladung, c) Hafenschutzgeld bei Eintritt von Eis und Hochwasser, nach dem Tarif vom 2. Juli 1902. Eisenbahnanschluss: Station Duisburg Hafen.

Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 4508, Güter: 2027664 t. Abgegangen beladene Schiffe: 8956, Güter: 4212745 t.

Plan der projektierten erweiterten Hafenanlagen zu Duisburg



Situationsplan 1:25000.

Ruhrort.

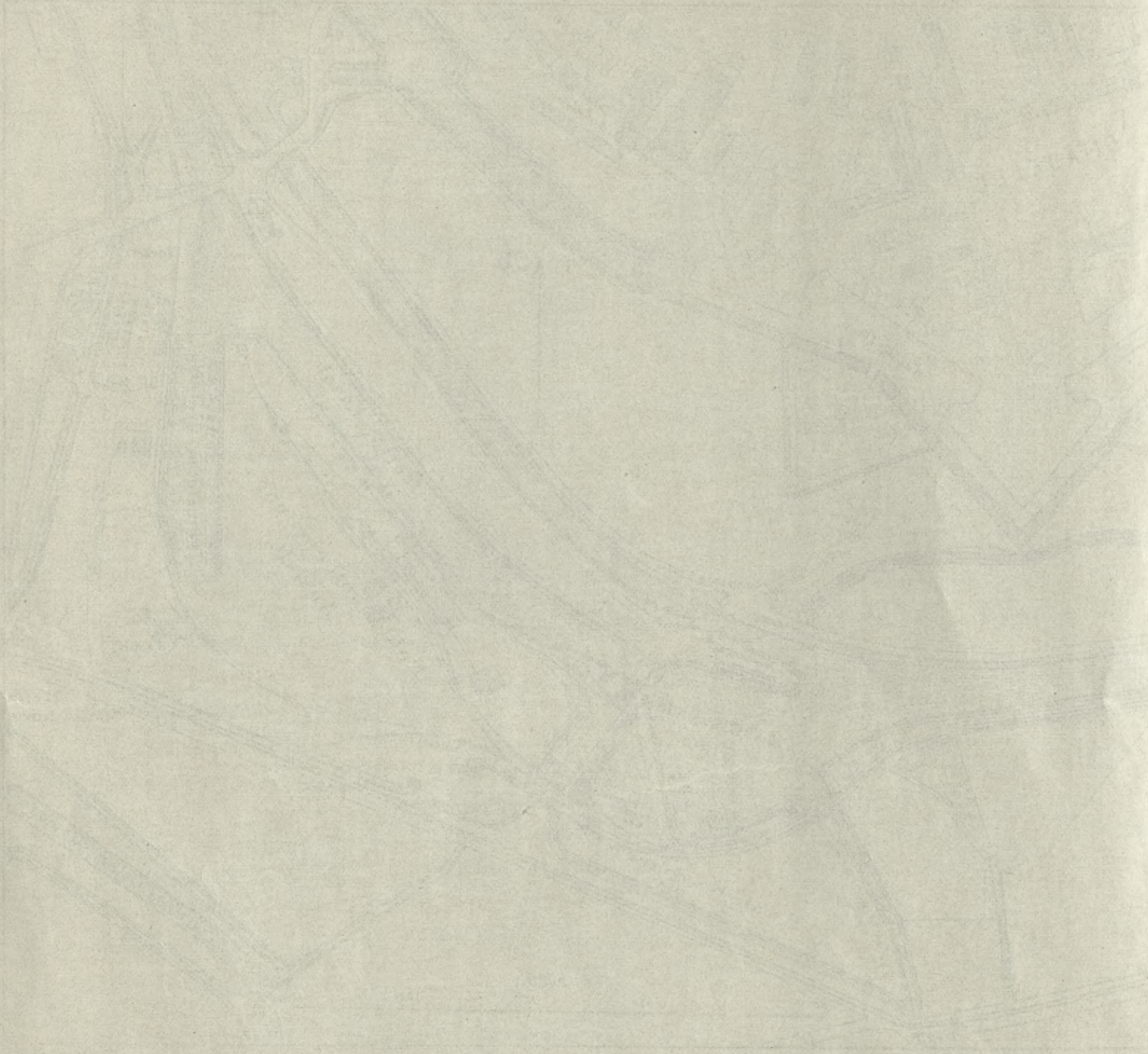
Fiskalischer Hafen. Wasserfläche bei Mittelwasser 51,3 ha. Länge der Ladeufer 12,3 km. 10 Kipper, (davon 8 im Besitz der Hafenverwaltung), 35 Dampfkranen, (1), 1 elektrischer Kran, 3 Handkranen (1), 3 Getreide-Elevatoren, 1 Silospeicher, 4 Magazinspeicher, Zollniederlage. Industrielle Anlagen: 3 Dampfschneidemühlen, 1 Getreidemühle, 1 Oelmühle, 1 Farbholzmühle, 1 Zementfabrik, 5 Schiffswerften.

Genauer Titel der Verwaltung: Königliche Hafenverwaltung Ruhrort. Abgaben: die gleichen wie Duisburg nach demselben Tarif. Eisenbahnanschluss: Station Ruhrort Hafen.

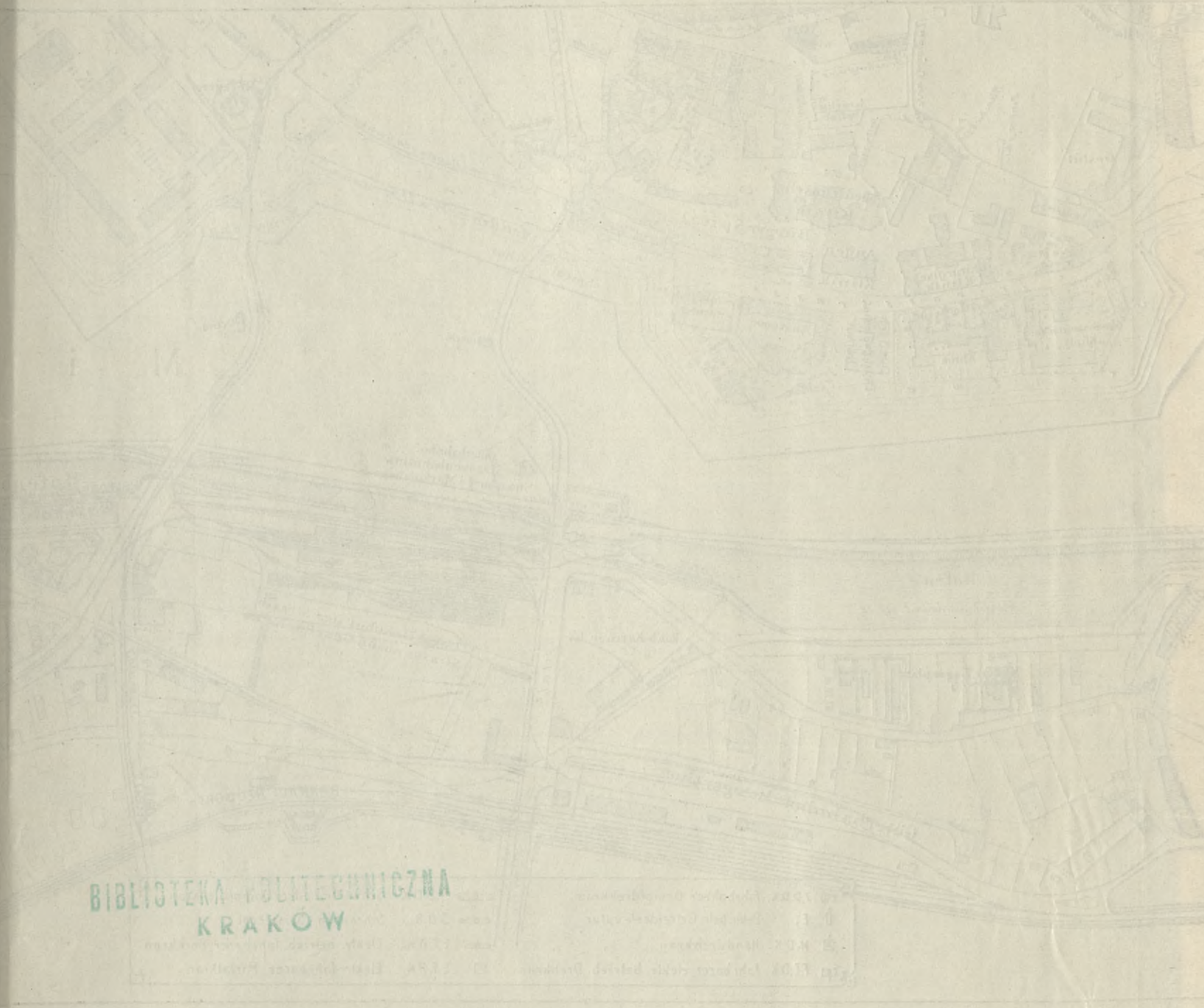
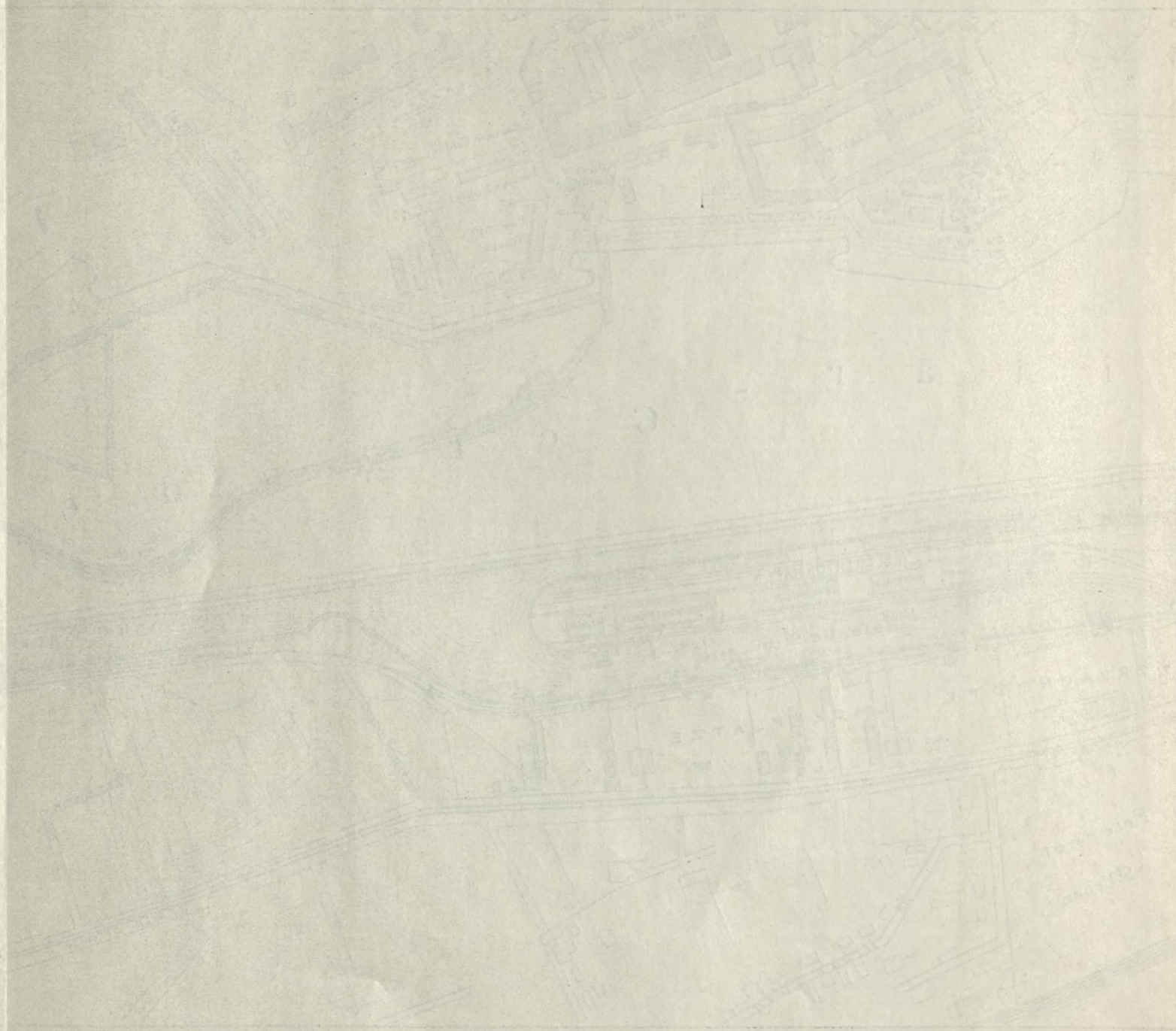
Der Verkehr des Hafens betrug im Jahre 1903: Eingelaufen beladene Schiffe: 3203, Güter: 1890773 t. Abgegangen beladene Schiffe: 22288, Güter: 6446415 t.

Strassburger Hafen I.



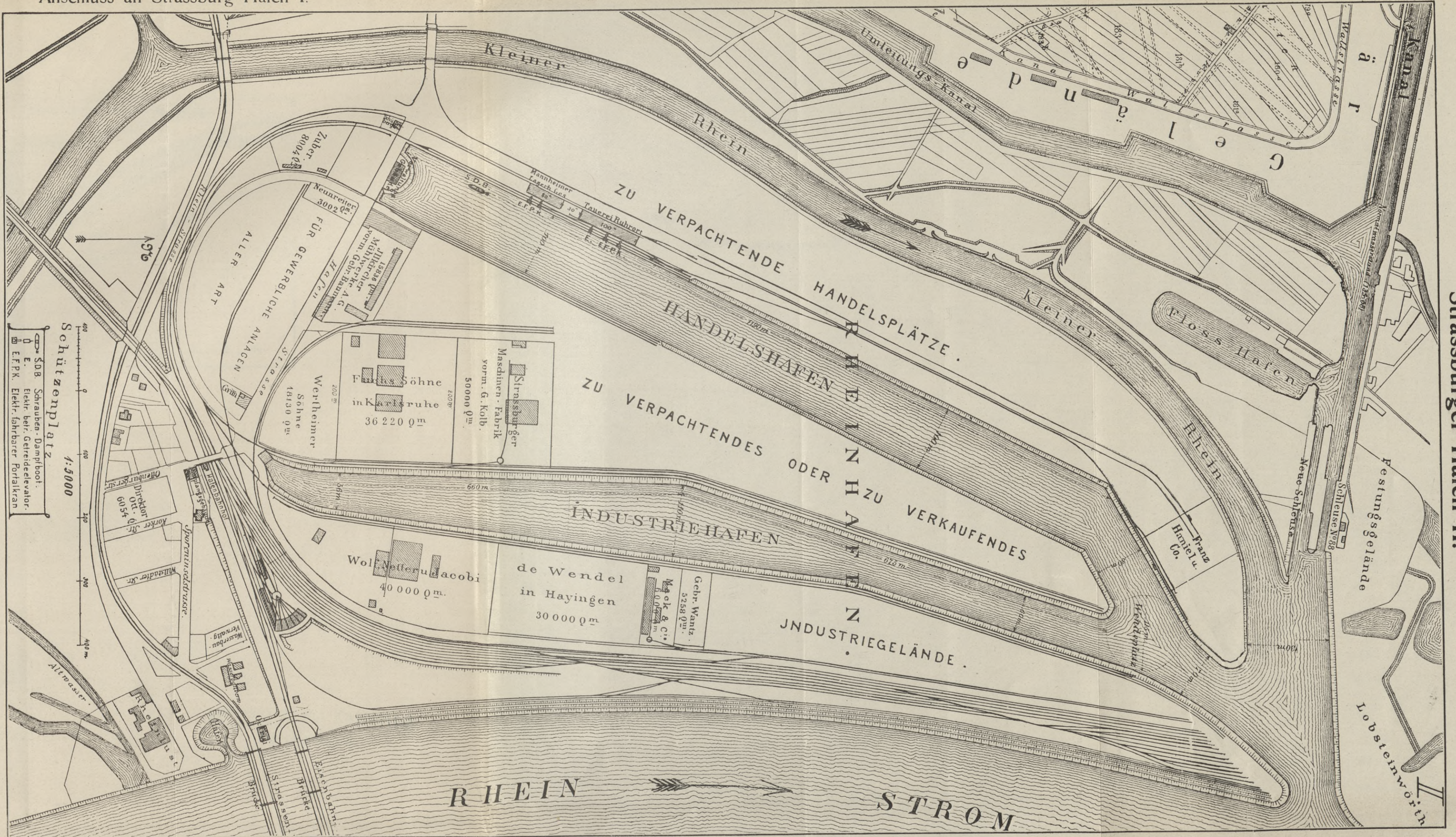


Stassburger Hafen I

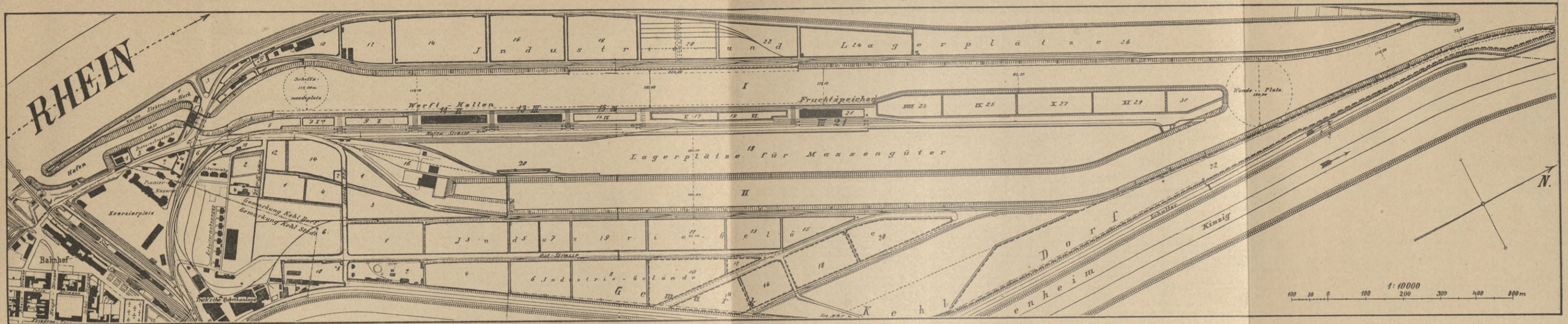


BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

W 1922 roku...
1. 1. 1922
2. 1. 1922
3. 1. 1922
4. 1. 1922



Hafenanlagen von Kehl.



Verzeichnis der Lagerplätze und Hallen im Kehler Hafengebiet mit Uebersichtsplan.

1. Hafenstrasse links.

1. Reichsmilitärverwaltung; Lagerplatz für Brückengeräte.
3. Gr. Eisenbahnverwaltung; Dienstwohngebäude.
5. Strassburger Strassenbahngesellschaft; Uebergabebahnhof.
7. Gr. Eisenbahnverwaltung; Werfthalle Ia (Projekt)
9. " " " I "
11. " " " II (Zoll- und Lagerräume);
13. " " " III (Lagerräume und Bureau A. & E. Nieten, Mannheim)
15. " " " IV (Projekt)
17. " " " V "
19. " " " VI "
21. " " " VII (Fruchtspeicher)
23. " " " Projektierter Lagerplatz
25. " " " "
27. " " " "
29. " " " "
31. " " " "

2. Hafenstrasse rechts.

2. Gr. Eisenbahnverwaltung; Dienstwohngebäude.
4. " " Werkstätte der elektrischen Centrale.

6. Gr. Eisenbahnverwaltung; Lagerplatz des Bahnmeisters Kehl.
8. " " " " " "
10. Fr. Merz, Zimmergeschäft.
12. Gr. Eisenbahnverwaltung; Wirtschaftsgebäude.
14. " " Lager- und Industriepplatz.
16. Joh. Ross Söhne, Sägewerk.
18. Gr. Eisenbahnverwaltung; Lagerplatz für Massengüter.
20. A. & E. Nieten; Holzspeditionsgeschäft.
22. Gr. Wasserbauverwaltung; Lagerplatz der Rheinbauinspektion Offenburg.

4. West (linkes Ufer) des Hafenbeckens I.

4. C. Pflug; Kreide- und Kittfabrik.
6. Gr. Eisenbahnverwaltung; Elektr. Dampfzentrale.
8. E. Deuster; Baumaterialienhandlung.
10. Els. Seifenfabrik; Lagerplatz und Fabrikanlage.
12. J. Mallmann & Cie.; Holzhandlung.
14. Raab, Karcher & Cie., Kohlenlagerplatz.
16. Math. Stinnes; Kohlenlagerplatz.
18. Gr. Eisenbahnverwaltung; öffentlicher Umschlageplatz.
20. " " Kohlenlagerplatz.
22. " " öffentlicher Umschlageplatz.
24. F. Haniel & Co.; Kohlenlagerplatz.
26. Gr. Eisenbahnverwaltung; Lagerplätze.

5. Querstrasse links.

1. C. F. Geiger, Kalkbrennerei.

6. Querstrasse rechts.

2. Reichsmilitärfiskus; Uebungsplatz.
4. " " Wasserstoffgasanstalt.

7. Südstrasse links.

1. Gr. Eisenbahnverwaltung; Industriepplatz.
3. " " " "

8. Südstrasse rechts.

2. Seegmüller & Cie.; Calciumkarbidlager.
4. Gr. Eisenbahnverwaltung; Industriepplatz.
6. L. Trick, Holzlagerplatz.
8. Gr. Eisenbahnverwaltung; Umformerstation.
10. Bad. Els. Wollfabrik; Lagerplatz und Fabrikanlage.

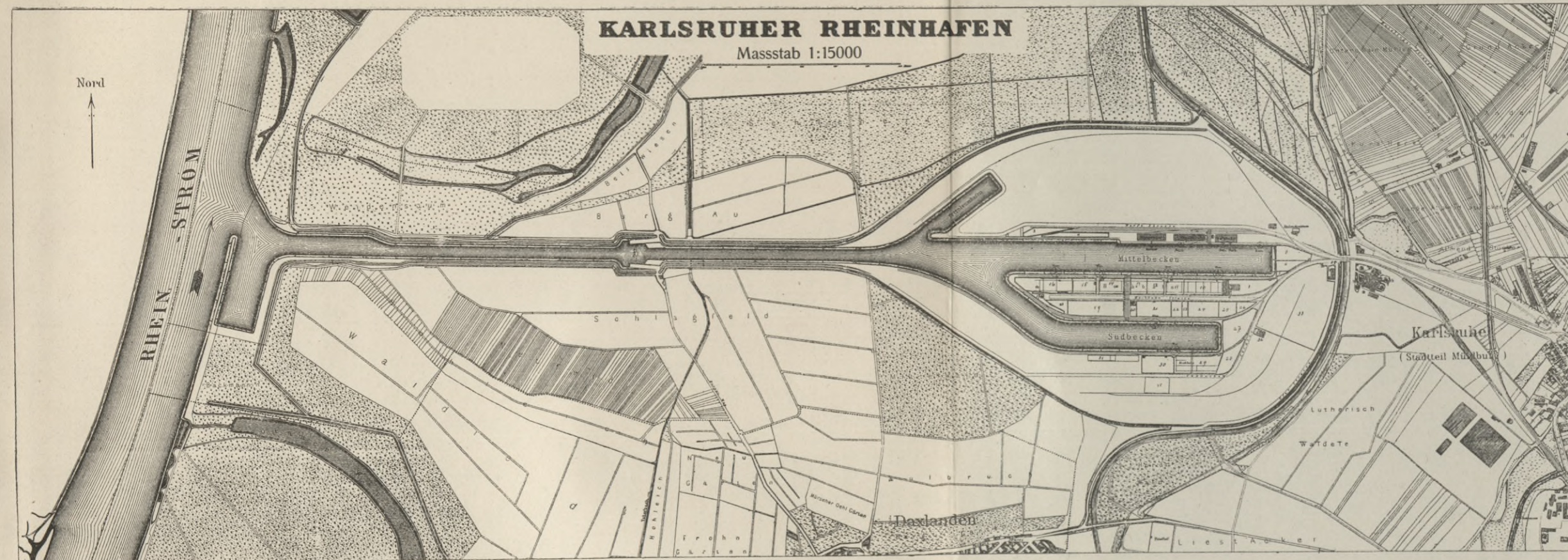
9. Oststrasse links.

1. Gr. Eisenbahnverwaltung; Industriepplatz.
3. " " " "

5. A. Huber; Holzlagerplatz.
7. Gr. Eisenbahnverwaltung; Industriepplatz.
9. " " " "
11. " " " "
13. " " " "
15. " " " "

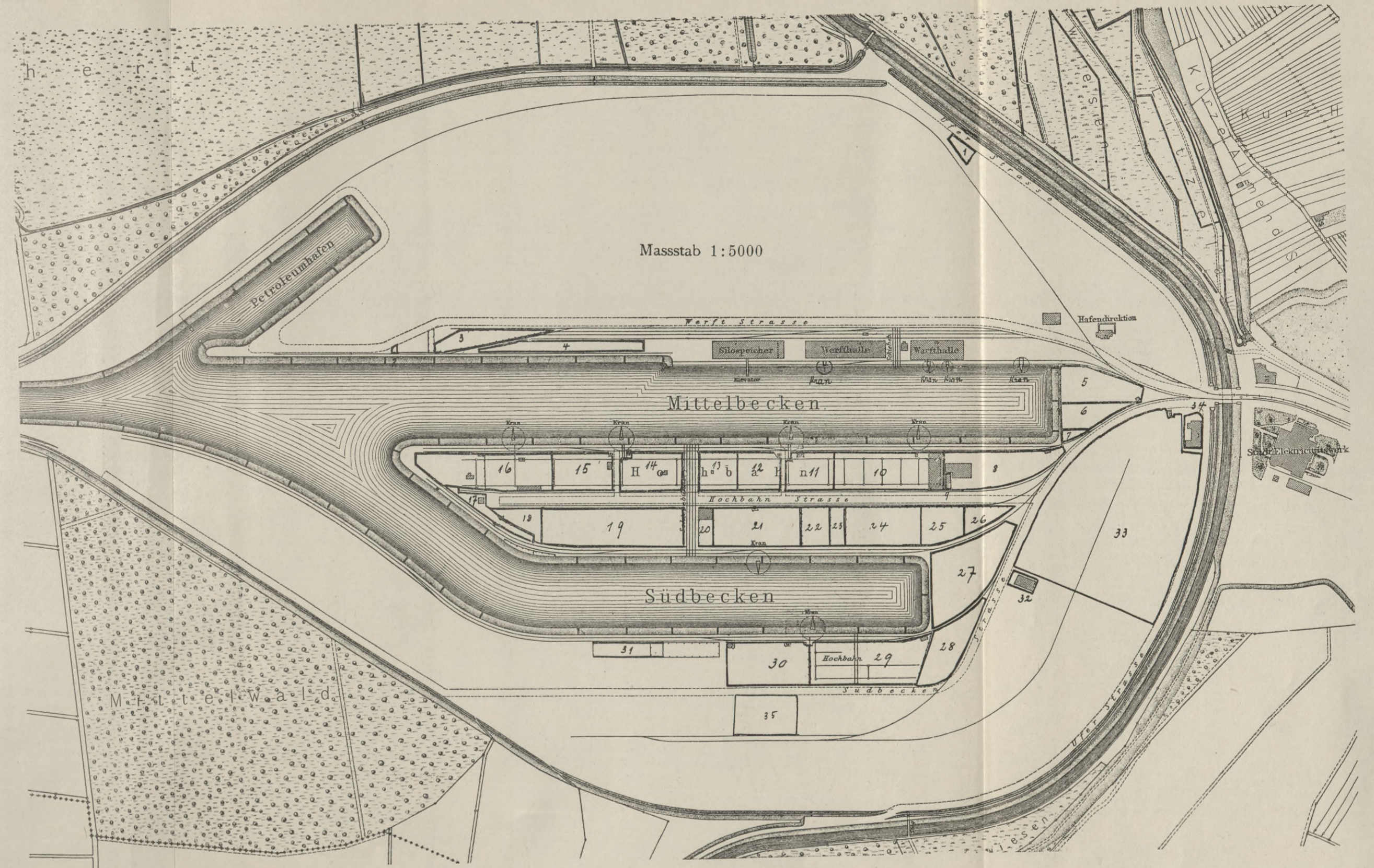
10. Oststrasse rechts.

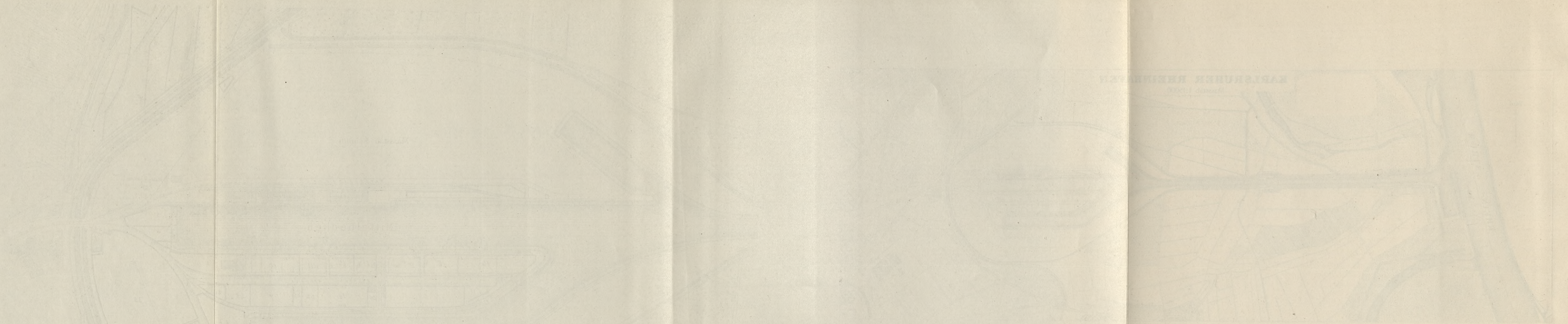
2. Dr. C. Knobloch; Chemische Fabrik.
4. Gr. Eisenbahnverwaltung; Industriepplatz.
6. " " " "
8. " " " "
10. " " " "
12. " " " "
14. " " " "
16. " " " "
18. " " " "
20. " " " "
22. " " Lager- und Umschlagplätze für Baumaterialien.



Verzeichnis der Platzinhaber und des Flächeninhaltes der Plätze.

Platz No. 1	Thomas-Schlacken-Mahlwerk, Karlsruhe	642 qm	Platz No. 13	Heinrich Mülberger, Speyer	2964 qm	Platz No. 25	unvermietet.	
" "	2 A. Frick & Cie., Karlsruhe, Backsteinliefer.	50 "	" "	14 Wilhelm Klusmann, Mannheim	4017 "	" "	26 Nikolus Riedel, Mannheim	8000 qm
" "	3 August & Emil Nieten, Mannheim	2381 "	" "	15 M. Stromeyer, Lagerhaus-Ges. Konstanz	3988 "	" "	28 Max Strauss	4000 "
" "	4 dto.	2900 "	" "	16 Kiefer & Streiber, Karlsruhe	7892 "	" "	29 Gesellschaft f. Brauerei-, Spiritus- u. Presshefenfabrikation vorm. G. Sinner, Grünwinkel	8000 qm
" "	5 Wilh. Kiefer, Kieslieferant, Knielingen	4341 "	" "	17 C. Wagishauser, Mannheim	1808 "	" "	30 Gebr. Mellinshoff, Mülheim a. Ruhr	6000 "
" "	6 Bonner Verblendsteinfabrik in Beuel	1000 "	" "	18 unvermietet.	" "	" "	31 Moritz von Carnap, Mannheim	2000 "
" "	7 Jakob Wegele, Karlsruhe	500 "	" "	19 Math. Stinnes, Mülheim a. Ruhr	5562 "	" "	32 Ruderverein „Sturmvogel“	495 "
" "	8 H. Fuchs Söhne, Karlsruhe	5895 "	" "	20 H. Mülberger, Speier	1004 "	" "	33 H. Fuchs Söhne, Karlsruhe	25000 "
" "	9 Gebr. Ufer, Karlsruhe	200 "	" "	21 Stachelhaus & Buchloh, Mannheim	6034 "	" "	34 Ruderklub „Salamander“	1356 "
" "	10 Winschermann & Cie., Mülheim a. Ruhr	7058 "	" "	22 Ettliger & Wormser, Karlsruhe	1800 "	" "	35 A. Elsasser, Karlsruhe	2500 "
" "	11 Aktiengesellschaft f. Handel u. Schiffahrt	" "	" "	23 Abraham Strauss, Karlsruhe	1000 "			
" "	12 G. A. Disch in Mainz	5871 "	" "	24 L. J. Ettliger, Karlsruhe	5000 "			





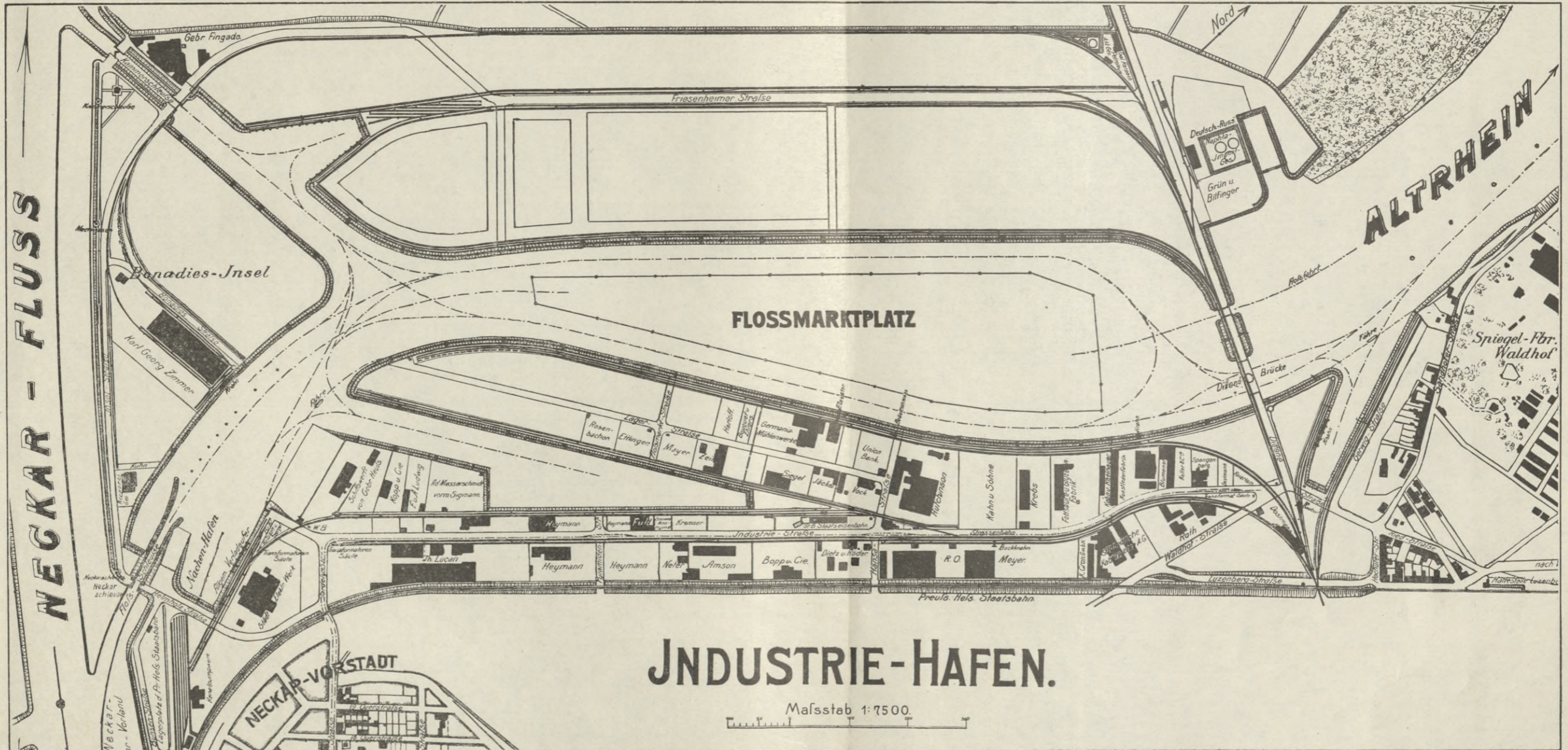
KARLSRUHER RECHENKUNST
MAY 1898

Verzeichnis der Platinblätter und des Flächeninhalts der Platte

Blatt	Größe	Fläche
1	100 mm x 100 mm	10000
2	100 mm x 100 mm	10000
3	100 mm x 100 mm	10000
4	100 mm x 100 mm	10000
5	100 mm x 100 mm	10000
6	100 mm x 100 mm	10000
7	100 mm x 100 mm	10000
8	100 mm x 100 mm	10000
9	100 mm x 100 mm	10000
10	100 mm x 100 mm	10000
11	100 mm x 100 mm	10000
12	100 mm x 100 mm	10000
13	100 mm x 100 mm	10000
14	100 mm x 100 mm	10000
15	100 mm x 100 mm	10000
16	100 mm x 100 mm	10000
17	100 mm x 100 mm	10000
18	100 mm x 100 mm	10000
19	100 mm x 100 mm	10000
20	100 mm x 100 mm	10000
21	100 mm x 100 mm	10000
22	100 mm x 100 mm	10000
23	100 mm x 100 mm	10000
24	100 mm x 100 mm	10000
25	100 mm x 100 mm	10000
26	100 mm x 100 mm	10000
27	100 mm x 100 mm	10000
28	100 mm x 100 mm	10000
29	100 mm x 100 mm	10000
30	100 mm x 100 mm	10000
31	100 mm x 100 mm	10000
32	100 mm x 100 mm	10000
33	100 mm x 100 mm	10000
34	100 mm x 100 mm	10000
35	100 mm x 100 mm	10000
36	100 mm x 100 mm	10000
37	100 mm x 100 mm	10000
38	100 mm x 100 mm	10000
39	100 mm x 100 mm	10000
40	100 mm x 100 mm	10000
41	100 mm x 100 mm	10000
42	100 mm x 100 mm	10000
43	100 mm x 100 mm	10000
44	100 mm x 100 mm	10000
45	100 mm x 100 mm	10000
46	100 mm x 100 mm	10000
47	100 mm x 100 mm	10000
48	100 mm x 100 mm	10000
49	100 mm x 100 mm	10000
50	100 mm x 100 mm	10000

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Mannheimer Häfen: I. Städtischer Industriehafen.



Sondernummer des „Niederrhein“, September 1904. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung dieses Planes in jeder Form untersagt.

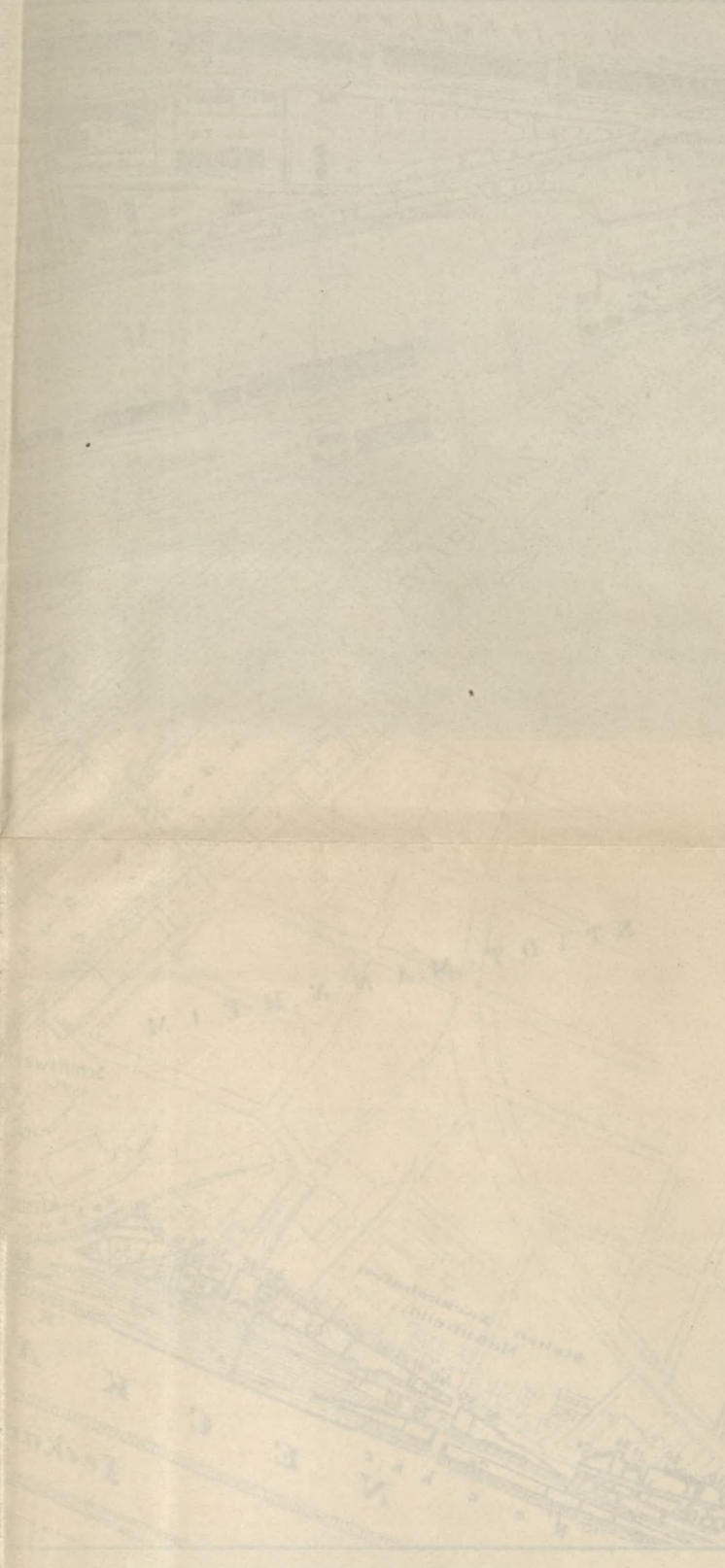
Veröffentlicht 1907 auf 20

Manufaktur
Mannheim

Manufaktur Mannheim II. Färbische Anlagen

Verzeichnis der Fabrikanlagen und Höfen im
Manufaktur Mannheim

1. Färberei
2. Färberei
3. Färberei
4. Färberei
5. Färberei
6. Färberei
7. Färberei
8. Färberei
9. Färberei
10. Färberei
11. Färberei
12. Färberei
13. Färberei
14. Färberei
15. Färberei
16. Färberei
17. Färberei
18. Färberei
19. Färberei
20. Färberei
21. Färberei
22. Färberei
23. Färberei
24. Färberei
25. Färberei
26. Färberei
27. Färberei
28. Färberei
29. Färberei
30. Färberei
31. Färberei
32. Färberei
33. Färberei
34. Färberei
35. Färberei
36. Färberei
37. Färberei
38. Färberei
39. Färberei
40. Färberei
41. Färberei
42. Färberei
43. Färberei
44. Färberei
45. Färberei
46. Färberei
47. Färberei
48. Färberei
49. Färberei
50. Färberei
51. Färberei
52. Färberei
53. Färberei
54. Färberei
55. Färberei
56. Färberei
57. Färberei
58. Färberei
59. Färberei
60. Färberei
61. Färberei
62. Färberei
63. Färberei
64. Färberei
65. Färberei
66. Färberei
67. Färberei
68. Färberei
69. Färberei
70. Färberei
71. Färberei
72. Färberei
73. Färberei
74. Färberei
75. Färberei
76. Färberei
77. Färberei
78. Färberei
79. Färberei
80. Färberei
81. Färberei
82. Färberei
83. Färberei
84. Färberei
85. Färberei
86. Färberei
87. Färberei
88. Färberei
89. Färberei
90. Färberei
91. Färberei
92. Färberei
93. Färberei
94. Färberei
95. Färberei
96. Färberei
97. Färberei
98. Färberei
99. Färberei
100. Färberei

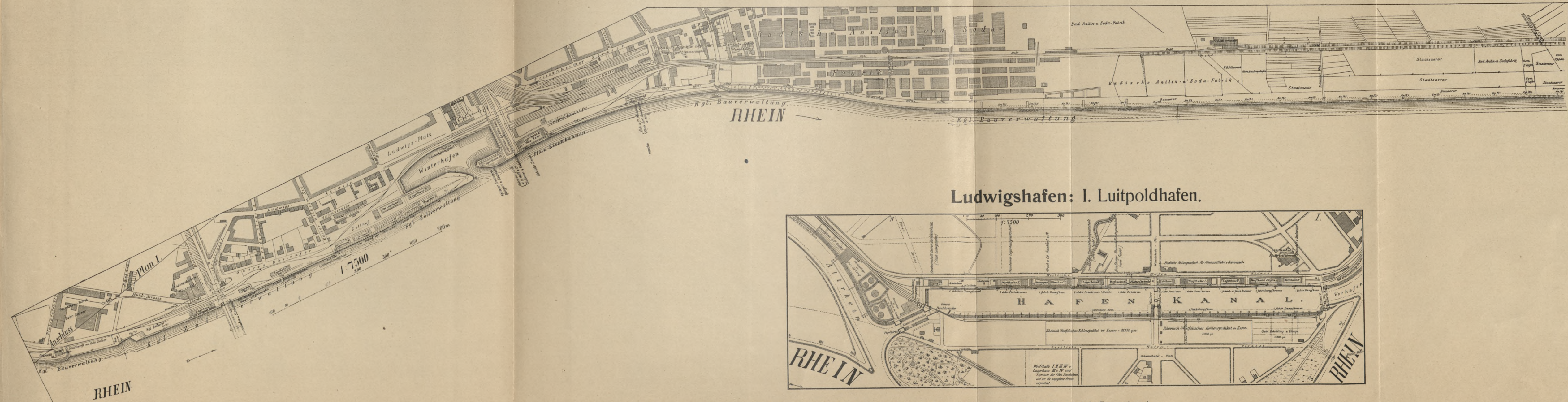


1. Färberei
2. Färberei
3. Färberei
4. Färberei
5. Färberei
6. Färberei
7. Färberei
8. Färberei
9. Färberei
10. Färberei
11. Färberei
12. Färberei
13. Färberei
14. Färberei
15. Färberei
16. Färberei
17. Färberei
18. Färberei
19. Färberei
20. Färberei
21. Färberei
22. Färberei
23. Färberei
24. Färberei
25. Färberei
26. Färberei
27. Färberei
28. Färberei
29. Färberei
30. Färberei
31. Färberei
32. Färberei
33. Färberei
34. Färberei
35. Färberei
36. Färberei
37. Färberei
38. Färberei
39. Färberei
40. Färberei
41. Färberei
42. Färberei
43. Färberei
44. Färberei
45. Färberei
46. Färberei
47. Färberei
48. Färberei
49. Färberei
50. Färberei
51. Färberei
52. Färberei
53. Färberei
54. Färberei
55. Färberei
56. Färberei
57. Färberei
58. Färberei
59. Färberei
60. Färberei
61. Färberei
62. Färberei
63. Färberei
64. Färberei
65. Färberei
66. Färberei
67. Färberei
68. Färberei
69. Färberei
70. Färberei
71. Färberei
72. Färberei
73. Färberei
74. Färberei
75. Färberei
76. Färberei
77. Färberei
78. Färberei
79. Färberei
80. Färberei
81. Färberei
82. Färberei
83. Färberei
84. Färberei
85. Färberei
86. Färberei
87. Färberei
88. Färberei
89. Färberei
90. Färberei
91. Färberei
92. Färberei
93. Färberei
94. Färberei
95. Färberei
96. Färberei
97. Färberei
98. Färberei
99. Färberei
100. Färberei

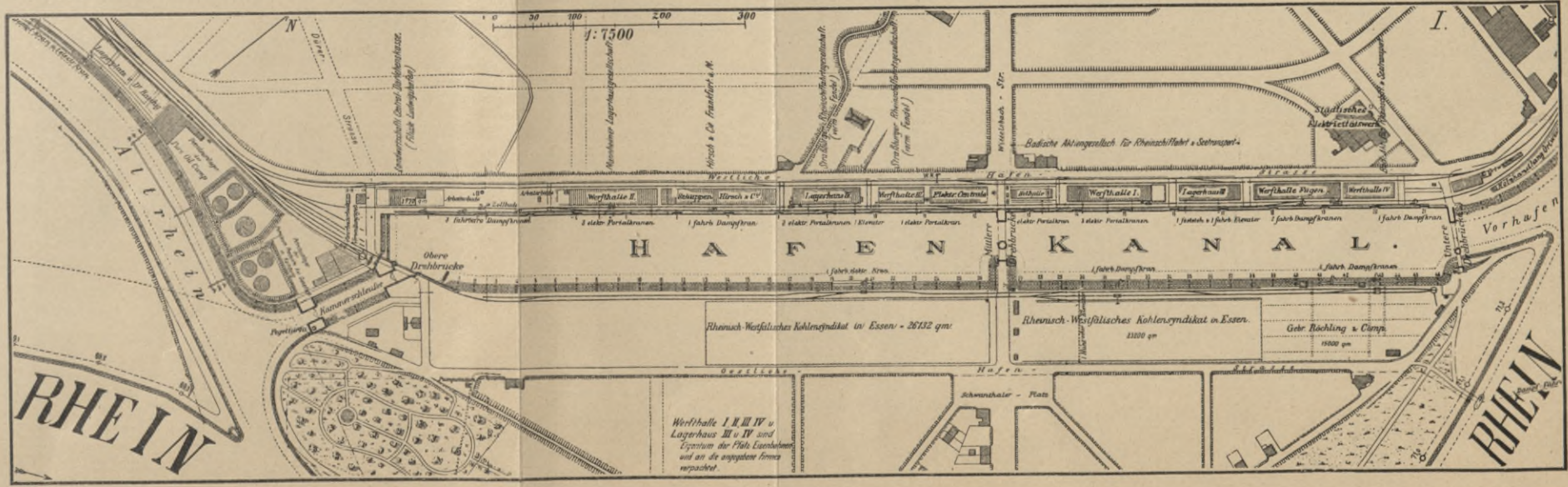
BIBLIOTHEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

1. Färberei
2. Färberei
3. Färberei
4. Färberei
5. Färberei
6. Färberei
7. Färberei
8. Färberei
9. Färberei
10. Färberei
11. Färberei
12. Färberei
13. Färberei
14. Färberei
15. Färberei
16. Färberei
17. Färberei
18. Färberei
19. Färberei
20. Färberei
21. Färberei
22. Färberei
23. Färberei
24. Färberei
25. Färberei
26. Färberei
27. Färberei
28. Färberei
29. Färberei
30. Färberei
31. Färberei
32. Färberei
33. Färberei
34. Färberei
35. Färberei
36. Färberei
37. Färberei
38. Färberei
39. Färberei
40. Färberei
41. Färberei
42. Färberei
43. Färberei
44. Färberei
45. Färberei
46. Färberei
47. Färberei
48. Färberei
49. Färberei
50. Färberei
51. Färberei
52. Färberei
53. Färberei
54. Färberei
55. Färberei
56. Färberei
57. Färberei
58. Färberei
59. Färberei
60. Färberei
61. Färberei
62. Färberei
63. Färberei
64. Färberei
65. Färberei
66. Färberei
67. Färberei
68. Färberei
69. Färberei
70. Färberei
71. Färberei
72. Färberei
73. Färberei
74. Färberei
75. Färberei
76. Färberei
77. Färberei
78. Färberei
79. Färberei
80. Färberei
81. Färberei
82. Färberei
83. Färberei
84. Färberei
85. Färberei
86. Färberei
87. Färberei
88. Färberei
89. Färberei
90. Färberei
91. Färberei
92. Färberei
93. Färberei
94. Färberei
95. Färberei
96. Färberei
97. Färberei
98. Färberei
99. Färberei
100. Färberei

Ludwigshafen: II. Staatshafen und Rheinvorland.



Ludwigshafen: I. Luitpoldhafen.



Sondernummer des „Niederrhein“, September 1904. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung dieses Planes in jeder Form untersagt.

Ludwigshafen II. Stadtkreis und Rhein

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Hafenanlage zu Frankfurt a. Main.



Kohlenhafen.

- | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| 1. Anton Fulda, Frankfurt. | 5. Ph. Kitz, Frankfurt. | 10./11. Winschermann & Co. | 16. G. Engels & Co. | 20. C. G. Faber. |
| 2. Wirsing & Dörtelmann, Frankfurt. | 6./7. Ed. Michels, Frankfurt. | 12./13. Wirsing & Dörtelmann. | 17. W. A. Klein. | 21. G. Kleinschmidt. |
| 3. Anton Fulda, Frankfurt. | 8. Carl Weber. | 14. Ad. Thomae. | 18. C. Erhardt. | |
| 4. Ed. Lejeune, Frankfurt. | 9. Gebr. Haldy. | 15. Weber & Sittig. | 19. Piepmeyer & Oppenhorst. | |

Hafen- und Werftanlagen zu Worms.



- Kohlenlagerplätze:** 1. Kohlenhandlung J. Schmidt. 2. Kohlenhandlung H. Frankenberg. 3. u. 8. Kohlenhandlung Wwe. Guggenheim & Michel. 4. u. 5. Kohlenhandlung Jakob Mayer. 6. Kohlenhandlung C. Dehnen. 7. Kohlenhandlung Stadt Worms. 9. Kohlenhandlung A. Harloff, G. m. b. H.

Hafenanlage zu Frankfurt a. Main.

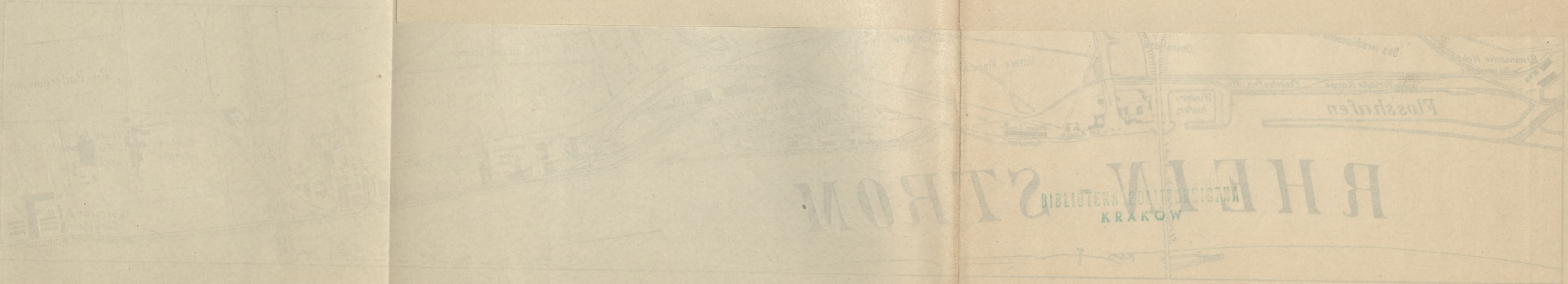


- Kohlentage
- | | |
|--------------------------|--|
| 1. Amm. Földi, Frankfurt | 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. |
|--------------------------|--|

Sondernummer des "Niederstein", September 1901. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Verbreitung dieses Plans ist jeder Form untersagt.

RHEIN-STRÖM

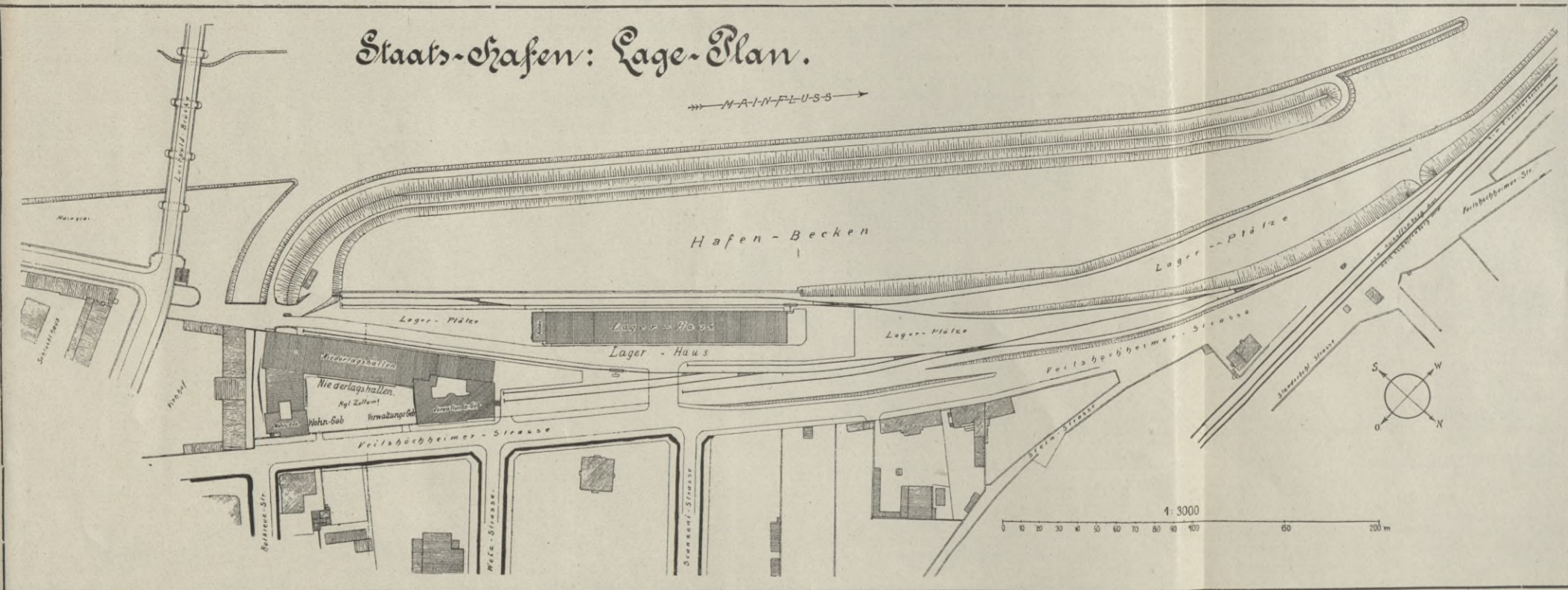
BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKOW



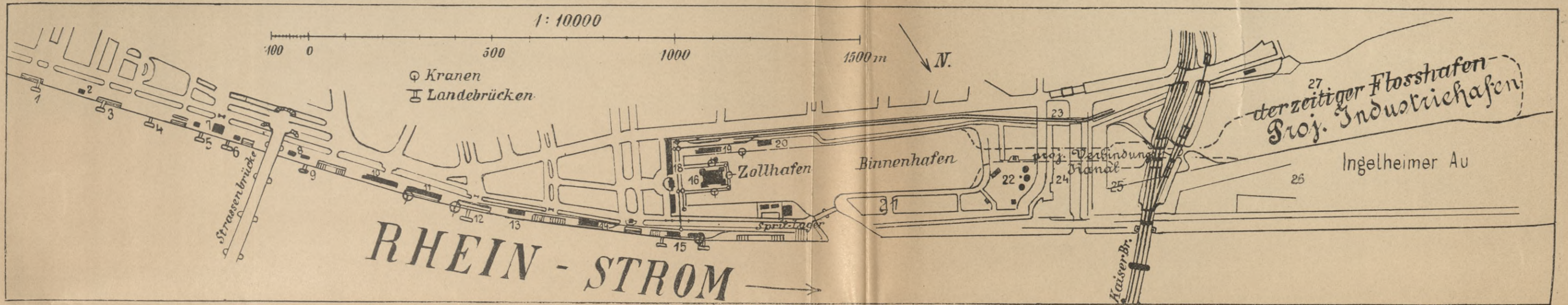
Sondernummer des "Niederstein", September 1901. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Verbreitung dieses Plans ist jeder Form untersagt.

Hafenanlage von Würzburg.

Staats-Hafen: Lage-Plan.

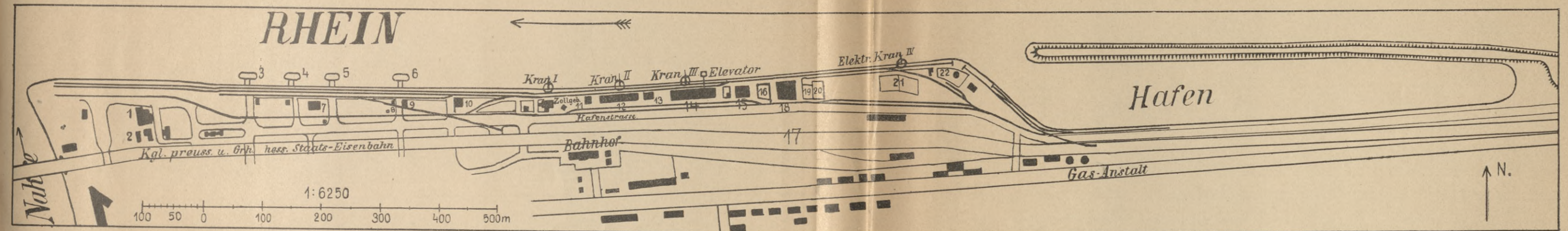


Hafen- und Rheinwerft von Mainz.



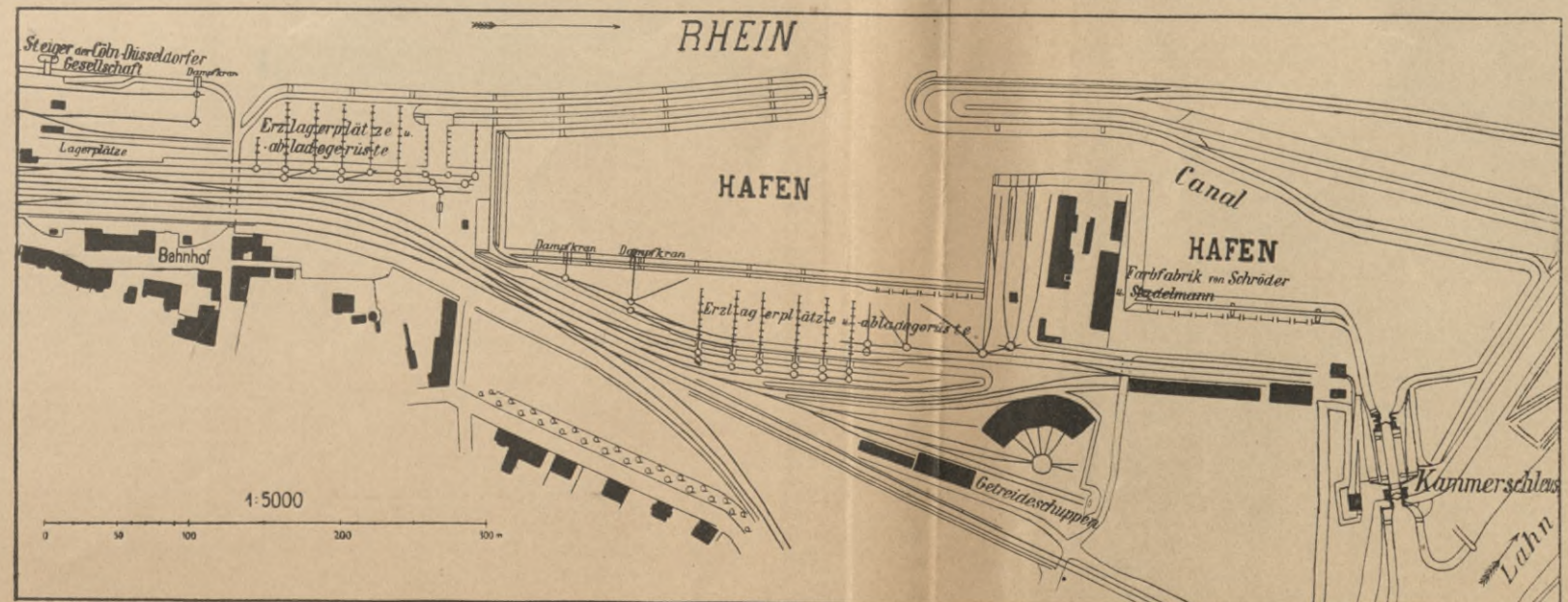
- | | | | | | | |
|---------------------------|---|---|---|----------------------|---|-------------------------------------|
| 1. nach Kostheim | 5. } Landungsbrücken der Köln-Düsseldorfer Dampfschiff-Gesellschaft | 9. Landebrücke der Niederränd. Dampfschiff-Reederei | 13. Lagerhallen | 16. Niederlage | 20. Getreidespeicher | 26. ev. auch Bauplätze für Fabriken |
| 2. Mainkette | 6. } derer Dampfschiff-Gesellschaft | 10. und 11. Lagerhallen | 14. Mannheimer Lagerhaus - Gesellschaft | 17. Zollamt | 21. Kohlen-Lagerplätze | 27. desgl. |
| 3. Ueberfahrt nach Kassel | 7. Stationshaus | 12. Ueberfahrt nach Kastel | 15. Zollabfertigung der Köln - Düsseldorf - Niederl. Dampfschiffe | 18. Hafen-Verwaltung | 22. American Petroleum-Gesellschaft | |
| 4. nach Biebrich | 8. Lagerhallen | | | 19. Revisionshalle | 23. 24. 25. u. 26. zu verkauf. Lagerpl. | |

Rheinwerft und Hafen von Bingen.



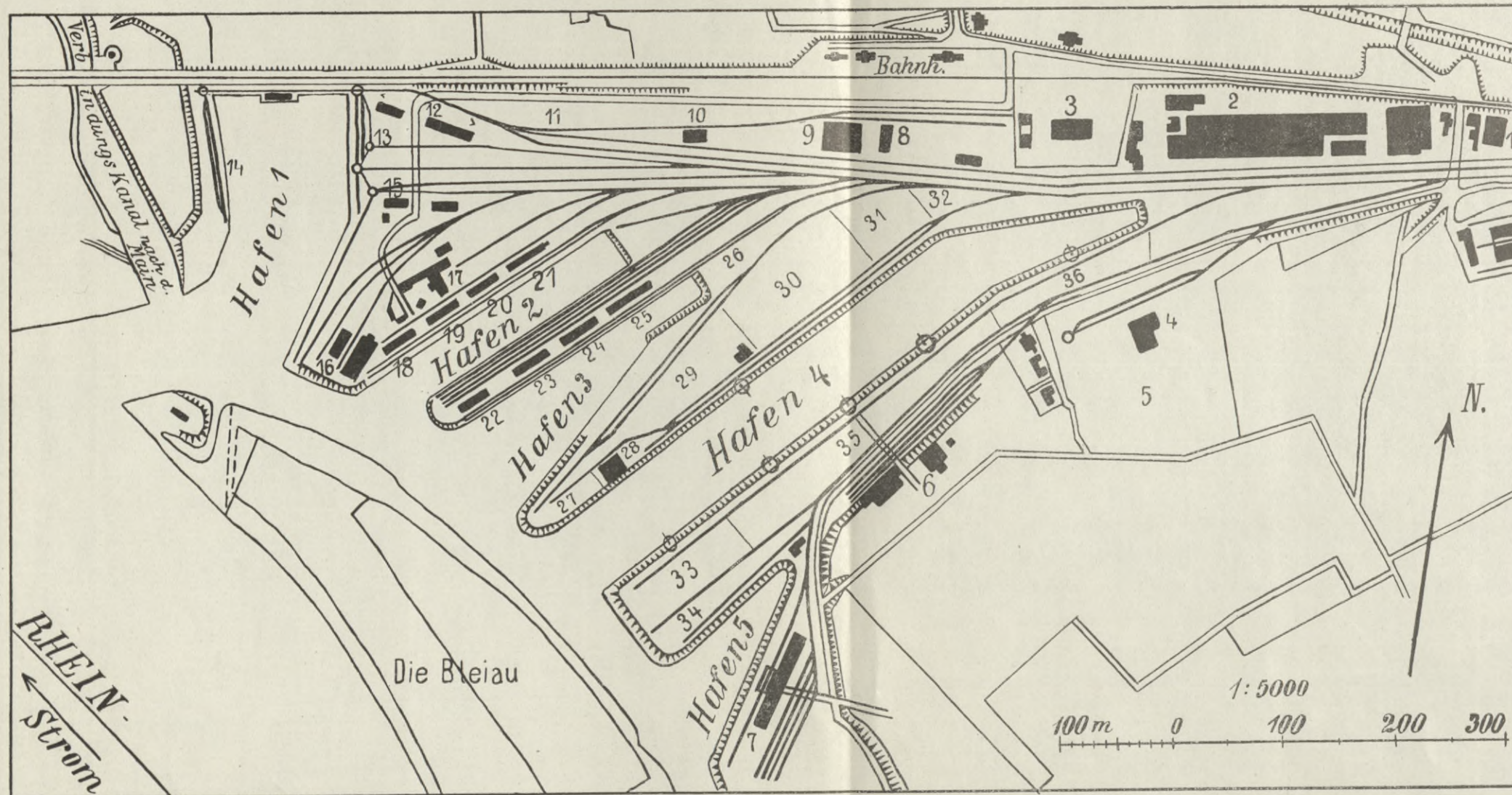
- | | | | | | | |
|--|---|--|--------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Elektrizitätswerk Bingen. | 4. Landestelle des Trajektbootes. | 6. Landestelle der Köln - Düsseldorf - Gesellschaft. | 9. Lagerschuppen. | 13. Güterspeicher. | 17. Bahnhof. | 20. Lagerplatz der Kreuzn. Glashütte. |
| 2. Städt. Wasserwerk. | 5. " der Niederränd. Dampfschiffahrts-Gesellschaft. | 7. Lagerschuppen. | 10. Güterspeicher. | 14. Getreidelagerhaus. | 18. Güterspeicher. | 21. Kohlenlagerplätze. |
| 3. Landestelle für das Trajektboot der Niederwaldbahngesellschaft. | | 8. Bureau. | 11. " | 15. Düngerschuppen. | 19. Lagerplatz Brett & Hüfi. | 22. Petroleum Tank von Soherr. |
| | | | 12. " | 16. Projekt. Güterspeicher. | | |

Hafenanlage von Oberlahnstein.



BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Hafen von Gustavsburg.



1. Ver. Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg, A.-G.
2. dto.
3. dto.
4. Brikettfabrik von Franz Haniel & Co.
5. u. 36. Lagerplätze von Franz Haniel & Co.
6. Brikettfabrik der Harpener Bergbau-Akt.-Ges.
35. Lagerplatz der Harpener Bergbau-Akt.-Ges.
7. Brikettfabrik und Lagerplatz Math. Stinnes'sche Kohlen-Aufbereitungs-Anstalt.
34. Lagerplatz dto.
8. Halle von L. Lysenhop & Co., Spedition u. Schiffahrt.
- 9., 17., 19., 24. und 25. Hallen von Alfred Altschüler & Co., Spedition.
10. Halle, Ver. Spediteure & Schiffer.

11. und 30. Kohlenlager von Stöck & Fischer.
- 12., 20. und 22. Hallen von Conr. Jung, Spedition.
13. Halle und Holzlager von Gebr. Salzig, Holzhandl.
14. Halle von William Egan & Co., Rheinische Transport-Gesellschaft.
15. Halle von Vincens, Goswin & Jösten, Spedition.
16. Halle von Westenburger & Leonhardt, Grubenbetrieb.
18. Halle von Friedr. Asteroth, Spedition und Schiffahrt.
21. und 23. Hallen von A. Schott, Speditions- und Kommissionsgeschäft.
26. Kohlenlager von J. H. Ball.
27. Kohlenlager von Hagenburg.
28. Halle der Mainzer Reederei-Gesellschaft.
29. Kohlenlager von Adolf Harloff, G. m. b. H.
31. Kohlenlager von Georg Reitz.

32. Kohlenlager von Piepmeyer & Oppenhorst.

Hafen I.

- 2 Kranen für Kohlen, 1 Kranen für schweres Material.

Hafen II.

- 3 Kranen für Zollgut, 3 Kranen für Kohlen.

Hafen III.

- 2 Kranen für Stückgüter, 2 Kranen für Kohlen.

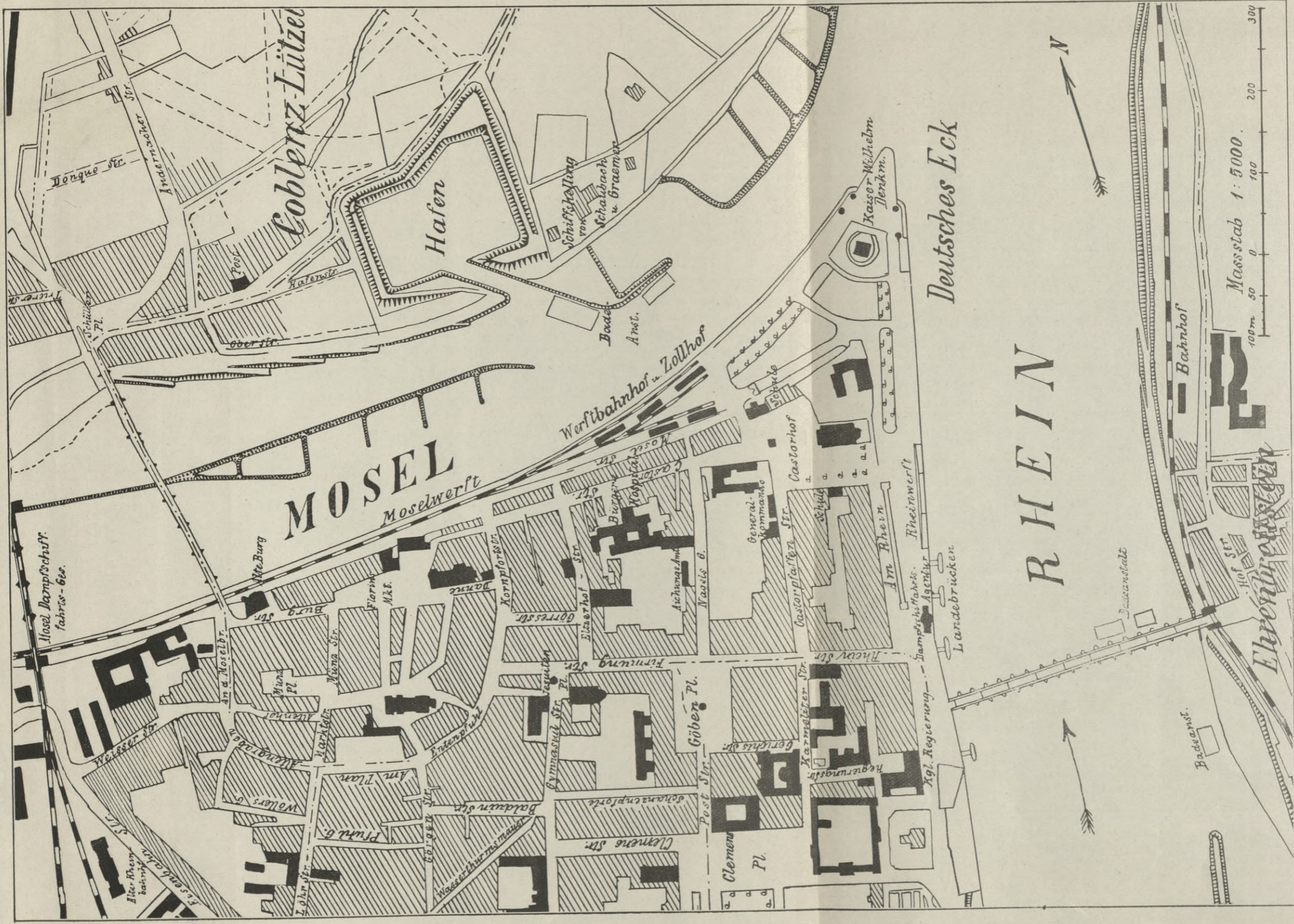
Hafen IV.

- 3 Kranen für Kohlen, 1 Kranen von Harloff, 2 Kranen vom Harpener Bergbau, 3 Kranen von Haniel.

Hafen V.

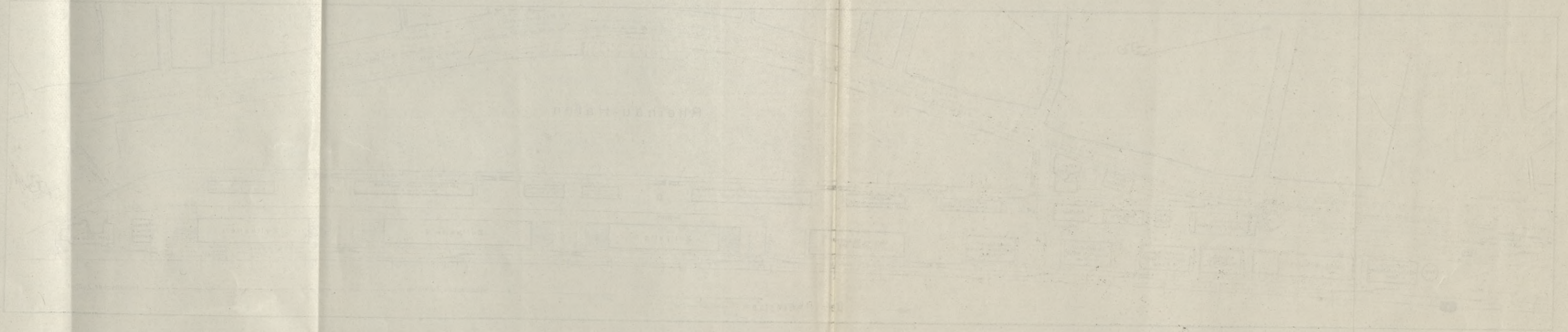
- 3 Kranen von Stinnes.

Rhein- und Moselwerft zu Coblenz.



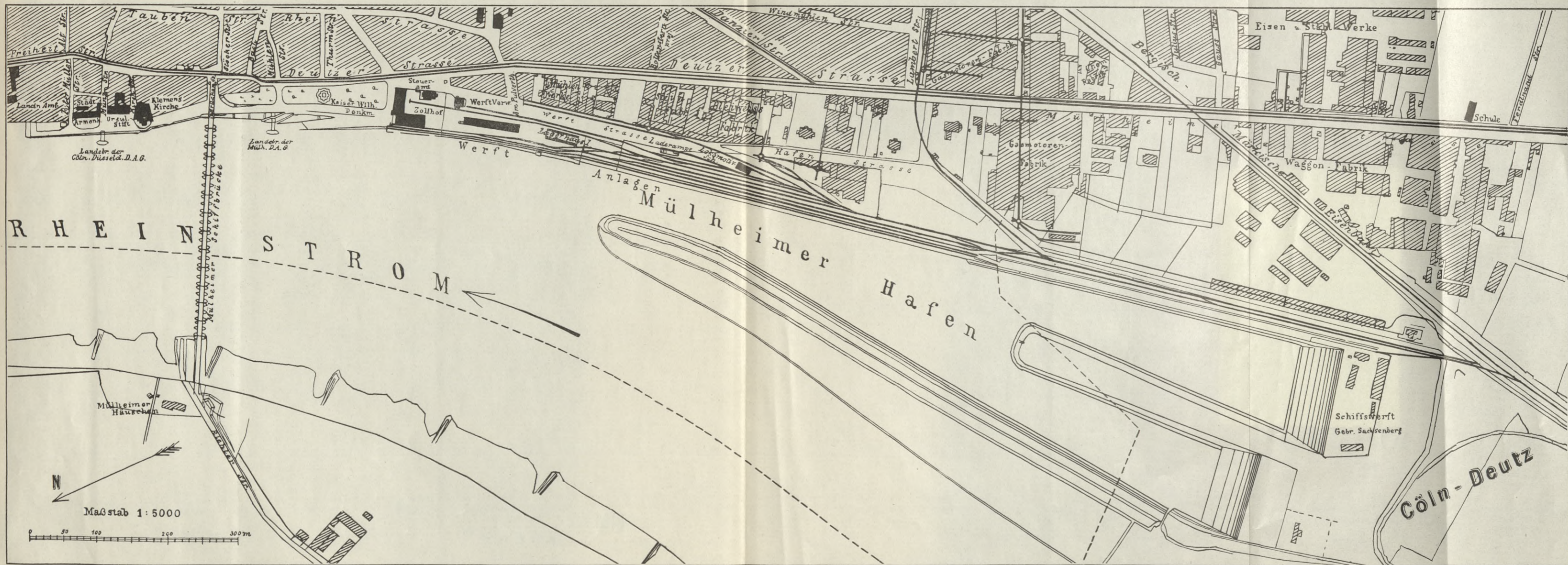
Sondernummer des „Niederrhein“, September 1904. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung dieses Planes in jeder Form untersagt.

Rheinisch-Hafen zu Cöln



Grundriss des Rheinisch-Hafens zu Cöln, im Jahre 1785. Gezeichnet von J. G. B. Schickel.

Hafen und Werft zu Mülheim a. Rh.



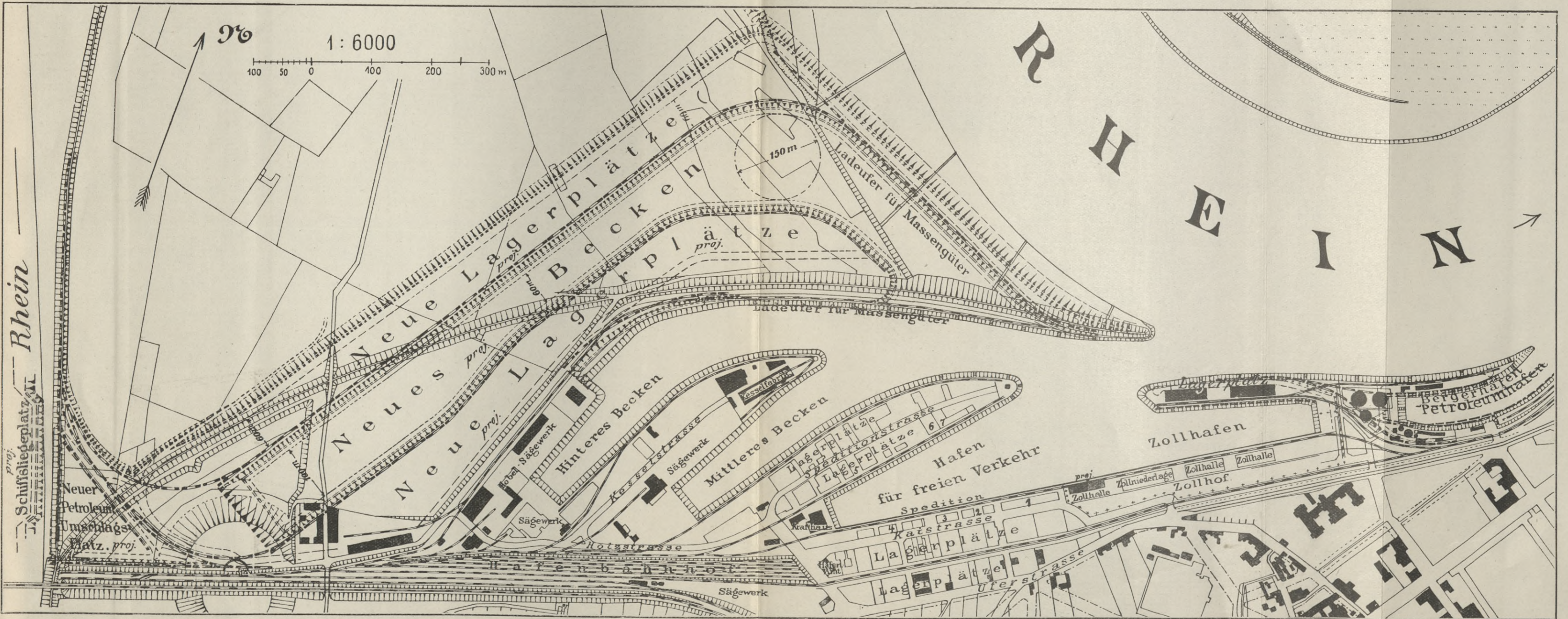
Platen und Wert zu Mühlheim a. Rh.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

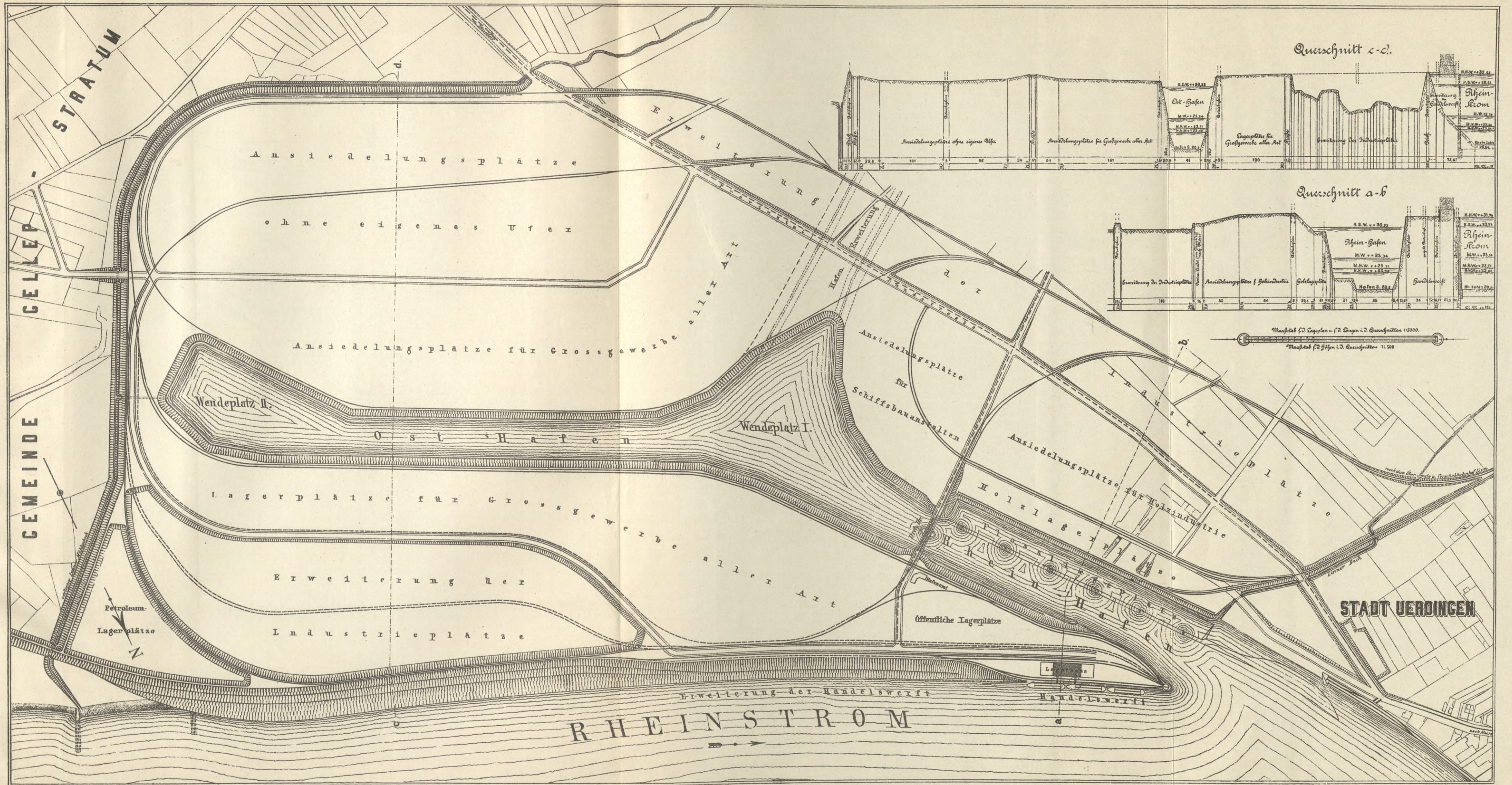


BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

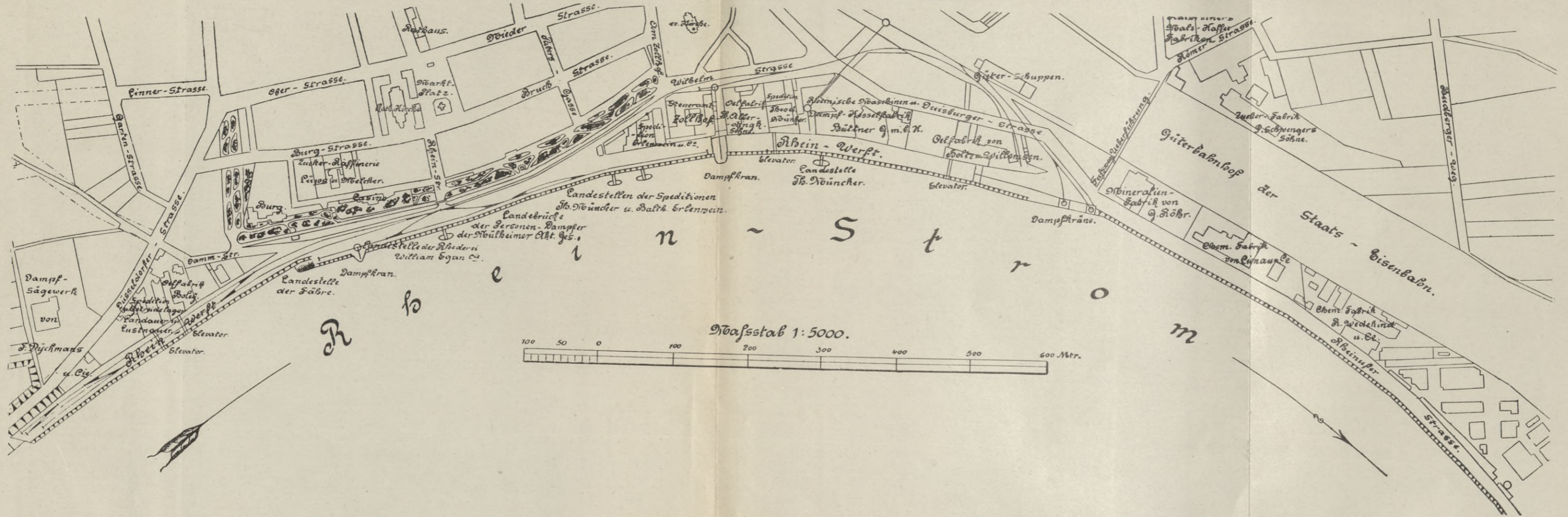
Hafenanlagen von Düsseldorf.



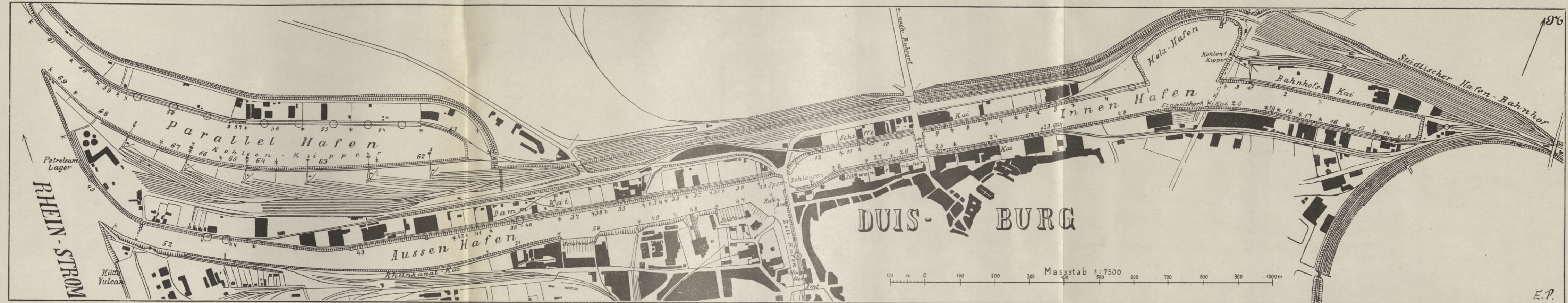
1. L. W. Cretschmar, Spediteur. 2. Hugo Daniels G. m. b. H., Spediteur. 3. Joh. C. Köper, Spediteur. 4. Rheinische Transport-Gesellschaft Wm. Egan & Co. 5. Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. 6. August Kuhlmann & Co., Spediteur. 7. Niederrheinisch-Bergische Lagerhaus-Gesellschaft, Spediteur.



Werftanlagen zu Uerdingen.



Hafen von Duisburg.



1. Sägewerk F. W. Flosbach & Co.
2. Kohlenlager Hugo Stinnes.
3. Kohlenlager Central-Akt.-Ges. Tauerei.
4. Holz- und Eisenlager Carl Schroers.
5. Getreidelager Koch & Comp.
6. Kohlenlager Paul Barlen.
7. Kohlenlager G. Kleinschmidt.
8. Holzlager E. Nieten.
9. Getreidelager Rhein.-Westf. Speditionen-Ges.
10. Getreide- und Asbest-Lager Lehnkering & Co.

11. Städt. Hafenverwaltung.
12. Getreidelager Aug. Heuser.
13. Holzlager Holzind. Alb. Maassen, Akt.-Ges.
14. Oelmühle Ed. Dammer.
15. Holzlager Lohbeck & Co.
16. Getreidelager Rosenthal & Neumark.
17. Getreidelager Rhein. Mühlenwerke Cohen & Co.
18. Holzlager Rud. Prützel.
19. Getreidelager Oswald & Levy.
20. Holzlager Louis Windhorst.

21. Sägewerk W. Brüggmann & Sohn.
22. Holzlager Ed. Schramm.
23. Holzlager W. Brüggmann & Sohn.
24. Getreidelager Rosing Mühlen, Akt.-Ges.
25. Getreidelager Duisburger Lagerhaus-Ges.
26. Holzlager Aug. Nieten.
27. Spedition G. Scharer.
28. Holzlager Castringius & von der Crosse.
29. Kohlenlager Städt. Hafenverwaltung.
30. Kohlenlager H. A. Disch.

31. Kohlenlager F. W. Pampus & Co.
32. Getreidelager Heindr. Straeter.
33. Holzlager Aug. Nieten.
34. Holzlager H. A. Disch.
35. Getreidemühle Wittener Walzenmühle.
36. Kohlenlager J. Geibel.
37. Kohlenlager Gebr. Mellinghoff.
38. Spedition & Holzlager Lehnkering & Co.
39. Kohlenlager J. Schürmann.
40. Schreinerei J. Schinnenburg.

41. Spedition Van 't Hoff & Ohlenschlager.
42. Holzlager Fr. Rüping.
43. Sägewerk Holzind. Alb. Maassen, Akt.-Ges.
44. Spedition H. Milchsack.
45. Petroleum-Lager Deutsch-Amerik. Petroleum-Ges.
46. Baugeschäft und Sägewerk.
47. Schiffswerft Berninghaus Werk 2.
48. Sägewerk Aug. Nieten.
49. Säurefabrik Matthes & Weber.
50. Schiffswerft Berninghaus Werk 1.

51. Maschinenfabrik Duisb. Maschinenbau-Akt.-Ges.
52. Eisengiesserei Hütte Vulcan.
53. Holzlager F. W. Flosbach & Co.
54. Spedition G. Schaerer.
55. Spedition Lehnkering & Co.
56. Spedition und Holzlager M. Zietschmann.
57. Holzlager Castringius & von der Crone.
58. Kohlenlager und Spedition Carl Schroers.
59. Kohlenlager G. Scharer.
60. Niederrhein. Dampfschleppschiffahrts-Ges.

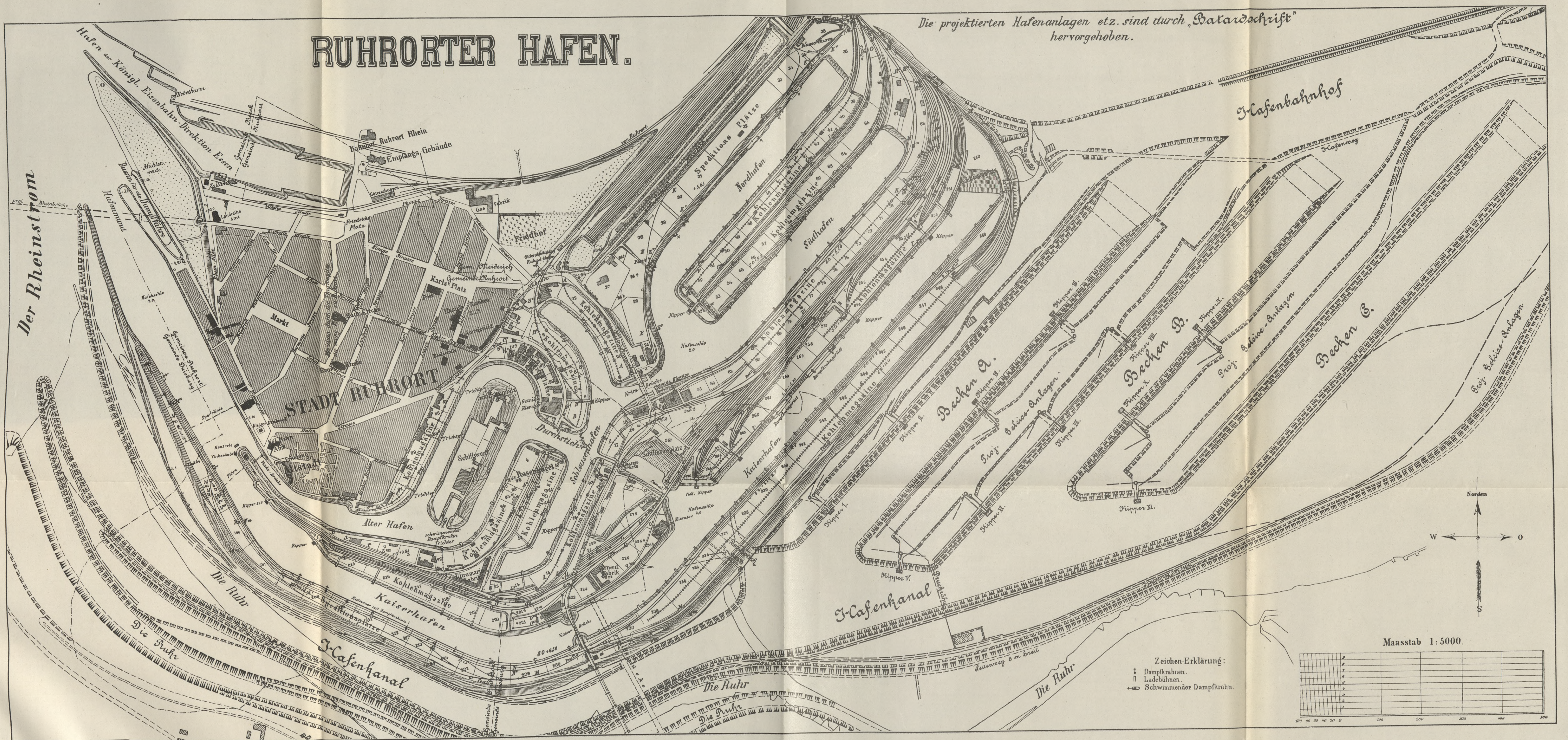
61. Kohlenlager H. P. Disch.
62. Kohlenlager Rhein.-Westf. Kohlen-Syndikat.
63. Kohlenlager Raab, Karcher & Co.
64. Kohlenlager H. van Meeteren.
65. Kohlenlager H. P. Disch.
66. Kohlenlager Zeche Helene Amalie.
67. Kohlenlager Gebr. Mellinghoff.
68. Kohlenlager H. A. Disch.
69. Kohlenlager Raab, Karcher & Co.

Hafen von Duisburg.



BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

- 1. Stawki i. W. Polak i. Co.
- 2. Karkulski, Józef, Spis.
- 3. Karkulski, Józef, Spis.
- 4. Holz- und Eisenbau, 2. Aufl.
- 5. Eisenbau, 2. Aufl.
- 6. Eisenbau, 2. Aufl.
- 7. Eisenbau, 2. Aufl.
- 8. Eisenbau, 2. Aufl.
- 9. Eisenbau, 2. Aufl.
- 10. Eisenbau, 2. Aufl.



Verzeichnis der augenblicklichen Inhaber von Magazin- und Lagerplätzen im Ruhrorter Hafen.

- Alter Hafen.**
 1 Bergbau- und Schiffsahrts-Aktien-Gesellschaft vom. Kannengieser, Mülheim a. d. Ruhr.
 1a 2 Gerhard Mühlbeck, Mülheim a. d. Ruhr.
 3 (92) Central-Aktien-Gesellschaft für Tauerer und Schleppschiffahrt, Ruhrort.
 4 Adolf Harloff, Kassel.
 5 (80), 91, 99, 102) Franz Haniel & Co., Ruhrort.
 (87) Gebrüder Röchling, Duisburg.
 (90) H. Weyers.
 (91a) T. Schürmann Söhne, Ruhrort.
 (92a, 92b) Math. Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr.
 (94, 94a) Math. Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr.
 (95, 96) Gerh. Mühlbeck, Mülheim a. d. Ruhr.
 (97) Voss & Langen, Ruhrort.
 (98) Gutehoffnungshütte.
 (100) H. Dortmann, Ruhrort.
 (101) C. Hannesen, Ruhrort.

- (93) Schuhmacher, Ruhrort.
 (88, 88a) Fr. W. Liebrecht, Ruhrort.
Schleusenhafen.
 6, 7, 8, 9, 15, 16, 16a) Franz Haniel & Co., Ruhrort.
 13, 14, 17, 20, 21, 22)
 10, 18 Julius de Gruyter, Ruhrort.
 11 von Staa & an der Heiden, Ruhrort.
 12 August Holtkott, Ruhrort.
 12a Joh. Kleinholz, Ruhrort.
 13a Herm. Schmitz, Ruhrort.
 13b Wwe. Peter Schuhmacher, Ruhrort.
 23 Wilhelm Bernsau, Ruhrort.
Nordhafen.
 25 Voss & Langen, Ruhrort.
 26, 27 Hermann Passmann, Ruhrort.
 28 Karl Kausch, Neunkirchen b. Saarbrücken.
 29, 30 C. Schmidt, Ruhrort.

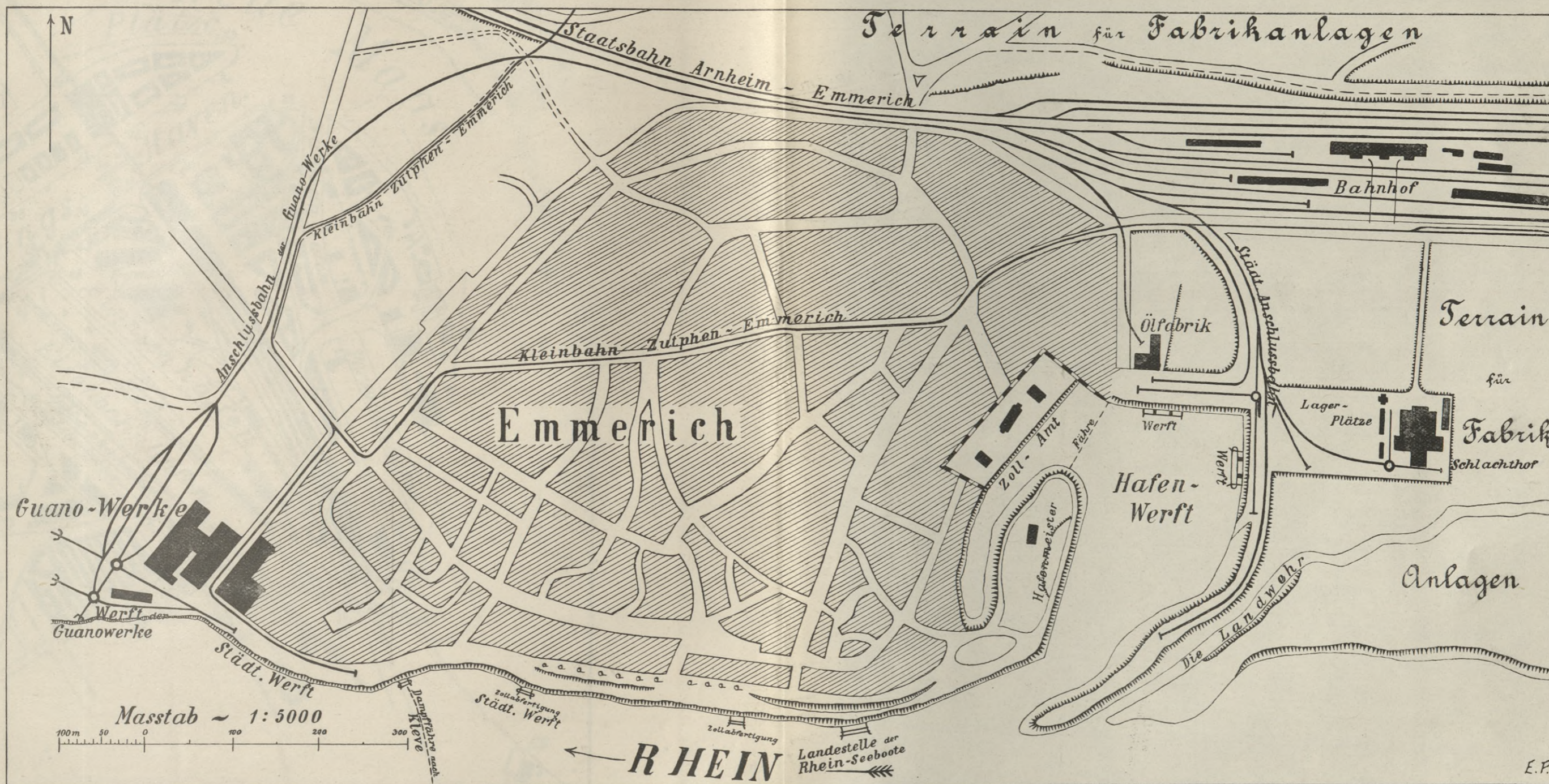
- 31 Joh. Jak. Vowinkel, Kassel.
 32, 33, 34, 35, 36, 38 Rhein. Stahlwerke, Meiderich.
 37 Wwe. Gerh. Tummes, Meiderich.
 37a Anton Storks, Meiderich.
 39, 40 Wilhelm Hennenbruch, Ruhrort.
 41, 42 Rudolf Hannesen, Ruhrort.
 43, 44, 45 Julius de Gruyter, Ruhrort.
 46, 47 Carl Weber, Ruhrort.
 48, 49, 50, 51, 52) Jean Balthazar, Duisburg.
 52a
Südhafen.
 53, 54, 55, 56 Stöck & Fischer, Duisburg.
 57 Hengstenberg & Cie., Ruhrort.
 58, 59, 60 F. W. Liebrecht, Ruhrort.
 61, 62, 63, 64 Raab, Kärcher & Cie., Duisburg.
 65 Hengstenberg & Cie., Ruhrort.
 66 Math. Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr.

- 67, 67a, 68, 68a J. Mallmann & Cie., Ruhrort.
 71 Dieckmann & Müller, Duisburg.
 72, 73 Piepmeyer & Oppenhorst, Ruhrort.
 74 Kohlen-Syndikat, Essen-Ruhr.
 75, 76, 77 T. Schürmann Söhne, Ruhrort.
 78 Lauten & Cie., Ruhrort.
 79 van Nievelt & Cie., Duisburg.
 80, 81 Albert Opperbeck, Ruhrort.
 82 Hennenbruch & Haumann, Ruhrort.
 83, 84, 85, 86 de Leeuw, Philippsen & Co., Ruhrort.
Kaiserhafen.
 200, 205a, 206 Karl Schroers, Duisburg.
 201, 202 Friedr. Schmitz, Ruhrort.
 203 H. Mayer, Ruhrort.
 204, 205 C. Engelhardt, Ruhrort.
 207, 208, 209 Wm. H. Müller & Cie., Ruhrort.
 210, 211 G. Maer, Ruhrort.

- 212 L. Peellaert, Antwerpen.
 213 Gebrüder Röchling, Duisburg.
 214, 227, 228 H. Milchack, Ruhrort.
 215, 215a, 216, 217) Bergbau- und Schiffsahrts-Aktiengesellschaft vom. Kannengieser, Mülheim a. d. Ruhr.
 220
 218, 219 Julius de Gruyter, Ruhrort.
 221, 222, 223 A. Wicking & Cie., Recklinghausen.
 225, 226, 226a, 226b Albr. Stein & Cie., Wetzlar-Bahnhof.
 229, 230 Tauerer, Ruhrort.
 231, 232 Eugen Theurer, Duisburg.
 233 Ed. Hengstenberg, Ruhrort.
 234 Gerh. Engels & Cie., Ruhrort.
 235, 236, 237 Dieckmann & Müller, Duisburg.
 238 Kampf & Hollender, Ruhrort.
 239 H. Mayer, Ruhrort.
 240 Ad. Harloff, Kassel.

- 241 Essener Bergwerk-Verein König Wilhelm, Bergeborbeck.
 242, 243, 244, 245 Franz Haniel & Cie., Ruhrort.
 246, 247, 248, 248a Wimschermann & Cie., Mülheim-Ruhr.
 249 Meidericher Steinkohlenbergwerke, Meiderich.
 250, 257 Math. Stinnes, Mülheim-Ruhr.
 258, 259 Karl Schroers, Duisburg.
 260, 61 u. 62 Gutehoffnungshütte.
 263 W. H. Kramer, Ruhrort.
 264 Rhein. Schiffsahrts-Aktien-Ges. vom. Gebr. Fendel, Ruhrort.
 266 Eduard Michels, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen.
 267, 268, 269 Alb. Ostrop, Söhne, Ruhrort.
 270 Arnold Passmann, Ruhrort.
 276, 277, 278 Hermann Marx, Ruhrort.
 279 Heinr. Nimwegen, Ruhrort.

Hafen- und Werftanlagen zu Emmerich.



Hafenanlagen von Rotterdam.



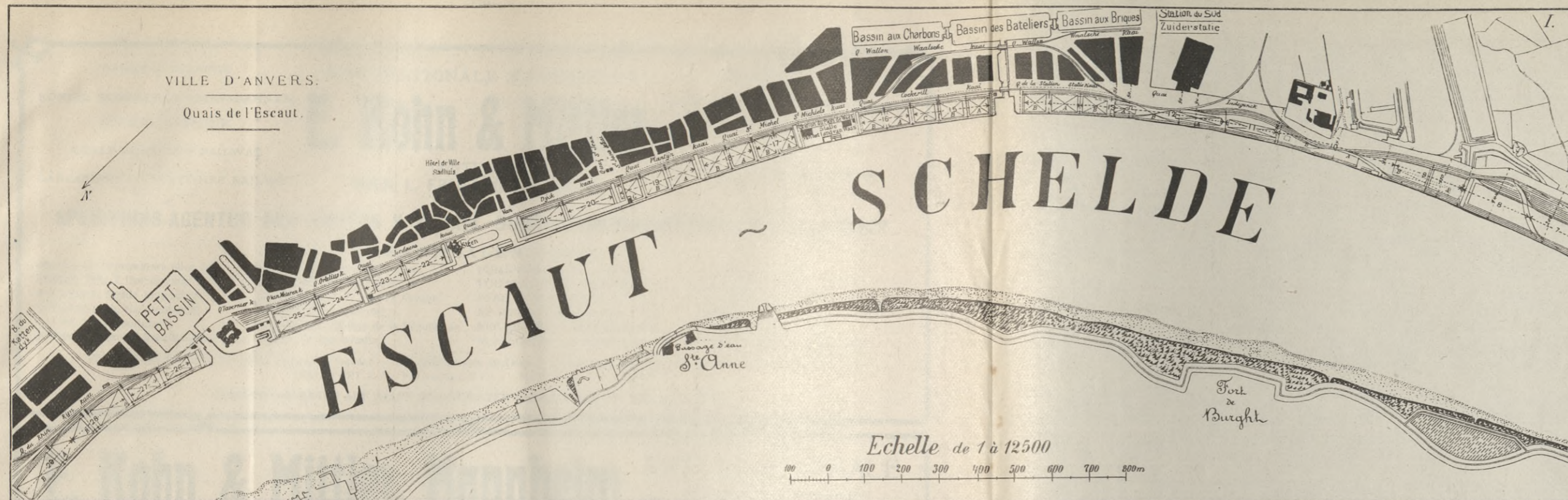
1. Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel.
2. Wm. H. Müller & Co., Batavier-Linie, täglicher Personendienst Rotterdam-London.
3. Dieselbe.
4. P. A. van Es & Co., nach Hamburg.
5. Chs. Cornelder & Zoon, nach London.
6. Boutmy & Co. und D. Burger & Sohn, nach Dundee.
7. D. Burger & Sohn, nach Newcastle on Tyne und Dänkirchen.
8. Wm. H. Müller & Co., nach Hull.
9. Kuyper, van Dam & Smeer, nach Havre.
10. D. Burger & Sohn, nach Grangesmouth/Glasgow.
11. Smith & Co., nach Bordeaux.
12. Hudig & Veder, nach Belfast/Dublin.
13. Boutmy & Co., nach Leith/Glasgow.
14. Ruys & Co., nach Grimsby.
15. Rhein-Schrauben-Dampfer-Dienst Rotterdam/Mannheim.
16. Hudig & Pieters, nach Goole.
17. D. Burger & Sohn, nach Bergen und Stavanger.
18. Hudig & Pieters, nach Harwich.
19. Jos. de Poorter, nach Kings-Lynn.
20. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim.

- Maaskade W. Z.**
21. Badische Aktien-Gesellschaft, Mannheim.
 22. Fr. Asteroth, Ehrenbreitstein.
- Maaskade O. Z.**
23. H. Braakman & Co., nach Antwerpen, Brüssel und Gent.
- Prins Hendrikkade O. Z.**
24. Nordbrabantische Deutsche, Sporweg Mij, nach Goch.
 25. J. P. de Cock, Cöln-Düsseldorfer Personenboot.
 26. Schlesing & Co., Niederländische Personenboote.
- Prins Hendrikkade W. Z.**
27. Wambersie & Zoon, Rhein-See-Leichter, Hamburg, Kopenhagen.
 28. F. A. Voigt & Co., Vereinigte Spediteure und Schiffer
 29. Kruthoffer & Co., Mannheim, Mannh. Dampfschleppschiff.-Ges.
- Nassaukade.**
- 29a. Ph. v. Ommeren und P. A. van Es & Co., General Steam N. Co. nach London.
 30. Wm. H. Müller & Co., nach Bilbao/Hull, Hamburg, Aberdeen, Middlesbro, Bristol, Gloucester, Swansea, Plymouth.

31. M. Zietzschmann, Duisburg.
 32. W. Egan & Co., Frankfurt a. M.
- Wilhelminakade**
33. Rotterdamsche Lloyd, nach Java.
 34. Ruys & Co., nach Genua und Marseille.
 - 34a. Ruys & Co., Woermann Linie.
 35. Holland-Amerika-Linie, nach Amerika (Newyork).
- Rijnhaven N. Z.**
36. P. A. van Es & Co. und Phs. van Ommeren, nach Manchester, Liverpool, Cork und Southampton.
 37. Wm. H. Müller & Co., Norddeutscher Lloyd, nach Boston (V.S.A.), Constantinopel, Constantza, Galatz, Braila.
 38. Canadian Lines Ltd., nach Montreal und Quebec.
- Rijnhaven Z. Z. (Oost & West).**
39. Wambersie & Zoon, Hamburg-Amerika Linie, nach Bremen, Danzig, Kiel, Lübeck, Riga, St. Petersburg.
- Rijnhaven Z. Z. (Schuppen A und B).**
40. Holland-Amerika Linie, Newport-News.

41. F. A. Voigt & Co., Deutsche Ost-Afrika Linie.
- Tweede Katendrechtsche Haven.**
42. Ruys & Co., nach Great Jarmouth und Norwich.
- Spoorhaven.**
43. Hudig & Veder, nach Baltimore.
 44. Wambersie & Sohn, nach Hamburg.
 45. Hudig & Pieters, nach Philadelphia.
- Binnenhaven.**
46. Joh. Otten & Sohn, Duisburg.
 47. D. Burger & Sohn, Christiania, Dundee, Drontheim, Stockholm.
 48. Vroege & de Wijs, Segler nach Java.
- Leuehaven.**
49. Th. Dasbach, Tauerei, Frankfurt a. M.
 50. C. Steinweg, Frankf. Akt.-Ges. für Rhein- und Main-Schiffahrt, Frankfurt a. M.
 51. J. P. de Cock, Rotterdam-Cöln Beurtschiffahrt, Cöln.
 52. Mainzer Reederei-Gesellschaft, Mainz.

53. Beukers' & Jurling, Cölnische Dampfschlepp-Schiffahrts-Gesellschaft, Cöln.
- Scheepmakershaven.**
54. J. P. de Cock, Niederrheinische Dampf-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf.
 55. The Griendts veen Mosflitter en Co. Ltd.
 56. Kon. Ned. Mij. t. Expl. von Petr. Bronnew in N. Indie.
 - 56a. D. R. Naphta-Import-Ges.
 57. Quarantaine-Station.
 58. Amerik. Petroleum-Comp.
 59. Petroleum-Etablissements Pakhuis meesteren.
 60. Deutsch-Amerik. Petroleum-Ges.
 61. Städt. Trockendocks.
 62. Schiffswerft von Rijke & Cie.
 63. Schiffswerft von T. Mees Mzn.
 64. Katendr. Masch. Fabr.
 65. Mij. voor Scheeps en werkingbouw Feijenoord.
 66. Schiffswerft Industrie.



I.

- 7 et 8 Hamburg - Amerika et Hamburg - Südamerikanische Linie
Agents: A. Bulcke & Cie., Eiffe & Cie., G. Tonnelier, Gellatly et Grisar & Marsily.
- 9 A Antwerp steamship Cy. Londres-agts. Aug. Bulcke & Cie. et Ronaldson & Cie.
- 9 B Hansa sur La Plata — agents: Selb & Huverstuhl.
- 10 A Bateaux importateurs de brai et de fonte
- 11 Nippon Yusen Kaishau - Chine et Japen — agents: Selb & Huverstuhl.
- 12 A Peninsular und Oriental Steam Navigation Compy. et Union Line — respectiv s/Chine et le Cap. — Agents: John P. Best & Cie.
- 12 B Bateaux importateurs de fonte brute, brai etc. — s/Angleterre. Agents: Alexander Mattheys — Albrechts & Cie.
- 13 A Telegraaf s/Rotterdam — agents Ruys & Cie.
- 13 B, 14 A Great Eastern Railway Company — s/Harwich. Agents Brahm & Mansfield.

- 14 B Ligne Wilson & Cie. etc. Bailey & Leatham — Hull ag. Aug. Bulcke & Cie., Grisar & Marsily á titre secondaire le service s/Southampton de John P. Best & Cie.
- 15 A Tyne steamship Cy Liverpool, Greenock etc. } agents: John. Cork Glasgow } Best & Cie.
- 15 B Great Central Railw. Grinsby J. P. Best & Cie.
- 15 C Goole Steamship Cy. — Goole. Walford & Cie.
- 16 A General Steam Navigation Cy. Londres ag. Kennedy, Hunter & Cie.
- 16 B Ligne Geo Gibson & Cie. Leith-ag. A. Bulcke & Co, Boutmy & Co.
- 17 A Compagnie Maritime Betge du Congo — Congo ag. John p. Best & Cie.
- 17 B Cork Steamship Cy. Liverpool Manchester — ag. John p. Best & Cie.
- 18 B Phoenix Line s/Newport News
Leyland Line s/le Golf de Mexique et le Canada.

- 19 A, B Deutsch. Dampfschiffahrts-Ges. „Kosmos“ Chili & Peru et Amerique centrale — ag. A. Bulcke & Cie. et Grisar & Marsily.
- 19 C, 20, 21 Norddeutscher Lloyd s/Brésil, Uruguay, Républ. Argent., Grandes l Indes, Chine, Australie — ag. von Bary & Cie.
- 22 Phoenix Line s/New York — ag. Steinmann & Cie.
- 23 Ligne Hansa de Brême — S/Kurachée & Bombay — ag. Selb & Huverstuhl.
- 24 Deutsche Australische Dampfschiffahrts - Ges. s/Australie — Eiffe & Cie.
- 25 Puritan Line s/Boston et Baltimore ag. Steinmann & Cie. Hansa Sr. Laurence Line s/le Canada.
- 26 Ligne Hansa de Brême — Madras et calenta { Selb & Madras s/Colombie et Rangoon } Huverstuhl
- 26 Ligne Lampport et Holt s/Brésil, Uruguay et Rép. Argtn. — ag. Kennedy, Hunter & Cie.
- 28, 29 Red Star Line s/New York et Philadelphia — ag. Von der Becke et Marsiy.

II. Bassins Places fixes.

Ancien Petit Bassin

- 1. Grue à bras.
- 2. Lignes s/Gothembourg, Dublin, Belfast, Bristol.
- 9. Bateaux à vapeur d'intérieur.
- 10. Ligne s/la Norwège.
- 11. Lignes s/Hambourg.
- 12. Ligne s/la Norwège et Steamers divers.

Ancien Grand Bassin.

- 3. Steamers divers.
- 4. Lignes s/le Danmark et la Baltique.
- 5. Lignes s/Gloucester, et Bordeaux & Passages (Chargement).
- 6. Déchargement à l'importation.
- 7. Déchargement à l'importation.
- 8.

Bassin de Jonction.

- 13. Déchargement, chargement de divers.
- 24. Lignes de Bordeaux et Passages.

Bassin du Kattendijk.

- 14. Ligne d'Espagne.
- 15. Ligne sur la Mer Noire, et sur l'Espagne. Ligne du Håvre.
- 16. Quatre voiliers chargeant bout à quai, steamers pour destinations diverses, et ligne Ner Noire. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.

- 17.
- 18. (sas) inoccupé.
- 18. (bassin) Stationnement de navires et St. Badoise (Rhin).
- 45. Divers et ligne sur le Levant (Tonnelier) Cie. du Nord.
- 44. Ligne de Suède.
- 43. Ligne de Marseille et de la Plata.
- 42. St. Cockerill, en absence déchargement de grains.
- 41. Petits voiliers en charge.
- 19.
- 20. 1e place déchargement et chargement de navires.
- 20. 2e place, steamers chargeant pour diverses destinations.
- 21. et cédant la place aux navires devant employer la bigue ou les grues.
- 22. la bigue ou les grues.
- 23. Voiliers chargeant bout à quai.

Bassin aux bois-Bois.

Bassin Asia.

- 28. (Quest) (Nord) (Esk) déchargement de bois.
- 29. (Esk) déchargement de mineral (sud) chaux.
- 30. id de grains, planchettes, nitrate.
- 31. id de soude par voiliers et terre à porcelaine,

Bassin de la Campine.

- 33. Destinés.
- 34. au mineral
- 35. de fer, charbons etc.

- 36. allègres, magasins.
- 37. id et voiliers avec grains.
- 46. } Servent généralement au déchargement de bois de construction.
- 53. }

Bassin suer.

Bassin Lefebvre.

- 47. Steamers sur Londres, Ronaldson.
- 48. Diverses contrées.
- 49. Magasins à grains.
- 50. Déchargement et chargement.
- 59. Chargt. de voiliers.
- 60. Déchargement de coton, de laine d'Australie. Chargt. de navires faisant des voyages transocéaniques.
- 61. Ligne Ste. Badoise (Rhin).
- 62. Déchargement des bois, d'ébénisterie et usage grue.

Bassin Amérika.

- 52.
- 53. }
- 54. } En voie d'aménagement pour être affecté au service de la grande navigation.
- 55. }
- 56. }
- 57. }

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite		Seite
Adler, Paul, Antwerpen	27	Disch, H. Paul, Duisburg	69
Aktien-Ges. für Transport und Schleppschiffahrt vorm. Knipscheer, Ruhrort	83	Dörtelmann, Gebr., Duisburg	69
Albrecht, Gustave, Antwerpen	27	Detzler u. Co., Coblenz	52
Altschüler u. Co., Alfred, G. m. b. H., Frankfurt a. M.	47	Driebeck u. Zonen, Rotterdam	12
Amsterdam, II. Abt.	15	Drughorn, Fred, Rotterdam	5—6
Antwerpen, III. Abt.	18	Duisburg, XIX. Abt.	61
Asteroth, Friedr., Rotterdam	12	Duisburger Lagerhaus-Ges., Duisburg	69
Badische, Akt.-Ges. f. Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim	34—35	Düsseldorf, XVII. Abt.	56
Dieselbe, Rotterdam	12	Eckstein, Xavier, Coblenz	52
Badoise, Société anonyme pour le navigation sur le Rhin et les transports maritimes, Antwerpen	29	Egan u. Co., Rhein. Transp.-Ges., William, Frankfurt a. M.	50—51
Bary u. Co., De, Antwerpen	19	Egan u. Co., Rhein. Transport-Ges., Wm., Rotterdam	13
Berninghaus, Ewald, Duisburg	61—68	Eiffe u. Co., Antwerpen	22—23
Bergh, Henri van den, Rotterdam	4	Eingärtner, Ignaz, Frankfurt a. M.	48
Berns, Fedor, Antwerpen	27	Emmerich, XXIV. Abt.	95
Best u. Co., John P., Antwerpen	20	Engelhardt, C., Ruhrort	85
Beukers u. Jurling, Rotterdam	4	Ehrhardt u. Dekkers, Rotterdam	6
Biesta u. Co., J. M., Rotterdam	12	Erlenwein u. Co., Balthazar, Antwerpen	27
Bingen a. Rh., XI. Abt.	51	Erlenwein u. Co., Balthazar, Uerdingen	60
Bingerbrück, XII. Abt.	52	Eß u. Co., P. A. van, Rotterdam	6
Binneveld u. Schellen, Rotterdam	4 u. 107	Falck, Rud., Rotterdam	13
Blumenthal, August, Antwerpen	19	Fendel, Rheinschiffahrts-A.-G., vorm., Mannheim	39—40
Bodewig u. Petersen, Antwerpen	20	Felten u. Guillaume, Mülheim a. Rhein	47
Dieselben, Rotterdam	12	Fischer u. Rechsteiner Nachf., Mannheim	35
Bonn, XIV. Abt.	52	Frankfurt a. M., X. Abt.	47
Borgemeister, Ferd., Ruhrort	84	Frankfurter A.-G. für Rhein- u. Mainschiffahrt, Frank- furt a. M.	48
Boutmy u. Co., Antwerpen	20	Fröhlich, Aug., Antwerpen	27
Dieselben, Rotterdam	12	Fügen, Theod., Ludwigshafen a. Rhein	42
Brahm u. Co., Emile F., Antwerpen	27	Fulda, Anton, Frankfurt a. M.	48—49
Brahms, Ernest Leon	27	Geber u. Mader, Mannheim	36
Bremen, XXVII. Abt.	103	Geleite, zum	2
British u. Continental Shipping Cy., s. anonyme, Nachf. von Thos. Ronaldson u. Co. Ltd., Antwerpen	20—21	Gellatly, Hankey u. Co., Antwerpen	27
Dieselbe, Rotterdam	12	Getreide-Importeure	110
Buchloh, Heinrich, Ruhrort	84	Gerharz u. Rosenfeld, Antwerpen	104
Central-Aktien-Ges. für Tauerei und Schleppschiffahrt- Ruhrort	84	Gilhuys, W. J., Rotterdam	13
Coblenz, XIII. Abt.	52	Gleichmann, L. A., Rotterdam	13
Cock, Joh. Nic. de, Rotterdam	12	Grisar u. Marsily, Antwerpen	23—24
Cock, J. P., Rotterdam	12	Groff u. Co., Antwerpen	28
Cockerill, John, Antwerpen	27	Gruber, Johann, Philipp, Strassburg i. E.	30
Colignon u. Co., H., Antwerpen	27	De Gruyter, Julius, Ruhrort	86
Cöln, XV. Abt.	53	Haar, W. D. Ter, Rotterdam	13
Comptoir für Kruppsche Spedition u. Reederei, Rotterdam	12	Haene u. Co., J. D', Antwerpen	24
Corbet, Auguste, Antwerpen	27	Hall, Johnstone u. Co., Fred, Antwerpen	28
Cornelder u. Söhne, Ch., Rotterdam	4	Hamburg, XXVI. Abt.	101
Cretschmar, L. W., Düsseldorf	56	Hamburg-Amerika-Linie, Abt. „Rheindienst“, Hamburg	101—102
Daher u. Co., Antwerpen	27	Haniel u. Co., Franz, Ruhrort	87
Dampfschiffahrts-Ges. „Argo“, Bremen	103	Hanno u. Co., Heinr., Rotterdam	13
Dampfschiffahrts-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein, Düssel- dorf	57	Harkort, Gesellsch., Duisburg	112
Dampfschiffahrts-Ges. „Hamburg“ m. b. H., Elberheinlinie, Hamburg	102	Harloff, Adolf, Ruhrort	88
Dampfschiffahrts-Ges. „Neptun“, Bremen	102—104	Hartmann u. Co., Antwerpen	28
Daniels, G. m. b. H., Hugo, Antwerpen	27	Haubrich, E., Rotterdam	13
Dieselbe, Düsseldorf	57	Heerde u. Co., K. L. E. van, Rotterdam	13
Dasbach, Theod., Antwerpen	27	Heimann, Albert, Rotterdam, Cöln	53
Derselbe, Rotterdam	4	Herfurth u. Co., Antwerpen	24
Deppe, Adolf, Antwerpen	21—22	Hillebrand, Louis, Mainz	43
Disch, H. A. —, A.-G. für Handel u. Schiffahrt, Mainz	43	Hirsch, George, Mainz	44
		Hoff u. Ohlenschlager, vorm. John Ohlenschlager, Van t', Duisburg	70
		Holland-Amerika-Linie, Rotterdam	13
		Hollandsche Stoomboot My, Amsterdam	15—16
		Homburg a. Rh., XXII. Abt.	93
		Hoymann u. Schurmann, Rotterdam	13

	Seite		Seite
Hudig u. Pieters, Rotterdam	13	Müller, F. H., Duisburg	112
Hudig u. Veder, Rotterdam	109	Müller u. Co., Wm. H., Antwerpen	28
Hudig, Veder u. Co., Amsterdam	16	Dieselben, Rotterdam	12
Dieselben, Amsterdam u. Zaandam	109	Dieselben, Ruhrort	90
Hüls, D. G. van, Lobith	95	Naaldwyk, Maatschappy, G. m. b. H., Maasluis	111
„Humboldt“, Maschinenbau-Anstalt, Kalk	105	Nachrichtendienst über den Rheinfrachtenmarkt	107
Jacke, C. H., Ruhrort	109	Nachtrag, Antwerpen	104
Java-China-Japan Lyn, Amsterdam	16	Niederländische Stoomboot Maatschappy, Koninklyke Amsterdam	16
Internationale Transport-My, voorheen van der Hoop u. Co., Amsterdam	16	Niederländische Stoomboot Reedery, Rotterdam	8—9
Ittmann u. Sohn, G. P., Rotterdam	13	Niederländische Stoomvaart Maatschappy „Oceaan“, Amsterdam	16
Jung, Conrad, Mainz	44—45	Nieberding, Gebr., F. u. J.	28
Karlsruhe, V. Abt.	31	Niederländisch-Amerikanische Dampfschiffahrts-Ges. (Hol- land-Amerika-Linie), Rotterdam	13
Kennedy, Hunter u. Co., Antwerpen	28	Niederländisch-Deutsche Transport-Ges., Amsterdam	17
Kernkamp, vorm. Gebr. Kernkamp, F., Antwerpen	28	Niederländische Dampfschiff-Reederei, Rotterdam	8
Kersken jr., H., Amsterdam	16	Niederrh. Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf	59
Kessler, Franz, Mannheim	36	Nieten, August u. Emil, Mannheim	39
Keyser u. Co., G. de, Antwerpen	24	Norrenberg, C., Bonn	52
Kiefer u. Streiber, Karlsruhe	31—32	Ommeren, Phs. van, Antwerpen	28
Kleef, P. P. van, Ruhrort	88	Derselbe, Rotterdam	9
Kleinschmidt, Gottfried, Frankfurt a. M.	49—50	Ooms, Ez u. Co., Johs., Rotterdam	13
Koch u. Co., Duisburg	72	Ottenser Eisenwerk, Altona-Ottensen	105
Kohlenkontor, Mülheim a. d. Ruhr	77—78	Otten u. Zoon, Joh., Rotterdam	10
Kohn u. Mittler, E., Mannheim	115	Paketvaart Maatschappy, Koninklyke, Amsterdam	16
Dieselben, Wien	115	Peninger Maschinenfabrik und Eisengiesserei, A.-G., Abt. Unruh u. Liebig, Leipzig	114
Koll u. Kubach, Cöln	53—54	Pick u. Co., Antwerpen	28
Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Ges., Cöln	53	Dieselben, Rotterdam	13
Koenigsfeld, J. H., Rotterdam	6	Piepmeyer u. Oppenhorst, Duisburg	70—71
Köper, Joh. C., Düsseldorf	58—59	Plouvier u. Co., Antwerpen	25
Kortman u. Co., Succ. Struss u. Vogel, Antwerpen	25	Poorter, Jos., de, Rotterdam	10
Krawehl, A., Antwerpen	25	Preussisch-Rhein. Dampfschiffahrts-Ges., Köln	57
Kröll, Gebr., Mannheim	37	Prinzing, Fedor, Antwerpen	28
Kruppsche Spedition und Reederei, Comptoir für, Rotterdam	12	Red Star Line, S. a., Antwerpen	28
Kruthoffer u. Co., Rotterdam	13	Reitz, Georg, Mainz	46
Kruthoffer u. Doll, Rotterdam	13	Rheinau, VI. Abt.	32
Kuchem, Wilh., Bonn	52	Rheinau, G. m. b. H., in Liquidation	32—33
Küpers, Reederei Joh., Homberg a. Rhein	93—94	Rheindampfschiffahrt, Kölnische u. Düsseldorfer Gesell- schaft, Köln und Düsseldorf	57
Küpper u. Cie., Roland, Mannheim	37	Rheinische Kohlenhandel u. Reederei-Ges. m. b. H., Mül- heim a. d. Ruhr	77—78
Kuyper, van Dam u. Smeer, Rotterdam	7	Rheinische Transport-Ges., William Egan u. Co., Frank- furt a. M.	50—51
Lancelle, Aug., Emmerich	95	Dieselbe, Rotterdam	13
Leeuw u. Philippsen, De. u. De. Leeuw, Philippsen u. Co., Antwerpen, Ruhrort	88—89	Rheinisch-Westfälische Speditions-Ges. m. b. H., Duisburg	73
Leeuw u. Philippsen, De, Rotterdam	13	Dieselbe, Rotterdam	13
Leinkering u. Co., Duisburg	72	Rheinschiffahrts-A.-G., vorm. Fendel, Mannheim	39—40
Lenders u. Co., Rotterdam	7—8	Rhein-Schraubendampfer-Dienst, J. H. Koenigsfeld, Rot- terdam	6
Leser u. Cornet, Antwerpen	28	Rhein- u. Seeschiffahrts-Ges., Köln	54—55
Lensing u. Brockhausen, Emmerich	95	Rigeaud, Gebr., Wesel und Duisburg	94
Liebrecht, Friedr. Wilhelm, Ruhrort	89	Ristelhuebers Nachf., H., Antwerpen	28
Lintz, Eduard, Düsseldorf	115	Derselbe, Köln	55
Lloyd rhénan, S. a., Antwerpen	28	Rosslau a. d. Elbe, XXV. Abt.	96
Lobith, XXIV. Abt.	95	Rotterdam, I. Abt.	3
Lohmann u. Co., G. m. b. H., Duisburg	110	Rotterdamsche Lloyd u. Ruys-Linie, Rotterdam	10
Ludwigshafen, VIII. Abt.	42	Rudolph u. Co., Transport.-Ges., O., Frankfurt a. M.	51
Lünnemann, Fritz, Ruhrort	112	Ruhrort, XXI. Abt.	83
Lutz, Eugen, Mannheim	37	Ruys-Linie, Rotterdam	10
Lyssenhop u. Co., G. m. b. H., Mainz	47	Ruys u. Co., Antwerpen	25—26
Mainz, IX. Abt.	43	Dieselben, Rotterdam	10—11
Mainzer Reederei-Ges. Thomae, Stenz u. van Meeteren, Antwerpen	28	Sachsenberg G. m. b. H., Gebr., Schiffswerit, Rosslau a. d. Elbe, Filiale, Cöln-Deutz	96—100
Dieselben, Mainz	46	Sasse, E., Antwerpen	28
Dieselben, Rotterdam	13	Santen u. Co., Van, Rotterdam	14
Mangili, Innoncente, Mannheim	37	Scharrer, G., Duisburg	74
Mannheim, VII. Abt.	34	Scheepvaart en Steenkolen-Maatschappy (Schipping u. Cool Company) Zentrale, Rotterdam	14
Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Ges., Mannheim	37	Schellen, J. A. u. F., Rotterdam	14
Mannheimer Lagerhaus-Ges., Antwerpen	28	Schenker u. Co., Internationale Transporte, Rotterdam	11
Dieselbe, Mannheim	38	Scheuer, Gebr., Amsterdam	16
Dieselbe, Rotterdam	13	Dieselben, Rotterdam-Amsterdam-Zaandam	110
Maschinenbau-Anstalt „Humboldt“, Kalk bei Köln	105	Schmitz, Friedr., Ruhrort	90—91
Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G., Vereinigte, Augsburg u. Nürnberg	105	Schneider, Albert, Mülheim a. Rh.	56
Mellinghoff, G. m. b. H., Gebr., Mülheim a. d. Ruhr	78	Schroers, Karl, Antwerpen	29
Mayer, Heinrich, Ruhrort	89	Derselbe, Duisburg	74
Moemmersheim, J., Antwerpen	28		
Mühlenbeck, Gerhard, Mülheim a. d. Ruhr	78—79		
Mülheim a. Rhein, XVI. Abt.	56		
Mülheim a. d. Ruhr, XX. Abt.	77		
Mülheimer Dampfschiffahrts-A.-G., Mülheim a. Rhein	56		

	Seite		Seite
Schroers u. Co.'s, Rotterdam	14	Taschenkalender f. d. Rheinschiffahrt	112
Schulte-Tigges, F. W., Ruhrort	91	Technisches Bureau „Nautica“	112
Seegmüller u. Cie, Strassburg	30	Tillmannsche Eisenbahn, A.-G., Remscheid	113
Selb u. Huverstuhl, Antwerpen	26	Tunnelier, G., Antwerpen	29
Siebert u. Co., Antwerpen	26	Transport-Ges., O., Rudolph u. Co., Frankfurt a. M.	51
Slick u. Co., Naamloze Vennootschap-Transport Maatschappij, van, Rotterdam	14	Uden, Gebr., van, Antwerpen	29 u. 107
Société anonyme Badoise pour la navigation sur le Rhin et les transports maritimes, Antwerpen	29	Dieselben, Rotterdam und Amsterdam	107
Soet, Joh. M. de, Amsterdam	16	Unruh u. Liebig, Leipzig	114
Somers u. Co., Charles, Antwerpen	29	Uerdingen, XVIII. Abt.	60
Dieselben, Rotterdam	14	Vereinigte Spediteure u. Schiffer, Rheinschiffahrts-Ges. m. b. H., Antwerpen	29
Spaarmann, C., Emmerich	95	Dieselbe, Mannheim	40—42
Speditions u. Lagerhaus A.-G., (Vereinigte Häuser: Charlier u. Scheibler, Arthur Vrancken, H. Eckenroth u. Co.) Cöln	55	Dieselbe, Rotterdam	14
Dieselbe	106	Verschure u. Co., Amsterdam	16
Spiro, Jos., Rotterdam	14	Vogt, Friedrich, Bingen a. Rhein	51
Staab u. Co., Rotterdam	14	Voigt u. Co., F. A., Rotterdam	11—12
Stachelhaus u. Buchloh, G. m. b. H., Reederei, Mülheim a. d. Ruhr	80	Voigt u. Geber, Amsterdam	17
Steinacher u. Rueff, Antwerpen	26	Voss u. Langen, Ruhrort	92—93
Steinmetz u. Petit, Rotterdam	14	Vrancken, Arthur, Antwerpen	29
Steinweg, C., Rotterdam	110	Vriese-Veein, A.-G., Amsterdam	16
Stenz, Jos., Mainz	45	Vroege u. de Wijs, Rotterdam	14
Stevens, Geschw., Emmerich	95	Wagishauser, C., Mannheim	42
Stinnes, Hugo, Mülheim a. d. Ruhr	79 u. 108	Walbaum u. Tosetti, Antwerpen	29
Stinnes, Math., Mülheim a. d. Ruhr	79—80	Walford u. Co., A.-G., Antwerpen	29
Stöck u. Fischer, Bingerbrück	52	Wambersie u. Sohn, Rotterdam	14
Dieselben, Duisburg	75—76	Wesel, XXIII. Abt.	94
Stoomvaart Maatschappij „Nederland“, Amsterdam	16	West-Indische Maildienst, Koninklijke, Amsterdam	16
Strassburg, IV. Abt.	30	Weymar, J., Rotterdam	14
Straeter, Heinrich, Duisburg	76	Winschermann u. Co., Mülheim a. d. Ruhr	80—82
Struss u. Vogel, Kortmann u. Co., Succ., Antwerpen	25	Zietzschmann, M., Duisburg	76—77
		Derselbe, Rotterdam	14
		Zisch, Julius, Antwerpen	27
		Zuckermann, H. H., Duisburg	77
		Zuid-Amerika Lijn, Amsterdam	16

Der Niederrhein Wochenschrift für die gesamte Rheinschiffahrt.

Organ des Vereins rheinischer Binnenschiffahrts-Interessenten.

Amtliches Publikations-Organ der Handelskammer und der Schifferbörse zu Ruhrort.

Publikationsorgan des Genossenschafts-Vorstandes der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Die Hauptaufgabe des Blattes ist die Wahrnehmung der Rheinschiffahrtsinteressenten auf publizistischem Wege.

Regelmässige wöchentliche Berichte aus den bedeutendsten Plätzen am Rhein.

Verbreitet am ganzen Rhein, in Holland u. Belgien.

Geschäftsstelle: Ruhrort, Dammstrasse 28 a.

Abonnementspreis pro Quartal: Inland 4.00 Mark; Ausland 4.65 Mark.

Bestellkarte liegt bei!

S. 61 A

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

16279

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300318