

Agenturen befinden sich bei den Brückenstationen: Cochem, Alf, Zell, Traben, Trarbach, Berncastel, Hauptagenturen in Coblenz und Trier. Die Agenten werden rechtzeitig vorher von der jeweiligen Ankunft der Schiffe benachrichtigt und geben die Zeiten am schwarzen Brett öffentlich bekannt. An den Orten, wo keine Anlegebrücken sind, unterhält die Gesellschaft Vereinbarungen mit Kahnführern, so dass Reisende überall an und von Bord der Dampfer kommen können.

Die Namen der Moseldampfer lauten: „Prinz Heinrich“, „Mosel“, „Ewald Berninghaus; die Schiffe wurden auf der Werft von Ewald Berninghaus in Duisburg in den Jahren 1883, 1887 und 1895 erbaut. Zwischen Berncastel und Trier verkehrt ausser jenen noch das Dampfboot „Moselthal“ von Herrn Scheid aus Berncastel.

Unterbrechungen der Schifffahrt durch Eisbildung treten meistens im Februar ein, dauern jedoch selten länger als 2—3 Wochen; es kommen auch ganz eisfreie Winter vor.

Häufiger sind im Hochsommer Störungen durch zu geringe Fahrwassertiefe, wogegen sich allerdings durch weiterreichende Ausbaggerungen des Flussbodens noch vieles thun liesse, besonders auf der Strecke zwischen Bernkastel und Traben, welche zu den schwierigsten Abschnitten des Stromes bei niedrigem Wasser gehört. In den Monaten August und September der Jahre 1892, 1893 und 1895 war das Flusswasser so weit gefallen, dass die Schifffahrt ganz aufhörte, daher hat sich dann vielfach die Meinung verbreitet, es sei die Mosel im Sommer überhaupt nicht mehr befahrbar. Dabei wird indes vergessen, dass jene Sommer ungewöhnlich heiss waren, unter deren Trockenheit auch die Rheinschifffahrt so zu leiden hatte, dass sie ihre Dampferreisen ganz oder teilweise einstellen musste. Die Übersicht über die Moseldampfschifffahrt hingegen beweist, dass ihre Schiffe in den meisten Jahren nur selten durch zu wenig Wasser in ihrem Betrieb behindert worden sind. Deshalb arbeitet die Gesellschaft auch unverdrossen weiter, trotz der mancherlei Schwierigkeiten. Es erregt oft das Erstaunen und die gerechte Bewunderung der Reisenden, mit welcher Sicherheit die schnellen Schiffe bei oft nur wenigen Centimetern Wasser unter dem Boden durch das vielgewundene schmale Fahrwasser des Flusses hindurchgesteuert werden.

Der von den Dampfern 1895 bewältigte Gütertransport beziffert sich auf 38 159 Centner; daneben wurden 11 444 Personen befördert.

Von der Kanalisierung der Mosel erwarten den grössten Vorteil die grossen Hüttenwerke an der Ruhr, die dann