

## NDB-Artikel

**Stinnes**, *Mathias* Unternehmer, Reeder, Kohlengroßhändler, \* 4. 3. 1790 Mülheim/Ruhr, † 16. 4. 1845 Mülheim/Ruhr. (evangelisch)

### Genealogie

V Hermann (1753–93), Schiffer, Verw. e. Kohlenmagazins in Mülheim;

M Margarethe Werntgen (1753–1813);

B Hermann, Kaufm. in M., Georg (\* v. 1790), Kaufm. in M., 1818 in Ruhrort, beide Geschäftspartner v. S.;

– ◉ 1) 1811 Anna Springmann (1789–1831), 2) 1834 Anna Maria Springmann (1808–65), beide T d. →Georg Springmann, Schmied in M., u. d. Katharina Nöllenburg;

6 S aus 1) (4 früh †) Mathias (?), Kaufm. in M., Gustav (1826–78), Mitgl. d. Untern.ltg. d. Fa. Math. Stinnes, s. NDB 13\*), 2 T aus 1) u. a. Katharina (1819–1903, ◉ Gerhard Küchen, 1809–86, kath., Mitgl. d. Untern.ltg. d. Fa. Math. Stinnes, KR), 2 S aus 2) u. a. Hermann Hugo (1842–87), Kaufm., KR, 3 T aus 2) u. a. Anna (1835–86, ◉ →Karl Vorster, 1834–85, Mitinh. e. Papiermühle in Broich), Margarethe (1840–1911, ◉ →Hermann Leonhard, 1835–1905, Dr. med., Augenarzt in M.), stiftete 1907 e. Augenheilanstalt in M.;

E →Gerhard Küchen (s. Gen. 2), Hugo (s. 2), Anna Vorster (\* 1862, ◉ →Eduard Schroeder, Mitinh. d. Seidenfa. Wilh. Schroeder & Co., Krefeld), →Karl Vorster (\* 1864), →Mathias Vorster (\* 1867);

Ur-E →Clärenore S.-Söderström (s. 3).

### Leben

Nach dem Besuch der Volksschule in Mülheim arbeitete S. seit 1803 als Schiffsjunge auf der Ruhr. 1808 kaufte S. gemeinsam mit seinem älteren Bruder Georg in Mülheim ein Kohlenlager und einen Kahn und verschiffte bis 1814 Kohlen über den Rhein hauptsächlich in die Niederlande. Nachdem die niederl. Regierung die Steinkohle aus dem Ruhrgebiet mit hohen Zöllen belastete, expandierte S. in den folgenden Jahren rheinaufwärts mit einem jährlichen Umsatz von über 2 Mio. Zentner. 1819 setzte er sich in einem Konflikt mit Mainzer Schiffern, die ihm die Berechtigung für Ladungen zwischen Mainz und Köln absprachen, durch und eröffnete sich und anderen Rheinschiffern weitere Absatzgebiete. 1817 gründete er mit seinem Bruder Georg eine Schifffahrtslinie zwischen Köln und Arnheim, die auf Druck der niederl. Konkurrenz zeitweise verboten wurde. S. baute dennoch sein Geschäft stetig aus: 1820 fuhren für

ihn 66 Schiffe auf dem Rhein, etwa ein Drittel aller Rheinschiffe um diese Zeit, die teilweise von Subunternehmern geführt wurden. S. war unternehmerisch innovativ, er nutzte als erster die Leerfahrten für die Aufnahme anderer Güter, u. a. Getreide, Baustoffe, Schießpulver und Gewehrschäfte, und betrieb Kohlengroßhandel, u. a. mit Niederlassungen in Koblenz, Mainz und Mannheim. Er engagierte sich im Werftbau (1818) und im Schiffsbrückenbau, u. a. 1839 in Düsseldorf. 1843 setzte S. den ersten Dampfschlepper auf dem Rhein ein, der mehrere miteinander verbundene Schleppkähne zog, um mit den Transportkapazitäten der Eisenbahn konkurrieren zu können. Diese Innovation war der Durchbruch für den modernen Güterverkehr auf dem Rhein.

Bereits 1830 Hauptgewerke der „Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck“, baute S. von hier aus seine Beteiligungen an der Kohlenförderung aus. 1838 gelang im Schacht Graf Beust I die Durchstoßung der Mergelschicht, der dritten im Ruhrgebiet. 1839 ließ S. weitere Felder muten und begann 1840 mit der Abteufung des Schachtes Mathias. 1845 fusionierte er alle Felder zur „Gewerkschaft Victoria Mathias“. Bei seinem Tod war S. der größte Bergwerksbesitzer im Ruhrgebiet mit einer Beteiligung an 36 Zechen.

S. engagierte sich in seiner Heimatstadt als Mitglied des Gemeinderates und Aktionär der Mülheimer Aktienstraße, einer privat finanzierten Verbindungsstraße nach Borbeck, sowie als Förderer der 1844 eröffneten „Kettenbrücke“ in Mülheim und für den Neubau der Hafenanlagen, die erst nach seinem Tod vollendet wurden.

Als Pionier der modernen Transportlogistik nutzte S. als erster Reeder den Rheintransport nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen. Zudem war er der erste Ruhrunternehmer, der diversifiziert neben Reederei auch Handel und Kohleförderung betrieb. Nach dem Tod des Gründers geriet sein Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Bergbauzechen wurden zwischen 1864 und 1882 von seinen Nachfahren unter der Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks „Mathias Stinnes“ zusammengefaßt, die von seinem Enkel Hugo Stinnes geleitet wurde. Das Transportunternehmen „Mathias Stinnes“ wurde 1934 mit der Reederei „Hugo Stinnes“ zur „Vereinigten Stinnes Rheinreedereien“ innerhalb des Stinnes-Konzerns zusammengefaßt.

### **Auszeichnungen**

A Freimaurer, Loge Bochum (1821), Mitgründer d. Loge Mülheim (1839).

### **Literatur**

P. Neubaur, M. S. u. sein Haus, 2 Bde., 1908;

H. Sinz, 150 J. Mathias Stinnes, 1958, H. Arnold, in: W. Burkhard (Hg.), Niederrhein. Unternehmer, 1990, S. 32 f. (P);

U. S. Soénius, Vom Schiffsjungen|z. Reeder u. Zechenherrn, M. S., in: H. A. Wessel (Hg.), Mülheimer Unternehmer, 2006, S. 195–209.

## **Quellen**

StadtA Mülheim a. d. Ruhr; Archiv f. Christl.Demokrat. Pol. d. Konrad-Adenauer-Stiftung, St. Augustin, , hierzu s. A. Keller-Kühne, Das Firmen- u. Fam.archiv S., in: Hist.-pol. Mitt. 15, 2008, S. 455-69; Rhein.-Westfäl. Wirtsch.archiv, Köln.

## **Portraits**

Reliefplatte am Denkmal f. Friedrich Wilhelm III. (Köln, Heumarkt);

Ölgem. (u. a. Dt. Bahn;

StadtA Mülheim an d. Ruhr).

## **Autor**

Ulrich S. Soénius

## **Empfohlene Zitierweise**

, „Stinnes, Mathias“, in: Neue Deutsche Biographie 25 (2013), S. 354-355 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---