

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257672](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257672)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der in der bildlichen Darstellung hinter Seite 359 und in den Beilagen 1 zu IV, A, a, zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

1. den Verkehr in den schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen nach den amtlichen Aufzeichnungen daselbst;
2. den Verkehr in den niederländischen, belgischen und französischen See- und Flußhäfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. den Verkehr in den deutschen überseeischen Häfen und in den sonstigen, überseeischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze nach den Aufzeichnungen der deutschen Haupt-Zollstelle in Emmerich¹⁾;
4. den Verkehr in den belgischen und französischen See- und Flußhäfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze nach den amtlichen Aufzeichnungen in diesen Häfen.

In den wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen:

- | | | |
|--------------------------|------------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Basel, | 14. Mainz, | 27. Neuß, |
| 2. Straßburg, | 15. Biebrich, | 28. Düsseldorf, |
| 3. Kehl, | 16. Schierstein, | 29. Crefeld, |
| 4. Lauterburg, | 17. Budenheim, | 30. Uerdingen, |
| 5. Karlsruhe, | 18. Bingen, | 31. Rheinhausen, |
| 6. Speyer, | 19. Oberlahnstein, | 32. Duisburg, |
| 7. Mannheim mit Rheinau, | 20. Coblenz, | 33. Homberg ²⁾ , |
| 8. Ludwigshafen, | 21. Beuel, | 34. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Worms, | 22. Bonn, | 35. Walsum, |
| 10. Gernsheim, | 23. Wesseling, | 36. Orsoy ⁴⁾ , |
| 11. Nierstein, | 24. Cöln u. Cöln-Mülheim ²⁾ , | 37. Rheinberg, |
| 12. Weisenau, | 25. Leverkusen, | 38. Wesel |
| 13. Gustavsburg, | 26. Reisholz, | |

wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

¹⁾ Für 1923 waren mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse Angaben nicht erhältlich. Ausnahmsweise wird daher die Statistik von Emmerich durch die von Lobith hier ersetzt.

²⁾ Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

³⁾ Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreußen angemeldet wurde.

⁴⁾ Der Hafen zu Orsoy ist im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr im Hafen zu Orsoy bei den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen unter Ziffer 42 Preußen.

Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe I betrug in den 38 wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen

	1923	1922	
die Zufuhr	11 498 020 t	26 229 266 t,	mithin 1923 weniger 14 731 246 t
„ Abfuhr	7 063 869 t	18 460 109 t,	„ 1923 „ 11 396 240 t
Zusammen	18 561 889 t	44 689 375 t,	mithin 1923 weniger 26 127 486 t.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 56,2% gegen 62,9% Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 61,7% gegen 27,4% Zunahme im Vorjahr, im ganzen 58,5% Abnahme gegen 46,1% Zunahme im Vorjahr.

Die Zufuhr und Abfuhr wird wieder getrennt in Berg- und Talverkehr angeschrieben.

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1923	1922	
der Verkehr zu Berg	11 679 763 t	33 073 589 t,	mithin 1923 weniger 21 393 826 t
„ „ zu Tal	6 882 126 t	11 615 786 t,	„ 1923 „ 4 733 660 t
Zusammen	18 561 889 t	44 689 375 t,	mithin 1923 weniger 26 127 486 t,

mithin in der Richtung zu Berg 64,7%, in der Richtung zu Tal 42,6% Abnahme, gegen 62,3% und 13,9% Zunahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen französischen und deutschen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis für jeden Uferstaat in einer Summe mitgeteilt.

Dieser Verkehr betrug im Berichtsjahr nach Beilage 1 zu IV, A, a Ziffer II:

39. in Frankreich	4 588 t
40. „ Baden	827 t
41. „ Bayern	320 t
42. „ Hessen	38 201 t
43. „ Preußen	247 260 t

Zusammen 1923 291 196 t

gegen 1922 405 000 t

Sonach gegen das Vorjahr 113 804 t oder 28,1% Abnahme, gegenüber 6,1% Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe I

im Berichtsjahr 18 853 085 t

„ Vorjahr . . 45 095 421 t

mithin in 1923 weniger 26 242 336 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 58,2% gegen 45,6% Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: 2 Stück.

Von den nachstehenden niederländischen, belgischen und französischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze von der niederländischen Zollstelle in Lobith angeschrieben:

44. Nijmwegen,	53. Vianen,	60. Gent,
45. Tiel,	54. Vlaardingen,	61. Brüssel.
46. Zalt-Bommel,	55. Vreeswijk,	62. Seebrügge,
47. Gorinchem	56. Rotterdam,	63. anderen belgische Häfen,
48. Dordrecht.	57. Amsterdam,	64. französische Häfen (Maas)
49. Arnheim,	58. andere niederländische	65. „ „ (Schelde)
50. Wageningen,	Häfen,	66. andere französische Fluß-
51. Wijk bij Duurstede,	59. Antwerpen,	und Seehäfen;
52. Culemborg,		

es betrug nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe 2

	1923	1922	
die Zufuhr vom Rhein her	4 936 306 t	8 766 848 t,	mithin 1923 weniger 3 830 542 t
die Abfuhr nach dem			
Rhein hin	7 158 383 t	11 547 131 t,	„ 1923 „ 4 388 748 t
Zusammen	12 094 689 t	20 313 979 t,	mithin 1923 weniger 8 219 290 t.

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 40,5 %, gegen 6,8 % Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 43,7 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 38 % abgenommen, gegen 11,6 % Ab- und 83,4 % Zunahme im Vorjahr.

Es ist beschlossen worden, ab 1923 sowohl in den belgischen Fluß- und Seehäfen als auch in den französischen Fluß- und Seehäfen, die über die Niederlande mit dem Rhein in Verbindung stehen, an Ort und Stelle Lokalstatistiken des direkten Verkehrs von und nach dem oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze gelegenen Teil des Rheins aufstellen zu lassen, trotzdem aber auch mit der Veröffentlichung der vollständigen Statistiken der Zollstellen Emmerich und Lobith fortzufahren.

Diese neuen Statistiken, die nach dem gleichen, namentlichen Güterverzeichnis wie die Statistiken für die schweizerischen, französischen und deutschen Rheinhäfen aufgestellt werden, ermöglichen eine Kontrolle der Zahlen in den an der Grenze aufgestellten Statistiken und können vielleicht für die in Frage kommenden Häfen, nachdem sie nach und nach vervollkommen sind, an deren Stelle treten.

In diesen Statistiken sind folgende Unterabteilungen vorgesehen:

59. Antwerpen,	63. andere belgische Fluß- und Seehäfen,
60. Gent,	64. französische Häfen (Maas)
61. Brüssel,	65. französische Häfen (Schelde)
62. Seebrügge,	66. andere französische Fluß- und Seehäfen.

Nachstehend eine Gegenüberstellung der hierbei erhaltenen Zahlen (siehe Seite 87, 288—290 und 304—306) und der Zahlen der Statistik von Lobith.

Die außerordentlich großen Unterschiede zwischen den beiderseits erreichten Zahlen zeigen, wie nötig es ist, den Vergleich in den kommenden Jahren fortzusetzen und die zuständigen Dienststellen auf die oben angeführten, außerordentlich großen Abweichungen hinzuweisen.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein 72,4 %, in der Abfuhr 51,6 %, im ganzen um 63,5 % abgenommen, gegen 695,8 % Zunahme im Vorjahr.

Der Verkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und überseeischen Häfen von und nach dem Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) betrug nach Beilage 1, 4 und 5 zu IV, A, a Summe 4:

	1923	1922		
Zufuhr vom Rhein her	4 969 736 t	8 887 978 t	mithin 1923 weniger	3 918 242 t
Abfuhr nach dem Rhein				
hin	7 201 925 t	11 637 092 t	„ 1923 „	4 435 167 t
Zusammen	12 171 661 t	20 525 070 t	mithin 1923 weniger	8 353 409 t.

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 40,7 %, gegen 32,8 % Zunahme im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 44,1 %, die Abnahme in der Abfuhr 38,1 %, gegen 10,6 % Ab- und 84,5 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen mit Einschluß des Rhein-See-Verkehrs 12 171 661 t¹⁾
den Verkehr in den schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen mit 18 853 085 t

so ergibt sich im Jahr 1923 als Gesamthafenverkehr 31 024 746 t
gegen 1922 65 620 491 t

Sonach 1923 weniger 34 595 745 t,

oder 52,7 % Abnahme, gegen 38,2 % Zunahme im Vorjahr.

Von dem Gesamthafenverkehr mit 31 024 746 t
fallen nach den Beilagen 2 und 3 zu IV, A, a auf den Verkehr mit Nebenflüssen 168 807 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 30 855 939 t

Hierzu der in Beilage 1 zu IV, A, b zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr 2 212 432 t

Gibt zusammen 33 068 371 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 16 534 185 t
oder gegen das Vorjahr mit 37 183 940 t weniger 20 649 755 t oder 55,5 % Abnahme gegen 39,1 % Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Der in früheren Jahresberichten an dieser Stelle gezogene Vergleich der Anschreibungen der beiden Zollstellen in Emmerich und Lobith (Beil. 4 und 5 zu IV A a) fällt für 1923 aus den auf Seite 84¹⁾ angegebenen Gründe aus.

Dieser Verkehr wird niederländischerseits in Lobith, deutscherseits an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 74 538 Tonnen. (Siehe Beilage 2 zu IV, A, b.)

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1923 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Neben- flüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr		
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	%	
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268	+ 13 595 138	+ 5,4	
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053	+ 5 403 784	+ 14,3	
1911	85 271 825	3 864 776	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8	
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234	+ 5 352 933	+ 12,0	
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574	+ 4 641 339	+ 9,3	
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095	- 14 575 478	- 26,7	
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015	- 46,5	
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660	+ 1 178 580	+ 5,5	
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480	- 4,6	
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	+ 4 082 429	+ 18,9	
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	- 6 604 341	- 26,2	
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	+ 8 657 972	+ 45,6	
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	- 929 248	- 3,4	
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940	+ 10 450 948	+ 39,1	
Summe 1909—1922	870 043 721	70 633 271	470 338 497	+ 13 676 810	+ 47,5	
Durchschnitt 1909—1922	62 145 980	5 045 234	33 595 607	+ 976 915	+ 3,4	
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185	- 20 649 755	- 55,5	
1923 gegen 1909/22	mehr weniger	— 31 290 041	— 2 832 802	— 17 061 422	— - 19 672 480	
Bei Annahme des Gesamtverkehrs in den belgischen und französischen Häfen nach den amtlichen Aufzeichnungen daselbst (s. Beilage 1 zu IV, A, a unter 4), d. h. wenn man deren Zahlen an Stelle der von Lobith gemeldeten einsetzt, gelangt man zu folgendem Ergebnis:						
1923	29 738 634	2 212 432	15 453 984	21 729 956	- 58,7	
1923 gegen 1909/22	mehr weniger	— 32 407 346	— 2 832 802	— 18 141 623	— - 20 753 041	

Über die Art der Anschreibungen des Verkehrs ist noch folgendes zu bemerken:

Von 1882 bis zum Jahresschluß 1908 war in den Beilagen IIIa und IIIb (Zufuhr), IVa und IVb (Abfuhr) sowie IIIc und IVc (Durchfuhr) die Übersicht der einzelnen Verkehrsgegenstände, die in den jeweils am Eingang dieses Abschnitts aufgeführten deutschen Häfen sowie im Verkehr der dort genannten niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit dem deutschen Rhein verschifft wurden — geschieden nach den 62 auf den deutschen Wasserstraßen zur Anschreibung gelangenden Artikeln — zusammengestellt.

Vom 1. Januar 1909 bis Jahresschluß 1914 wurde der Verkehr in den wichtigeren Häfen, an den Durchgangsstellen der Nebenflüsse und Seitenkanäle des deutschen Rheins und an den beiden Grenzzollstellen, getrennt nach Zufuhr und Abfuhr, nach dem Güterverzeichnis angeschrieben, das durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1908 für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen mit Wirkung vom 1. Januar 1909 eingeführt wurde. Durch Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 25. Januar 1915 wurde das Güterverzeichnis abgeändert. Das abgeänderte Güterverzeichnis ist mit Wirkung vom 1. Januar 1915 ab eingeführt worden. Für den Jahresbericht 1915 sind die Anschreibungen erstmals nach dem geänderten Güterverzeichnis erfolgt. Die Anordnung ist die gleiche geblieben wie bisher, nur wurden die Güterklassen um 8 verringert, indem einige Unterabteilungen fortgefallen sind, so bei Klasse 16 (vorher 16a und 16b), bei Klasse 55 (vorher 55a und 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a und 58b), bei 59c (vorher 59c und 59d). Außerdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und außereuropäischen Hölzern fortgelassen worden und die Unterabteilung 31a Telegraphenstangen fortgefallen. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen wurden in den Beilagen IIIa, IIIb, IIIc, IVa, IVb und IVc mitgeteilt.

Vom 1. Januar 1923 ab ist das von der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt neu aufgestellte Güterverzeichnis eingeführt und das Ergebnis in den Beilagen 2, 3, 4, 5 zu IV, A, a, 2, 3 zu IV, A, b enthalten. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage 1 zu IV, A, a summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das Güterverzeichnis mit 189 Güterklassen (Seite 225) ist maßgebend für die Statistik des Verkehrs auf den Wasserstraßen. Da es nicht angängig war, die umfangreicheren Bezeichnungen einzelner Klassen des Güterverzeichnisses in den genannten Beilagen vollständig abzudrucken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

Bei den Anschreibungen wird das Gewicht auf halbe Tonnen derart abgerundet, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 Kilogramm ($\frac{1}{2}$ Tonne) findet eine Anschreibung der Güter nicht statt.

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

1. die Fahrten von Fahrzeugen, die zum Fischfang, zu Baggerarbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur Vermittlung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen;
2. die Fahrten der Fähranstalten;
3. die Leichterungen;
4. der Verkehr zwischen den Häfen, Lösch- und Ladestellen derselben Gemeinde und zwischen denen mehrerer Gemeinden, die als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind (sogenannter Nahverkehr).

Der Ausschluß von der Anschreibung erstreckt sich dagegen nicht auf die Fahrten von Fahrzeugen, die Baggergut oder Baustoffe zu Strombauten (Steine, Faschinen, Kies, Sand und dergleichen) führen, sofern diese Güter Gegenstand des Handels sind.

Bei der Umrechnung des Floßholzes in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

bei hartem Holz zu 0,8 Tonnen, bei weichem Holz zu 0,6 Tonnen.

Die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff werden angeschrieben.

Verkehr in den schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen.

1. Wichtigere Häfen.

1. Hafen zu Basel.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	25 341	180	25 521	—	14 165	14 165	39 686
1922	126 350	—	126 350	—	44 743	44 743	171 093
Mithin 1923	mehr weniger	180	—	—	—	—	—
	101 009	—	100 829	—	30 578	30 578	131 407

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 79,8 %, in der Abfuhr um 68 %, im ganzen um 76,8 % abgenommen.

Der Rückgang des Schiffsverkehrs nach Basel im Jahre 1923 ist in erster Linie eine Folge des Ruhrkonfliktes. Sämtliche deutschen Rheinreedereien hatten ihren Schiffsverkehr eingestellt und nur die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hielt den Rheinverkehr bis Basel aufrecht. Sodann wurde der letztere durch einen im allgemeinen wenig günstigen Wasserstand sehr beeinträchtigt. Auch die infolge der Valutaverhältnisse niedergehaltenen Bahnfrachten hatten eine Verminderung des Wassertransports zur Folge.

Der Laderaum der 54 eingelaufenen Kähne betrug 49300 Tonnen, durchschnittlich also 850 Tonnen. Die 4 kleinsten Kähne konnten zwischen 300 und 400 Tonnen und die 3 größten Kähne zwischen 1300 und 1400 Tonnen fassen. Das Ladegewicht betrug in 4 Fällen unter 250 Tonnen. Acht Schiffsloadungen hatten mehr als 550 Tonnen. Durchschnittlich betrug das Ladegewicht 466 Tonnen.

Bei voller Belastung der Kähne hatte der Tiefgang durchschnittlich 2,20 m betragen. Der effektive Tiefgang überschritt aber durchschnittlich 1,46 m nicht. Der niedrigste Tiefgang ist zwischen 65 und 70 cm zu verzeichnen, der höchste zwischen 1,7 und 1,75 m.

Als Schlepper dienten die beiden im Jahre 1923 erbauten Dampfer „Bern“ und „Luzern“ mit 1500 bzw. 1300 PS. und einem Tiefgang von 1,02 und 1,05 m bei einer Belastung von 20 Tonnen Bunkerkohlen. Je nach der Menge der Bunkerkohlen vergrößert sich der Tiefgang bis zu 30 cm. Ferner wurden die beiden Dampfer „Zürich“ und „Schweiz“ verwendet.

Nach der Tonnanzahl verteilt sich der Verkehr auf die verschiedenen Monate wie folgt:

a) Hafen St. Johann:	Bergfahrt	Talfahrt
	Tonnen	Tonnen
Januar	—,—	200,25
Februar	—,—	202,48
März	—,—	—,—
April	921,58	306,31
Mai	1429,24	841,61
Juni	5982,67	5928,27
Juli	8474,64	3496,71
August	1884,42	714,70
	zu übertragen	18 692,55
		11 690,33

Übertrag 18 692,55 11 690,33

b) Hafen Kleinhüningen und Klybeckquai:

Januar	—,—	—,—
Februar	—,—	—,—
März	—,—	—,—
April	—,—	—,—
Mai	250,—	—,—
Juni	—,—	—,—
Juli	4249,72	1030,—
August	2472,—	1445,—
	<u>6 971,72</u>	<u>2 475,—</u>
Total 1923	25 664,27	14 165,33
1922	126 350,10	44 759,90.

Im Bergverkehr gingen ein: Weizen 10670,4, Mais 150, Hafer 581,7, Gerste 149,4, Wolle 307,5, Kohlen 3836,5, Kohlen Gaswerk 1117,1, Zucker 200, Roheisen 194,7, Tonerde 495,4, Kopra 1319,4, Pitchpineholz 481, Sprit 279,5, Soda 125, Phosphat 253, Maschinenöl 440,1, Arachidöl 2, Maschinen 11,9, leere Säcke 21, Lumpen 3,3, Kartoffelmehl 15, Haferflocken 40, Reis 14,9, Tran 10,3, Borax 25,4, Glas 16,5, Karbolsäure 7,5, eiserne Röhren 205,6, Talg 47,9, Glukose 60,2, Kaffee 15,4, Bürgersteigplatten 100, Fassoneisen 78,6, Papier 1,7, diverse Stückgüter 4, Weißblech 2079,7, feuerfeste Steine 45,2, Quebrachoextrakt 98,6, Baumwolle 109,7, Faßdauben 117,6, Zinkweiß 13,6, Leder 66,8, Radreifen 56,7, Tannin 11,3, Gummi Arabicum 9,9, Kupferdraht 31,3, Vaselineöl 2, Gasreinigungsmasse 500, Benzin 856, total 25280,3 Tonnen.

Im Talverkehr wurden befördert: Zement 5580,1, kondensierte Milch 6007, Ledermehl 22, Asphalt 170, Karbid 1746,9, Chemikalien 4,4, Mineralsalze 175, Stahlgußwaren 10, Linoleum 13,6, ges. Häute 33,7, leere Fässer 90,7, leere Säcke 62,1, sonstige Güter 31,4, total 13964,9 Tonnen.

Der verhältnismäßig geringe Verkehr erlaubte die Kähne im Rheinhafen St. Johann in der üblichen Zeit zu löschen. Nur bei 5 Kähnen wurde die Löszeit wegen besonderer Umstände um 1—3 Tage überschritten. Der Güterumschlag im Rheinhafen St. Johann wurde im Akkord besorgt. Unter den Berggütern, die von der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft im Rheinhafen Kleinhüningen umgeschlagen worden sind, sind in erster Linie zu nennen: Weizen, Weißblech, Kopra, Gasreinigungsmasse, Baumwolle, Metallwaren, Sprit usw., unter den Talgütern Zement, kondensierte Milch, Mineralsalze und Karbid.

Die Lagerhalle im Rheinhafen St. Johann war die meiste Zeit gut frequentiert. Vom Schiffsverkehr sind jedoch nur 10 Tonnen eingelagert worden. In der Werfthalle kamen rund 2250 Tonnen Güter zur Lagerung und auf dem offenen Terrain rund 4750 Tonnen Kohlen und Brennholz. Der Zollniederlagsverkehr weist 3335 Tonnen auf. Der Reexpeditionsverkehr belief sich auf 194 Wagen.

2. Hafen zu Straßburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1923	1 185 458	665	1 186 123	354	440 594	440 948	1 627 071
1922	1 081 435	292	1 081 727	2785	504 697	507 482	1 589 209
Mithin 1923	{ mehr	104 023	373	104 396	—	—	37 862
	{ weniger	—	—	—	2431	64 103	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,7 % zu-, in der Abfuhr um 13,1 % ab-, im ganzen um 2,4 % zugenommen.

Wichtigere Zu- oder Abnahmen wurden gegenüber 1922 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme: Weizen + 119731 t, Hafer + 11754 t, Mais + 5015 t, Bauholz + 56941 t, Steinkohlenkoks + 22674 t.

B. Abnahme: Steinkohlen — 108642 t, Steinkohlenbriketts — 61040 t.

II. Abfuhr:

A. Zunahme: Mehl + 8405 t, Zement + 5709 t, Soda + 37386 t, Eisen und Stahl + 14739 t, eiserne Röhren + 10600 t.

B. Abnahme: Kalisalze zum Düngen — 148383 t, Steinkohlen — 10629 t, Weizen — 5178 t, Roggen — 8135 t.

3. Hafen zu Kehl.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r		
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l				
1923	172 798	11 046	183 844	9 079	13 881	22 960	206 804		
1922	426 942	23 664	450 606	66 241	64 236	130 477	581 083		
Mithin 1923	{ mehr weniger		254 144	12 618	266 762	57 162	50 355	107 517	374 279

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,20 %, in der Abfuhr um 82,40 %, im ganzen um 64,41 % abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r		
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l				
1923	166 950	9 894	176 844	3 707	12 694	16 401	193 245		
1922	380 645	15 082	395 727	19 523	54 010	73 533	469 260		
Mithin 1923	{ mehr weniger		213 695	5 188	218 883	15 816	41 316	57 132	276 015

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 55,31 %, in der Abfuhr um 77,70 %, im ganzen um 58,82 % abgenommen.

Der Verkehr hatte in der ersten Hälfte des Monats Januar 1923 gut angesetzt, ging aber schon Mitte Januar infolge der Ruhrbesetzung erheblich zurück und flaute vom Monat März an wegen Stilllegung des Eisenbahnbetriebes noch weiter ab. An der Verkehrsabnahme sind alle Güterarten beteiligt. Eine Gegenüberstellung der Verkehrsziffern des Berichts- und des Vorjahres ist nicht möglich, weil die Unterlagen des Vorjahres während der Besetzung der Diensträume der Güter- und Hafenverwaltung durch französische Truppen in Verlust geraten sind.

4. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	140 051	—	140 051	5074	—	5 074	145 125
1922	135 122	—	135 122	4867	35 084	39 951	175 073
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ 4 929 —	{ 4 929 —	{ 207 —	{ — 35 084	{ — 34 877	{ — 29 948

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,6 % zu-, in der Abfuhr um 87,3 % ab-, im ganzen um 17,1 % abgenommen.

Wichtigere Zu- oder Abnahmen wurden gegenüber 1922 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme: Bauholz + 6928 t, Steinkohlenkoks + 41 351 t.

B. Abnahme: Steinkohlen — 17 118 t.

II. Abfuhr:

A. Zunahme: Nichts.

B. Abnahme: Steinkohlen — 35 084 t.

5. Hafen zu Karlsruhe.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	53 027	268	53 295	900	35 652	36 552	89 847
1922	821 673	10 041	831 714	1549	232 174	233 723	1 065 437
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 9 773	{ — 778 419	{ — 649	{ — 196 522	{ — 197 171	{ — 975 590

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 93,59 %, in der Abfuhr um 84,36 %, im ganzen um 91,57 % abgenommen.

Wesentliche Zunahmen sind in der Zufuhr nicht eingetreten.

Wesentliche Abnahmen sind in der Zufuhr bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Weizen — 37 663 t, Steinkohlen — 298 457 t, Steinkohlenkoks — 57 509 t, Braunkohlenbriketts — 182 896 t.

Wesentliche Zunahmen sind in der Abfuhr nicht eingetreten.

Wesentliche Abnahmen sind in der Abfuhr zu verzeichnen bei Bauholz — 165 589 t.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	—	—	—	—	—
1922	821 673	9923	831 596	1549	232 056	233 605	1 065 201
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —

Der Umladeverkehr war im Jahr 1923 ganz verschwindend gering, sodaß keine Trennung zwischen dem Verkehr einschl. Umladung und dem Verkehr ohne Umladung vorgenommen worden ist.

6. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	5511:	8 949:	14 461	—	1397	1397	15 858
1922	1161	51 907	53 068	257	3469	3726	56 794
Mithin 1923	{ mehr weniger	4350: —	— 38 607	— 257	— 2072	— 2329	— 40 936

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,8% ab-, in der Abfuhr um 62,4% ab-, im ganzen um 72,8% abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Erde, Kies und gebrannten Steinen, die Abnahme der Abfuhr betraf Zementplatten und Eisenbahnschwellen.

7. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	665 403	94 571	759 974	106 141	306 213	412 354	1 172 328
1922	6 029 711	284 651	6 314 362	139 384	724 784	864 168	7 178 530
Mithin 1923	{ mehr weniger	— 190 080	— 5 554 388	— 33 243	— 418 571	— 451 814	— 6 006 202

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 87,96% ab-, in der Abfuhr um 52,28% ab-, im ganzen um 83,67% abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	648 798	22 618	671 416	85 211	232 994	318 205	989 621
1922	5 936 485	83 326	6 019 811	35 427	526 015	561 442	6 581 253
Mithin 1923	{ mehr weniger	— 60 708	— 5 348 395	49 784 —	— 293 021	— 243 237	— 5 591 632

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 88,85% ab-, in der Abfuhr um 43,32% ab-, im ganzen um 84,96% abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1923 und 1922:

Name der Häfen	G e s a m t v e r k e h r		Z u f u h r			A b f u h r				
	1923 t	1922 t	1923		1922 zu- sammen t	1923			1922 zu- sammen t	
			zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . .	875 641	4 377 041	467 204	93 931	561 135	3 584 582	45 721	268 785	314 506	792 459
Rheinauhafen . .	296 687	2 801 489	198 199	640	198 839	2 729 780	60 420	37 428	97 848	71 709
Zusammen	1 172 328	7 178 530	665 403	94 571	759 974	6 314 362	106 141	306 213	412 354	864 168

a) Rheinau:

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	198 199	640	198 839	60 420	37 428	97 848	296 687
1922	2 723 601	6179	2 729 780	10 986	60 723	71 709	2 801 489
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 5539	{ — 2 530 941	{ 49 434 —	{ — 23 295	{ 26 139 —	{ — 2 504 802

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 92,72 % ab-, in der Abfuhr um 36,45 % zu-, im ganzen um 89,41 % abgenommen.

Durch die Besetzung der Ruhr durch die Franzosen und deren Folgen kam die Rheinschiffahrt von Februar bis Ende des Jahres zum Stilliegen. Der Verkehr hat daher abgenommen.

Die Minderzufuhr zu Berg entfällt auf folgende Güter: Steinkohlen 1 811 298 t, Steinkohlenkoks 122 609 t, Rohbraunkohlen 195 455 t, Braunkohlenbriketts 322 780 t, Thomasschlacken 38 924 t, Schwefelkies 6 854 t, Kopra 10 018 t, Rohpetroleum 1 447 t und Rohzucker 5 004 t.

Der Minderzufuhr zu Berg steht eine Mehrzufuhr in derselben Richtung von folgenden Gütern gegenüber: Weizen 700 t, China-Clay 507 t, Eisenkonstruktionsteile 977 t.

Die Mehrabfuhr zu Berg bestand aus: Steinkohlen 38 807 t, Steinkohlenkoks 12 010 t und Steinkohlenteerpech 2 882 t.

Diese Mengen wurden von den Franzosen auf den hiesigen Lagern beschlagnahmt und nach Lauterburg, Straßburg und Kehl verschifft.

Die Abfuhr zu Tal war in den folgenden Warengattungen geringer: Schwefelsäure 1 853 t, Schwefelkies-Abbrände 13 461 t, Kopra 5 149 t, Grubenholz 5 069 t und Eisenerz 5 134 t.

In der Mehrabfuhr zu Tal sind folgende Güter zu nennen: Steinkohlen 5 427 t, Steinkohlenkoks 2 654 t und Rohbraunkohlen 1 794 t.

8. Hafen zu Ludwigshafen¹⁾.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	—	—	—	—	—
1922	2 178 469	190 384	2 368 853	7 167	334 827	341 994	2 710 847
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —

9. Hafen zu Worms.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	229 094	27 290	256 384	6 675	51 224	57 899	314 283
1922	483 229	13 199	496 428	26 654	49 072	75 726	572 154
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ 14 091 —	{ — 240 044	{ — 19 979	{ 2152 —	{ — 18 827	{ — 257 871

¹⁾ Durch die Auflösung der deutschen Zollverwaltung durch die französische Besetzung konnten Angaben für das Jahr 1923 nicht geliefert werden.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,4 %, in der Abfuhr um 23,5 %, im ganzen um 45,1 % abgenommen.

Die Abnahme im Gesamtverkehr ist auf die allgemeine Lage der Rheinschiffahrt im Berichtsjahr zurückzuführen.

¹⁾ In der Zufuhr ergab sich unter anderem ein Weniger bei: Steinkohle (— 66004 t), Steinkohlenkoks (— 9972 t), Braunkohle (— 31161 t), Braunkohlenbriketts (— 6675 t), Erde, Sand und Kies (— 100350 t), Weizen (— 16301 t), Roggen (— 3937 t), Eisenplatten und -bleche (— 2172 t).

Mehr zugefahren wurden unter anderem Zement (+ 2857 t), Chemikalien (+ 1472 t).

Die Abfuhr ergab ein Weniger bei: eisernen Röhren und Säulen (— 5332 t), Erde, Sand und Kies (— 42013 t).

Mehr abgefahren wurden unter anderem Gerste (+ 2159 t), Mehl (+ 4596 t), sowie eine größere Anzahl verschiedenster Güter in kleineren Mengen, die infolge Stilliegens der Eisenbahn auf den Wasserweg angewiesen waren.

10. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t		
1923	40 410	18 199	58 609	20 301	26 320	46 621	105 230	
1922	122 695	35 372	168 067	673	855	1 528	159 595	
Mithin 1923	{ mehr weniger	82 285	17 173	99 458	19 628	25 465	45 093	54 365

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63 % ab-, in der Abfuhr um 29,60 % zu-, im ganzen um 34 % abgenommen.

¹⁾ In der Zufuhr ist bei fast allen Warengattungen eine Abnahme zu verzeichnen, die auf die allgemeine Lage der Rheinschiffahrt im Berichtsjahr zurückzuführen ist, so unter anderem bei: Braunkohlen (— 18 264 t), Braunkohlenbriketts (— 9022 t), Zuckerrüben (— 5474 t), Steinkohlen (— 55 286 t), Steinkohlenkoks (— 10 685 t), Erde, Sand und Kies (— 5592 t).

Dagegen hat die Abfuhr eine bedeutende Zunahme zu verzeichnen, die wohl auf das Stilliegen der Eisenbahn im besetzten Gebiet zurückzuführen ist.

Im einzelnen wurden mehr abgefahren bei: Gerste (+ 1065 t), Salz (+ 8454 t), Futtermittel (+ 3705 t), Bauholz (+ 1134 t), Pflastersteine (+ 6816 t), Steinkohlen (+ 5385 t), Braunkohle (+ 13 222 t), Braunkohlenbriketts (+ 2870 t).

11. Hafen zu Nierstein.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t		
1923	186	3053	3 239	93	23 835	23 928	27 167	
1922	7771	2651	10 422	24	75 962	75 986	86 408	
Mithin 1923	{ mehr weniger	7585	402	7 183	69	52 127	52 058	59 241

¹⁾ Eine Begründung der Verkehrsschwankungen innerhalb der einzelnen Warengattungen konnte infolge Ausweisung des Hafenkommisars in Mainz aus dem besetzten Gebiet nicht beigebracht werden.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 69 %, in der Abfuhr um 68,5 %, im ganzen um 68,6 % abgenommen.

Die Abnahme des Gesamtverkehrs ist auf die allgemeine Lage der Rheinschifffahrt im Berichtsjahr zurückzuführen.

¹⁾ In der Zufuhr ergab sich unter anderem eine Abnahme bei: Erde, Sand und Kies (— 5880 t), Bausteinen (— 1310 t).

In der Abfuhr ergab sich eine Abnahme bei: gebranntem Kalk (— 52934 t).

12. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	30 484	1810	32 294	5085	54 040	59 125	91 419
1922	33 295	—	33 295	8397	22 403	30 800	64 095
Mithin 1923	{ mehr weniger		—	—	31 537	28 325	27 324
	2 811	—	1 001	3312	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3 % ab-, in der Abfuhr um 92 % zu-, im ganzen um 42,5 % zugenommen.

Die Zunahme der Abfuhr und somit des Gesamtverkehrs dürfte auf das Stillliegen der Eisenbahn zurückzuführen sein.

Bei der Zufuhr, bei der es sich in dem Hafen Weisenau nur um Brennmaterialien handelt, ergab sich ein Weniger bei Steinkohlen (— 5630 t), dagegen ein Mehr bei Steinkohlenkoks (+ 2119 t) und Braunkohlenbriketts (+ 700 t), Ziegelsteinen (+ 500 t).

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Zement (+ 27 215 t), Kalk (+ 720 t), Steinkohlen (+ 590 t).

13. Hafen zu Gustavsburg²⁾.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	—	—	—	—	—
1922	1 223 988	9311	1 233 299	3422	34 876	38 298	1 271 597
Mithin 1923	{ mehr weniger		—	—	—	—	—

14. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	376 184	185 243	561 427	40 127	222 707	262 834	824 261
1922	556 065	223 082	779 147	88 987	241 699	330 686	1 109 833
Mithin 1923	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	179 881	38 739	217 720	48 860	18 992	67 852	285 572

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,0 %, in der Abfuhr um 20,5 %, im ganzen um 25,8 % abgenommen.

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 97.

²⁾ Infolge Übergang des Hafens in Regieverwaltung konnten Angaben für 1923 nicht gemacht werden.

Die Abnahme des Gesamtverkehrs ist auf die allgemeine Lage der Rheinschiffahrt im Berichtsjahr zurückzuführen.

¹⁾ Die Zufuhr ergibt unter anderem ein Weniger bei phosphorsaurem Kalk (— 8260 t), Erde, Sand und Kies (— 130794 t), Bauholz (— 53218 t), gebranntem Kalk (— 9344 t), Steinkohlen (— 94327 t), Steinkohlenkoks (— 3316 t), Wein (— 1224 t), Zucker (— 5887 t), ein Mehr bei Braunkohlen (+ 5146 t) und Braunkohlenbriketts (+ 23612 t).

Die Abfuhr ergibt unter anderem ein Weniger bei: Bauholz (— 62141 t), phosphorsaurem Kalk (— 2523 t), Steinkohlen (— 4936 t), ein Mehr bei Zement (+ 7640 t).

15. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
1923	56 680	25 302	81 982	2591	8673	11 264	93 246	
1922	30 690	10 899	41 589	187	8355	8 542	50 131	
Mithin 1923	{ mehr	25 990	14 403	40 393	2404	318	2722	43 115
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 97,1 %, in der Abfuhr um 31,8 %, im ganzen 85,7 % zugenommen.

Der Verkehr hat im Jahre 1923 zugenommen, und zwar hauptsächlich in Stückgütern und Kohlen.

16. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
1923	56 840	29 207	86 047	154	25 485	25 639	111 686	
1922	150	32 486	32 636	1226	22 773	23 999	56 635	
Mithin 1923	{ mehr	56 690	—	53 411	—	2 712	1 640	55 051
	{ weniger	—	3 279	—	1072	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 163,6 %, in der Abfuhr um 6,8 %, im ganzen um 97,2 % zugenommen.

17. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
1923	2 747	—	2 747	300	115 283	115 582	118 330	
1922	13 109	15	13 124	233	182 356	182 589	195 713	
Mithin 1923	{ mehr	—	—	67	—	—	—	
	{ weniger	10 362	15	10 377	—	67 073	67 006	77 383

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 79,0 %, in der Abfuhr um 36,8 %, im ganzen um 39,5 % abgenommen.

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 97.

Der Rückgang im Gesamtverkehr ist auf die allgemeine Lage der Rheinschiffahrt im Berichtsjahr zurückzuführen.

¹⁾ Die Zufuhr hat unter anderem abgenommen bei: Lein- und Ölsamen (— 12 832 t).

Die Abfuhr ergibt eine Abnahme bei: gebranntem Kalk (— 66 101 t).

18. Hafen zu Bingen.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1923	132 733	15 241	147 974	2534	27 650	30 184	178 158
1922	134 112	7725	141 837	1681	59 111	60 792	202 629
Mithin 1923							
{ mehr	—	7516	6 137	853	—	—	—
{ weniger	1 379	—	—	—	31 461	30 608	24 471

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,3 % zu-, in der Abfuhr um 50,5 % ab-, im ganzen um 12,1 % abgenommen.

Die Abnahme des Gesamtverkehrs, veranlaßt durch den Rückgang der Abfuhr, ist wohl auf die allgemeine Lage der Rheinschiffahrt im Berichtsjahr zurückzuführen.

¹⁾ Im einzelnen hat die Zufuhr unter anderem zugenommen bei: Weizen (+ 1159 t), Roggen (+ 10 428 t), Steinkohlen (+ 15 617 t), Braunkohlenbriketts (+ 20 712 t), Ziegelstein (+ 3743 t).

Eine Abnahme in der Zufuhr ist zu verzeichnen bei: Manganerzen (— 28 747 t), Steinkohlenkoks (— 7912 t), Braunkohle (— 8490 t).

Die Abfuhr hat im einzelnen unter anderem abgenommen bei: gebranntem Kalk (— 15 825 t), Pflastersteinen (— 8428 t), Bausteinen (— 13 476 t).

Eine Zunahme in der Abfuhr ist zu verzeichnen bei: Wein (+ 1782 t), Weizen (+ 830 t), Roggen (+ 784 t), Gerste (+ 1749 t).

19. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1923	52 807	9 199	62 006	7257	25 117	32 374	94 380
1922	79 867	83 251	163 118	1745	226 954	228 699	391 817
Mithin 1923							
{ mehr	—	—	—	5512	—	—	—
{ weniger	27 060	74 052	101 112	—	201 837	196 325	297 437

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 61,9 %, in der Abfuhr um 85,8 %, im ganzen um 75,9 % abgenommen.

20. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1923	169 581	34 903	204 484	13 551	15 986	29 537	234 021
1922	111 875	27 194	139 069	2 522	20 372	22 894	161 963
Mithin 1923							
{ mehr	57 706	7 709	65 415	11 029	—	6 643	72 058
{ weniger	—	—	—	—	4386	—	—

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 97.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 47,1 %, in der Abfuhr um 29,1 %, im ganzen um 44,4 % zugenommen.

Während des ganzen Jahres herrschte ein äußerst reger Stückgutverkehr, wogegen der Werftbahnverkehr erheblich zurückgegangen ist. Die Zunahme des Gesamtverkehrs beruht hauptsächlich auf der Zufuhr von englischer Kohle.

21. Hafen zu Beuel¹⁾.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	—	—	—	—	—
1922	6908	186 579	193 487	8079	53 393	61 472	254 959
Mithin 1923	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

22. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	42 975	13 457	56 432	3633	7093	10 726	67 158
1922	3 852	5 987	9 839	899	1630	2 529	12 368
Mithin 1923	{ mehr	39 123	46 593	2734	5463	8 197	54 790
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 473,4 %, in der Abfuhr um 324,1 %, im ganzen um 442,9 % zugenommen.

Der Güterverkehr war im verflossenen Jahre in der Zu- und Abfuhr trotz der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse sehr stark.

Besonders ist in der Zufuhr ein Mehr zu verzeichnen: Steinkohlen (deutsch und englisch) 24 140 t, Steinkohlenkoks 3507 t, Braunkohlen 906 t, Braunkohlenbriketts 2106 t, künstliche Düngemittel 1586 t, Ziegel- resp. Mauersteine 8970 t, Kartoffeln 2115 t und Hafer 560 t. In der Abfuhr mehr: Braunkohlenbriketts 2512 t, Heu und Stroh 757 t und Hafer 2302 t.

23. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	78 554	29 035	107 609	484 639	421 721	906 360	1 013 969
1922	13 032	10 666	23 698	2 213 443	226 690	2 440 133	2 463 831
Mithin 1923	{ mehr	65 522	83 911	—	195 031	—	—
	{ weniger	—	—	1 728 804	—	1 533 773	1 449 862

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 354,1 % zu-, in der Abfuhr um 62,8 ab-, im ganzen um 58,8 % abgenommen.

Die Steigerung in der Zufuhr bestand hauptsächlich in englischer Steinkohle und Koks für die Gaswerke der Städte Bonn und Godesberg; ferner in Basaltsendungen von Oberkassel b. Bonn für die Reichseisenbahn.

¹⁾ Infolge der Besetzung und des Fehlens der Zählpapiere konnten Angaben für 1923 nicht gemacht werden.

24. Hafen zu Köln-Mülheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	1 182 928	424 374	1 607 302	174 326	537 019	711 345	2 318 647	
1922	700 041	121 310	821 351	358 866	217 261	576 127	1 397 478	
Mithin 1923	{ mehr weniger	482 887 —	303 064 —	785 951 —	— 184 540	319 758 —	135 218 —	921 169 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 95,6 % zu-, in der Abfuhr um 23,5 % zu-, im ganzen um 65,9 % zugenommen.

25. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	87 106	89 575	176 681	11 213	50 431	61 644	238 325	
1922	311 433	54 250	365 683	4 326	85 924	90 250	455 933	
Mithin 1923	{ mehr weniger	— 224 327	35 325 —	— 189 002	6 887 —	— 35 493	— 28 606	— 217 608

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 51,6 %, in der Abfuhr um 31,6 %, im ganzen um 47,5 % abgenommen.

Die wesentliche Abnahme des Verkehrs ist auf die durch die Ruhrbesetzung verursachten Verkehrsstockungen und den dadurch bedingten Rückgang in der Kohlenversorgung zurückzuführen.

26. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	213 203	21 708	234 911	12 874	44 700	57 574	292 485	
1922	308 403	4 060	312 463	27 540	44 839	72 379	384 842	
Mithin 1923	{ mehr weniger	— 95 200	17 648 —	— 77 552	— 14 566	— 139	— 14 805	— 92 357

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,8 %, in der Abfuhr um 20,5 %, im ganzen um 24 % abgenommen.

27. Hafen zu Neuß.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	313 620	70 880	384 500	27 636	41 471	69 107	453 607	
1922	208 366	78 843	287 209	246 903	23 591	270 494	557 703	
Mithin 1923	{ mehr weniger	105 254 —	— 7963	97 291 —	— 219 267	17 880 —	— 201 387	— 104 094

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33,8 %, in der Abfuhr um 74,4 % ab-, im ganzen um 18,6 % abgenommen.

Der Verkehr hat im verflossenen Jahre infolge der durch die Ruhraktion herbeigeführten Verhältnisse nachgelassen. Hiervon wurden insbesondere die Güterarten Rohbraunkohlen, Baumaterialien (Sand und Kies), Erze, Ölsaaten, Holz, Salz sowie Steinkohlen und Koks betroffen.

Eine Zunahme des Verkehrs ist in der Hauptsache nur bei Roggen, Zuckerrüben und Pflastersteinen (Basalt) zu verzeichnen.

28. Hafen zu Düsseldorf (einschließlich Düsseldorf-Heerd).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	571 244	203 245	774 489	50 384	53 861	104 245	878 734
1922	493 480	123 051	616 531	31 097	103 861	134 958	751 489
Mithin 1923	77 764	80 194	157 958	19 287	—	—	127 245
{ mehr	—	—	—	—	50 000	30 713	—
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,6 % zu-, in der Abfuhr um 22,7 % ab-, im ganzen um 16,9 % zugenommen.

Im Kalenderjahr 1923 ist im Gesamtumschlag des Düsseldorfer Hafens eine nur kleine Zunahme gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen. Während im Kalenderjahr 1922 insgesamt 878 169 t umgeschlagen wurden, weist das Jahr 1923 891 811 t gleich 1,6 % mehr auf.

Getreide wurde in ungefähr gleicher Menge wie im Vorjahre umgeschlagen, bei Kies und Sand, Holz, Papier und Erdöl ist, wie aus nachstehender Aufstellung ersichtlich, eine ganz bedeutende Abnahme zu verzeichnen.

Es wurden umgeschlagen:	1922	1923
Kies und Sand	162 000	135 000
Holz	62 000	6 700
Papier	12 000	1 000
Erdöl	35 500	4 600

Die Abnahme im Kiesverkehr dürfte lediglich auf den durch die Ruhrbesetzung behinderten Eisenbahnverkehr zurückzuführen sein. Dem Stillliegen des Eisenbahnverkehrs ist auch die starke Zunahme in der Kohlenzufuhr zuzuschreiben. Während an Stein- und Braunkohlen sowie Briketts und Koks im Jahre 1922 insgesamt 221 735 t umgeschlagen wurden, erreicht das Jahr 1923 415 054 t oder 46,5 % des Gesamtgüterumschlages. Weiter ist eine Zunahme des Stückgutumschlages um 22 000 t sowie des Umschlages von Eisen und Stahl um 53 000 t zu verzeichnen.

Der übrige Güterverkehr steht in ungefähr gleicher Höhe wie im Vorjahre.

29. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	245 000	123 298	368 298	9037	13 223	22 260	390 558
1922	259 359	69 660	329 019	6299	2 663	8 962	337 981
Mithin 1923	—	53 638	39 279	2738	10 560	13 298	52 577
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	14 359	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,9 %, in der Abfuhr um 148,3 %, im ganzen um 15,5 % zugenommen.

In der Zufuhr ist in folgenden Güterarten ein Mehr zu verzeichnen: Kohlen und Koks 32 000 t, Wein 10 000 t, Steine und Quarzit 27 000 t, Mehl 5 000 t, Braunkohlen und Briketts 31 000 t, Fett und Speck 7 000 t; dagegen wurden weniger angebracht: Eisenerz 65 000 t, Holz 7 000 t.

Während in normalen Zeiten ein prozentualer Mehrumschlag fast aller Güterarten zu verzeichnen war, hat sich im Jahre 1923 der Güterumschlag wesentlich verschoben, und zwar ist das Mehr bei Kohlen und Koks auf die Einfuhr englischer Produkte zurückzuführen.

Die Zunahme der übrigen Güter ist im großen ganzen dadurch entstanden, daß sie, früher überwiegend mit der Bahn befördert, ihren Weg nunmehr über die Wasserstraßen nahmen.

Infolge teilweiser Stilllegung der Hüttenwerke wurde eine erhebliche Menge Eisenerz und Holz weniger eingeführt.

30. Hafen zu Uerdingen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	127 900	39 323	167 223	27 483	10 080	37 563	204 786
1922	152 865	9 011	161 876	15 299	4 092	19 391	181 267
Mithin 1923							
{ mehr	—	30 312	5 347	12 184	5 988	18 172	23 519
{ weniger	24 965	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,3 %, in der Abfuhr um 93,7 %, im ganzen um 12,9 % zugenommen.

Die Zufuhr in den Hauptgüterarten betrug im Jahre

	1923	1922
	in Tonnen	
1. Zunahme:		
Chemikalien	6 522,5	1 201,0
Eisen- und Stahlwaren	4 586,5	115,5
Roggen	12 246,5	5 550,5
Öl und Fett	2 887,5	1 775,5
Ölkuchen und Ölkuchenmehl	3 844,0	1 235,0
Salz	3 693,0	74,0
Steinkohlen	41 336,0	20 202,0
Steinkohlenkoks	1 294,0	—
Farben	2 562,0	213,5
Heu und Stroh	208,5	11,5
Sonstige Güter	2 161,5	708,5
2. Abnahme:		
Erde, Kies, Sand	1 846,5	2 240,0
Schwefelkies	5 675,0	10 215,0
Gerste	15 709,5	17 587,5
Mais	165,0	352,0
Lein- und Ölsamen	16 795,5	24 872,0
Kaffee	1 633,0	2 503,0
Syrup	816,0	1 067,0
Rohzucker	40 899,0	66 853,5
Holzwaren und Möbel	198,5	2 105,5

Die Verschiebungen in den einzelnen Gütermengen der beiden Jahre sind auf die Einführung einer neuen Zollgrenze zurückzuführen, wodurch namentlich der Rohzuckerverkehr stark gelitten hat.

31. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	177 228	73 432	250 660	12 042	32 391	44 433	295 093
1922	864 217	206 397	1 070 614	8 894	96 742	105 636	1 176 250
Mithin 1923				3148			
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	686 989	132 965	819 954	—	64 351	61 203	881 157

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 76,5 %, in der Abfuhr um 57,9 %, im ganzen um 74,9 % abgenommen.

Die Abnahme des Hafenverkehrs im Jahre 1923 ist auf die Ruhrbesetzung zurückzuführen.

32. Häfen und Ladestellen zu Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal).

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	1 800 674	513 512	2 314 186	921 112	745 114	1 666 226	3 980 412
1922	3 578 400	880 901	4 459 301	5 843 357	3 790 142	9 573 499	14 032 800
Mithin 1923							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	1 777 726	367 389	2 145 115	4 922 245	2 985 028	7 907 273	10 052 388

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,1 %, in der Abfuhr um 82,6 %, im ganzen um 71,6 % abgenommen.

Eine volle Entwicklung des Verkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war infolge der im Januar 1923 einsetzenden Ruhraktion nicht möglich.

Über den Kohlenverkehr einschließlich Koks und Briketts aus den Häfen zu Duisburg und Ruhrort wird nachstehende Übersicht beigefügt:

a) die Kohleanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug

im Jahr 1923 463 661 t¹⁾

„ „ 1922 8 507 643 t

1923 weniger 8 043 982 t

b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1923 241 686 t

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1923 t	1922 t
Duisburg bis Cöln einschließlich	183 503	84 486
Cöln bis Coblenz	2 837	5 111
Coblenz	1 079	19 198
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	2 188	41 902
den Mainhäfen	45 045	448 513
Mainz bis Mannheim ausschließlich	33 989	616 708
Mannheim und oberhalb	450 281	4 494 040
Zusammen rheinaufwärts	718 912	5 709 958

¹⁾ Die Zahlen sind nicht vollständig, sie beziehen sich nur auf die Monate Januar und Februar.

N a c h		1923	1922
		t	t
Duisburg bis Emmerich		2 282	1 112
Holland		253 396	1 309 061
Belgien		170 068	1 361 547
Frankreich		1 596	14 642
	Zusammen rheinabwärts	437 342	2 686 362
	dazu rheinaufwärts	718 912	5 709 958
	Zusammen zum Rhein	1 156 254	8 396 320
	Rhein-Herne-Kanal	704	3 117
	Zusammen	1 156 958 ¹⁾	8 399 437 ²⁾
	also 1923 weniger	7 242 479	—

33. Hafen zu Homberg (einschließlich Homberg-Essenberg und Zeche Rheinpreußen).

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1923	17 641	21 862	39 503	331 618	330 675	662 293	701 796
1922	18 995	22 870	41 865	426 136	147 457	573 593	615 458
Mithin 1923					183 218	88 700	86 338
	{ mehr	—	—	—			
	{ weniger	1 354	1 008	2 362	94 518	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,6 % ab-, in der Abfuhr um 15,4 % zu-, im ganzen um 14 % zugenommen.

34. Häfen zu Alsum mit Schwelgern (Gewerkschaft Deutscher Kaiser).

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1923	277 404	362 475	639 879	167 178	269 720	436 898	1 076 777
1922	1 400 836	195 849	1 596 685	427 567	229 506	657 073	2 253 758
Mithin 1923		166 626	—	—	40 214	—	—
	{ mehr						
	{ weniger	1 123 432	956 806	260 389	—	220 175	1 176 981

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,9 %, in der Abfuhr um 33,5 %, im ganzen um 52,2 % abgenommen.

35. Hafen zu Walsum (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“).

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1923	292 887	51 927	344 814	85 213	260 026	345 239	690 053
1922	625 346	103 728	729 074	293 154	200 548	493 702	1 222 776
Mithin 1923		—	—	—	59 478	—	—
	{ mehr						
	{ weniger	332 459	51 801	384 260	207 941	148 463	532 723

¹⁾ Außerdem 74 907 t Bootekohlen. ²⁾ Außerdem 310 492 t Bootekohlen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 52,7 %, in der Abfuhr um 30,7 %, im ganzen um 43,5 % abgenommen.

Die Abnahme ist durch die infolge der Ruhrbesetzung hervorgerufenen Verhältnisse bedingt.

36. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	41 483	19 058	60 541	171 480	63 855	235 335	295 876
1922	7 726	48 029	55 755	157 419	949	158 368	214 123
Mithin 1923	{ mehr weniger	33 757 — 28 971	4 786	14 061	62 906	76 967	81 753

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,5 %, in der Abfuhr um 48,6 %, im ganzen um 38,1 % zugenommen.

37. Hafen zu Rheinberg¹⁾.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	—	—	—	—	—
1922	22 015	188 872	210 887	—	—	—	210 887
Mithin 1923	{ mehr weniger	— — —	—	—	—	—	—

38. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	54 011	56 529	110 540	50 495	13 688	64 183	174 723
1922	186 410	278 762	465 172	11 991	7 490	19 481	484 653
Mithin 1923	{ mehr weniger	— — —	—	38 504	6 198	44 702	—
		132 399	222 233	354 632	—	—	309 930

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 76,2 % ab-, in der Abfuhr um 223,8 % zu-, im ganzen um 63,9 % abgenommen.

Infolge der Besetzung des Hafens und durch die Einführung der Zollgrenze hat der Umschlag von Kies, der in früheren Jahren in großem Umfange stattfand, beinahe ganz aufgehört. Bei den sonstigen Gütern, die über die hiesige Werft gehen, ist dem Vorjahre gegenüber eine Verminderung eingetreten.

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 101.

Im Anschluß an die Angaben über den Verkehr in den wichtigeren Rheinhäfen folgen nachstehend nach den Mitteilungen der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel Übersichten über den Gesamtverkehr in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen und über den Getreideverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen in den Jahren 1922 und 1923:

Der Gesamtverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen 1922 und 1923.

Namen der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr		Zunahme + Abnahme — des Gesamt- verkehrs 1923 gegenüb. 1922 in %
	1922 t	1923 t	1922 t	1923 t	1922 t	1923 t	
Ruhrorter Hafen einschl.							
Eis.-Hafen	2 128 642	1 041 300	7 148 981	1 299 110	9 277 623	2 340 410	— 74,8
Duisburger Hafen	1 154 943	552 675	2 219 673	244 135	3 374 616	796 810	— 76,7
Hochfelder Hafen	326 131	126 235	196 109	65 754	522 240	191 989	— 63,2
Duisburger Rheinufer ..	615 812,5	389 099,6	23 893	39 443,6	639 705,5	428 543,2	— 31,4
Verladestelle der A.-G. Phönix	311 582	390 271	—	41 729	311 582	432 000	+ 38,7
Hamborner Werft	—	—	—	—	—	—	—
Hafen in Walsum	775 508	345 137	527 755	346 154	1 303 263	691 291	— 46,9
Häfen in Alsum und Schwelgern	2 335 544	688 611	929 550	498 712	3 265 094	1 187 323	— 63,7
Verladestelle der A.-G. f. Maschinenpapierfabri- kation, Walsum	51 125	26 609	4 580	6 378	55 705	32 987	— 40,8
Hafen Rheinhausen ..	1 080 938	453 431	119 389	65 226	1 200 327	518 657	— 56,8
Verladestelle Diergardt Homburg-Essenberger Rheinufer	—	—	215 538	126 969	215 538	126 969	— 41,04
Hafen Rheinpreußen ..	13 829	13 161	372 481	550 356	386 310	563 517	+ 45,9
Zusammen	8 837 104,5	4 110 883,6	11 775 778	3 283 966,6	20 612 882,5	7 394 850,2	— 60,2

Schiffahrtsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen in den Jahren 1922 und 1923.

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1922 t	1923 t	1922 t	1923 t	1922 t	1923 t
			I. Eisenerz ¹⁾ :			
Ruhrorter Hafen	1 394 052	644 680	89 026	22 862	1 483 078	667 542
Duisburger Hafen	425 723	94 439	17 183	12 169	442 906	106 608
Hochfelder Hafen	31 173	21 890	—	6 948	31 173	28 838
Duisburger Rheinufer	208 645	109 832	1 550	460	210 195	110 292
Verladestelle Phönix A.-G.	307 104	262 870	—	—	307 104	262 870
Hafen Walsum	680 795	286 694	—	—	680 795	286 694
Hafen Alsum-Schwelgern	1 998 572	312 420	623 537	—	2 622 109	312 420
Hafen Rheinhausen	1 002 527	186 296	—	1 174	1 002 527	187 470
Homburg-Essenberger Rheinufer ..	4 174	3 174	10 224	—	14 398	3 174
zusammen	6 052 765	1 922 295	741 520	43 613	6 794 285	1 965 908
						Abnahme — — 71,07 %

¹⁾ Eisenerz, Manganerz, Braunstein, Schwefelkies und zur Verhüttung bestimmte Schlacken.

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1922 t	1923 t	1922 t	1923 t	1922 t	1923 t
II. Getreide ¹⁾ :						
Ruhrorter Hafen	11 789	6 399	10 078	2 417	21 864	8 816
Duisburger Hafen	212 337	75 476	23 148	5 619	235 485	81 095
Hochfelder Hafen	40	—	11	—	51	—
Homburg-Essenberger Rheinufer ..	8 459	11 231	—	—	8 459	11 231
zusammen	232 625	93 106	33 237	8 036	265 859	101 142 Abnahme = — 61,9 %
III. Holz:						
Ruhrorter Hafen	16 907	7 381	15 796	1 015	32 703	8 396
Duisburger Hafen	36 386	9 016	1 997	110	38 383	9 126
Hochfelder Hafen	44 270	1 578	1 522	51	45 792	1 629
Duisburger Rheinufer	—	—	700	300	700	300
Hafen Walsum	3 955	1 576	—	—	3 955	1 576
Hafen Alsum-Schweglern	19 507	15 339	8	—	19 515	15 339
Hamborner Werft	—	—	—	—	—	—
Maschinenpapierfabrik Walsum ..	—	14 481	—	—	—	14 481
Hafen Rheinhausen	—	—	—	—	—	—
Homburg-Essenberger Rheinufer ..	24	87	—	—	24	87
zusammen	121 049	49 458	20 023	1 476	141 072	50 934 Abnahme = — 63,9 %
IV. Steinkohlen, -briketts und Koks:						
Ruhrorter Hafen	223 350	77 981	6 243 238	965 819	6 466 588	1 043 800
Duisburger Hafen	38 114	6 090	166 204	13 054	204 318	19 144
Hochfelder Hafen	103 595	33 451	114 395	10 236	217 990	43 687
Duisburger Rheinufer	134 981	100 448,2	—	—	134 981	100 448,2
Hafen Rheinpreußen	—	—	372 331	542 301	372 331	542 301
Hafen Walsum	—	6 345	413 404	266 225	413 404	272 570
Hafen Alsum-Schweglern	58 281	19 118	—	270 013	58 281	289 131
Papiermaschinenfabrik	—	1 215	—	—	—	1 215
Hafen Rheinhausen	28 486	205 034	—	—	28 486	205 034
Diergardt	—	—	215 538	126 969	215 538	126 969
zusammen	586 807	449 682,2	7 525 110	2 194 617	8 111 917	2 644 299,2 Abnahme = — 67,4 %
V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art:						
Ruhrorter Hafen	156 708	88 403	410 447	232 089	567 155	320 492
Duisburger Hafen	36 854	7 373	33 168	11 197	70 012	18 570
Hochfelder Hafen	9 871	14 738	40 890	24 030	50 761	38 768
Duisburger Rheinufer	—	1 339	7 938	15 891	7 938	17 230
Phönix	—	965	—	40 842	—	41 807
Hafen Walsum	2 508	5 559	112 056	76 816	114 564	82 375
Hafen Alsum-Schweglern	13 218	20 788	5 134	183 832	18 352	204 620
Hafen Rheinhausen	715	931	109 204	56 844	109 919	57 775
zusammen	219 874	140 096	718 837	641 541	938 701	781 637 Abnahme = — 16,7 %

¹⁾ Weizen und Spelz, Hafer, Gerste, Mais (Kukuruz).

Der Getreideverkehr in wichtigen Rheinhäfen im Jahre 1922 und 1923.

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
	t	t	t	t	t	t
Karlsruhe						
Weizen und Spelz.....	5 226	—	5 226	—	—	—
Roggen	6 360	—	6 360	—	—	—
Hafer	—	—	—	—	38	38
Gerste	150	—	150	—	604	604
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	—	—	—	—	4	4
Mais	293	—	293	—	—	—
Zusammen...	12 029	—	12 029	—	646	646
Im Vorjahre .	58 917	—	58 917	—	—	—
Mannheim						
Weizen und Spelz.....	48 320	—	48 320	6 365	4 680	11 045
Roggen	48 723	—	48 723	1 630	5 224	6 854
Hafer	13 064	—	13 064	823	12 103	12 926
Gerste	5 489	—	5 489	420	5 670	6 090
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 727	—	2 727	—	367	367
Mais	13 627	—	13 627	823	20	843
Zusammen...	131 950	—	131 950	10 061	28 064	38 125
Im Vorjahre .	517 809	2 924	520 733	41 265	12 666	51 931
Mainz						
Weizen und Spelz.....	7 447	1 408	8 855	—	28	28
Roggen	3 339	1 176	4 515	—	—	—
Hafer	11 319	16 297	27 616	—	302	302
Gerste	79	590	669	334	1 210	1 544
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1 320	207	1 527	8	98	106
Mais	167	16	183	—	—	—
Zusammen...	23 671	19 694	43 365	342	1 638	1 980
Im Vorjahre .	27 648	963	28 611	1 260	766	2 026
Köln						
Weizen und Spelz.....	45 235	853,5	46 088,5	7 375	2 902,5	10 277,5
Roggen	74 415,5	1 010,5	75 426	6 359	3 210,5	9 569,5
Hafer	10 511	1 364	11 875	965,5	3 731,5	4 697
Gerste	2 095	6 309	8 404	307,5	877	1 184,5
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5 764,5	1 012	6 776,5	372	331,5	703,5
Mais	9 598	114,5	9 712,5	110	42,5	152,5
Zusammen...	147 619	10 663,5	158 282,5	15 489	11 095,5	26 584,5
Im Vorjahre .	127 292,5	1 265	128 557,5	6 094,5	131	6 225,5
Neuß						
Weizen und Spelz.....	29 051	—	29 051	—	—	—
Roggen	34 971,5	1 401,0	36 372,5	—	—	—
Hafer	—	—	—	—	—	—
Gerste	—	32,5	32,5	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	130	—	130	—	—	—
Mais	—	—	—	—	—	—
Zusammen...	64 152,5	1 433,5	65 586	—	—	—
Im Vorjahre .	43 776,5	100	43 876	4 062,5	95	4 157,5

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
	t	t	t	t	t	t
Düsseldorf						
Weizen und Spelz.....	23 813	133	23 946	2 974	130	3 104
Roggen	48 559,5	1 328,5	49 888	8 778,5	260	9 038,5
Hafer	1 458,5	40	1 498,5	263	60	323
Gerste	774	900	1 674	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 235	7	2 242	—	—	—
Mais	1 327	29,5	1 356,5	—	—	—
Zusammen...	78 167	2 438	80 605	12 015,5	450	12 465,5
Im Vorjahre .	365 006,5	1 188	366 254,5	11 589,5	448	12 037,5
Ürdingen						
Weizen und Spelz.....	3 261	—	3 261	3 150	—	3 150
Roggen	9 316	30	9 346	2 900,5	—	2 900,5
Hafer	616,5	14	630,5	—	—	—
Gerste	14 178	1 491,5	15 669,5	—	40	40
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	457,5	—	457,5	33	—	33
Mais	164,5	0,5	165	—	—	—
Zusammen...	27 993,5	1 536	29 529,5	6 083,5	40	6 123,5
Im Vorjahre .	26 945,5	319	27 264,5	3 885,5	—	3 885,5
Krefeld						
Weizen und Spelz.....	36 786,5	1 285	38 071,5	75	—	75
Roggen	30 613	—	30 613	360	250	610
Hafer	3 624,5	6 749	10 373,5	—	—	—
Gerste	769	597	1 366	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	589,5	29,5	619	42	—	42
Mais	4 544,5	—	4 544,5	15	—	15
Zusammen...	76 927	8 660,5	85 587,5	492	250	742
Im Vorjahre .	63 100,5	95,5	63 196	4 814	150	4 964
Duisburg-Ruhrorter Hafen¹⁾						
Weizen und Spelz.....	35 756	60	37 561 ²⁾	4 149	210	4 359 ³⁾
Roggen	88 217	—	93 008	9 531	1 401	10 932
Hafer	16 004	66	16 070	1 978	144	2 122
Gerste	9 740	3 078	12 818	144	—	144
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	6 800	43	6 852	598	35	633
Mais	15 426	—	15 426	1 411	—	1 411
Zusammen...	171 952	3 247	181 735	17 811	1 790	19 601
Im Vorjahre	247 828	1 078	287 347	41 805	2 853	51 116

¹⁾ Staatliche und städtische Häfen des Gemeindebezirks Duisburg (Ruhrorter, Duisburger und Hochfelder Hafen).

²⁾ Einschließlich Anfuhr vom Kanal.

³⁾ Einschließlich Abfuhr vom Kanal.

2. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

39. In Frankreich.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1923	414	4174	4588
1922	2858	6284	9142
Mithin 1923	mehr weniger	2444 2110	— 4554

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 85,5 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 33,6 % ab- und die Gesamtzufuhr um 49,8 % abgenommen, gegen 913,5 % Zu-, 33,2 % und 5,6 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Baden.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1923	414	413	827
1922	2202	517	2719
Mithin 1923	mehr weniger	— 104	— 1892

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 81,2 %, die Zufuhr zu Tal um 20,1 % und die Gesamtzufuhr um 69,6 % abgenommen, gegen 80,3 % Zu-, 77,5 % und 10,3 % Abnahme im Vorjahr.

41. In Bayern.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1923	320	—	320
1922	8	1392	1400
Mithin 1923	mehr weniger	— 1392	— 1080

Die Zufuhr hat demnach um 77 % abgenommen.

42. In Hessen.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1923	25 022	13 179	38 201
1922	33 887	7 012	40 899
Mithin 1923	mehr weniger	— 6 167	— 2 698

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 26,2 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 87,9 % zu- und die Gesamtzufuhr um 6,6 % abgenommen, gegen 9 %, 365,2 % und 26 % Zunahme im Vorjahr.

43. In Preußen.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1923	247 260	—	247 260
1922	350 840	—	350 840
Mithin 1923	{ mehr weniger	103 580	103 580

Die Zufuhr hat demnach um 29,5 % abgenommen, gegen 5,5 % Zunahme im Vorjahr.

Verkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein. (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze).

1. a) Verkehr in den niederländischen, belgischen und französischen Häfen.

Der Verkehr in den niederländischen, belgischen und französischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein betrug nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith

im Berichtsjahr 12 094 689 t¹⁾
im Vorjahr 20 313 979 t

sonach im Jahr 1923 weniger 8 219 290 t oder 40,4 %.

b) Verkehr in den belgischen und französischen Häfen nach den amtlichen Aufzeichnungen dasebst

im Berichtsjahr 1 205 769 t

Der Verkehr unter 1a verteilt sich nach der Zusammenstellung in den Beilagen 1, 4 und 5 zu IV Aa auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

44. Hafen zu Nijmegen.

J a h r	Z u f u h r t	A b f u h r t	Gesamt- Verkehr t
1923	47 573	2729	50 302
1922	54 842	493	55 335
Mithin 1923	{ mehr weniger	2236	5 033

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,3 % ab-, in der Abfuhr um 435,5 % zu-, im ganzen um 9,0 % abgenommen.

45. Hafen zu Tiel.

J a h r	Z u f u h r t	A b f u h r t	Gesamt- Verkehr t
1923	3430	—	3430
1922	1887	—	1887
Mithin 1923	{ mehr weniger	—	1543

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80 % zugenommen.

¹⁾ Bei der Feststellung des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze ist der Verkehr zwischen dem Rhein und dem die Stadt Cleve mit dem Rhein verbindenden Spoy-Kanal zu berücksichtigen. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 74604 Tonnen.

46. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	413	261	674
1922	635	—	635
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ 261 —	{ 39 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 37,0 % ab-, in der Abfuhr um 6,1 % zu-, im ganzen um 6,0 % zugenommen.

47. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	3406	—	3406
1922	1878	704	2582
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 704	{ 824 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80,0 % zu-, in der Abfuhr um 100 % ab-, im ganzen um 31,5 % zugenommen.

48. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	130 261	950	131 211
1922	156 157	6397	162 554
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 5447	{ — 31 343

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,6 %, in der Abfuhr um 85,0 %, im ganzen um 19,3 % abgenommen.

49. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	10 863	103	10 966
1922	11 174	196	11 370
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 93	{ — 404

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,0 %, in der Abfuhr um 47 %, im ganzen um 46,0 % abgenommen.

50. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	4510	—	4510
1922	2519	—	2519
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ 1991 —	{ 1991 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80,0 %, in der Abfuhr um — %, im ganzen um 80,0 % zugenommen.

51. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	1878	—	1878
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1878

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um — %, in der Abfuhr um — % abgenommen.

52. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	980	—	980
1922	342	—	342
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ 638 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 212,0 % zugenommen.

53. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	280	—	280
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — 280

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um — %, in der Abfuhr um — % abgenommen.

54. Hafen zu Vlaardingen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	33 505	344 751	378 256
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

Zuerst in 1923 einzeln angeschrieben.

55. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	58 100	200	58 300
1922	64 300	—	64 300
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 200	{ — 6 000

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,6 % ab-, in der Abfuhr um 100 % zu-, im ganzen um 9,3 % abgenommen.

56. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	1 692 492	5 752 486	7 444 978
1922	3 141 158	8 453 736	11 594 894
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 2 701 250	{ — 4 149 916

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 46,1 %, in der Abfuhr um 32,0 %, im ganzen um 36,0 % abgenommen.

57. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	387 694	108 091	495 785
1922	685 965	229 658	915 623
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 121 567	{ — 419 838

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,5 %, in der Abfuhr um 53,0 %, im ganzen um 45,8 % abgenommen.

58. Andere niederländische Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	1 083 426	177 597	1 261 023
1922	1 546 930	1 288 260	2 835 190
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 1 110 663	{ — 1 574 167

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 30,0 %, in der Abfuhr um 86,2 %, im ganzen um 55,5 % abgenommen.

59. Hafen zu Antwerpen¹⁾.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	691 150	715 078	1 406 228
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

60. Hafen zu Gent.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	182 848	27 961	210 809
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

61. Hafen zu Brüssel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	268 568	948	269 516
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

62. Hafen zu Zeebrügge.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	2059	—	2059
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

¹⁾ Die Häfen Nr. 59—62 und 64—66 erscheinen erstmals im Jahresbericht 1923.

63. Andere belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1923	325 647	26 251	351 898
1922	3 096 903	1 567 687	4 664 590
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — 1 541 436	{ — 4 312 692

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,0 %, in der Abfuhr um 98,0 %, im ganzen um 92,4 % abgenommen.

64. Französische Häfen (Maas.)

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1923	4301	—	4301
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

65. Französische Häfen (Schelde).

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1923	5080	507	5587
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

66. Andere französische See- und Flußhäfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1923	—	470	470
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

2. Verkehr in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr).

Der Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) betrug nach den Aufzeichnungen der deutschen Zollstelle in Emmerich¹⁾

im Jahr 1923	—
im Jahr 1922	200 508 t

¹⁾ Siehe Fußnote ¹⁾ Seite 84.

Dieser Verkehr verteilt sich nach den Zusammenstellungen in den Beilagen 1, 4 und 5 zu IV A a auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

67. Hafen zu Bremen¹⁾.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	3030	1725	4755
Mithin 1923	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

68. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	13 038	19 805	32 843
Mithin 1923	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

69. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	10 863	5431	16 294
Mithin 1923	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

70. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	8267	10 315	18 582
Mithin 1923	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

71. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	21 660	4667	26 327
Mithin 1923	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

¹⁾ Wegen der Häfen 67—75 siehe Fußnote ¹⁾ Seite 84.

72. Hafen zu Danzig.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	1780	—	1780
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

73. Andere baltische Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	—	—	—
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

74. Englische Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	30 609	33 142	63 751
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

75. Alle anderen Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	1846	34 329	36 175
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Der Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen des niederländischen Zollamts in Lobith (von dem deutschen Zollamt in Emmerich sind im Jahre 1923 Aufzeichnungen nicht gemacht worden)

1923	4 969 736 t
1922	20 461 741 t

Sonach 1923 weniger 15 492 005 t oder 75,7% Abnahme, gegen 26,2% Zunahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der deutschen Haupt-Zollstelle zu Emmerich ¹⁾ über die Landesgrenze laut Beilagen 3 zu IV Ba und Bb:

J a h r	Einfuhr nach Deutschland (Abfuhr von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		Ausfuhr aus Deutschland (Zufuhr nach niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		Zusammen	
	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t
1923	—	—	—	—	—	—
1922	18 282	11 531 230	18 541	8 872 693	36 823	20 403 923
Mithin 1923	{ mehr		{ —		{ —	
	{ weniger		{ —		{ —	

(Angaben der Zollstelle Lobith 1923.)

Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes 66 604 t zu Tal; zu Berg nichts.

b) Insonderheit Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1923.

A. In der Schweiz.

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	993	—	993	—	500	500	1493	
1922	—	—	—	—	—	—	—	
Mithin 1923	{ mehr		{ —		{ —		{ —	
	{ weniger		{ —		{ —		{ —	

Die Fahrten aus dem Hüniger Kanal konnten nur unter Anwendung besonderer Staumaßnahmen ausgeführt werden, da die Einlaßschleuse zum Kanal für die meisten Kanalkähne zu klein ist. Am 13. Mai wurde ein Kanalkahn, beladen mit 250 Tonnen englischer Kohle, nach dem Kleinhüniger Hafen hinübergeschleppt. Das Kanalschiff war ein eiserner Kahn von zirka 280 Tonnen Fassungsvermögen. Es hatte eine Länge von 38,5 m und eine Breite von 5 m. Der Tiefgang betrug 1,7 m. Im Juni trafen 3 weitere Penichen mit gleichgroßen Kohlen- und Weizenladungen aus dem Kanal im St.-Johann-Hafen ein. Zwei der Kähne wurden mit 500 Tonnen Zement als Talgut befrachtet.

B. In Frankreich.

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	1495	8 139	9 634	2733	3134	5867	15 501	
1922	—	21 628	21 628	4673	1046	5719	27 347	
Mithin 1923	{ mehr		{ —		{ 148		{ —	
	{ weniger		{ 11 994		{ 1940		{ 11 846	

¹⁾ Siehe Fußnote ¹⁾ Seite 84.

C. In Deutschland.

a) Baden:

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1923	115	1 439	1 554	615	—	615	2 169	
1922	1173	16 084	17 257	10 036	440	10 476	27 733	
Mithin 1923	{ mehr weniger	1058	14 645	15 703	9 421	440	9 861	25 564

b) Bayern:

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	339	—	339	5029	3 716	8 745	9 084
1922	—	—	—	8955	12 614	21 569	21 569
Mithin 1923	{ mehr weniger	339	339	3926	8 898	12 824	12 485

Die Zunahme der Abfuhr bestand in Korkabfällen und Maschinenteilen, die Abnahme der Zufuhr betraf hauptsächlich Kies, Tuffsteine und Backsteine.

c) Hessen:

d) Preußen:

1. Main.

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	Kann nicht angegeben werden		57 239	Kann nicht angegeben werden		524 832	582 071
1922	Kann nicht angegeben werden		495 687	Kann nicht angegeben werden		2 457 366	2 953 053
Mithin 1923	{ mehr weniger	—	438 448	—		1 932 534	2 370 982

2. Lahn.

1923	Kann nicht angegeben werden		8 954	Kann nicht angegeben werden		24 830	33 784
1922	Kann nicht angegeben werden		10 028	Kann nicht angegeben werden		786	10 814
Mithin 1923	{ mehr weniger	—	1 074	—		24 044	22 970

3. Mosel.

1923	Kann nicht angegeben werden		8 100	Kann nicht angegeben werden		15 171	23 271
1922	Kann nicht angegeben werden		7 800	Kann nicht angegeben werden		220	8 020
Mithin 1923	{ mehr weniger	—	300	—		14 951	15 251

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
4. Rhein-Herne-Kanal.							
1923	Kann nicht angegeben werden		771 834	Kann nicht angegeben werden		97 115	868 949
1922			5 850 656			1 092 563	6 943 219
Mithin 1923	{ mehr		—			—	—
	{ weniger		5 078 822			995 448	6 074 270
5. Spoy-Kanal.							
1923	Kann nicht angegeben werden		16 426	Kann nicht angegeben werden		74 583	91 009
1922			—			60 802	60 802
Mithin 1923	{ mehr		16 426			13 781	30 207
	{ weniger		—			—	—

D. In Niederland.**Geldersche Yssel.**

Der Verkehr durch die Eisenbahnbrücke zu Zutphen:

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	438 955	—	—	853 307	1 292 262
1922	—	—	—	—	—	—	1 232 914
Mithin 1923	{ mehr		—			—	59 348
	{ weniger		—			—	—

Demnach hat der Verkehr um 4,8 % zugenommen.

Schleuse bei St. Andries.

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	1709	1181	2890	1385	826	2211	5101
1922	1145	1106	2251	1443	655	2098	4349
Mithin 1923	{ mehr	564	639	—	171	113	752
	{ weniger	—	—	58	—	—	—

Merwede-Kanal.

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen:

J a h r	Nach dem Leck hin		Zusammen	Von dem Leck her		Zusammen	Gesamt-Verkehr ¹⁾
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	394 244	—	—	265 538	659 779
1922	—	—	—	—	—	—	663 651
Mithin 1923	{ mehr		—			—	—
	{ weniger		—			—	3 872

Demnach hat der Verkehr der Ladung um 0,6 % abgenommen.

¹⁾ Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.

b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:

J a h r	Nach dem Leck hin		Zusammen	Von dem Leck her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	1 829 840	—	—	530 394	2 360 234
1922	—	—	—	—	—	—	1 816 222
Mithin 1923	{ mehr	—	—	—	—	—	544 012
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Ladung um 29,9 % zugenommen.

Keulse Vaart.

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1923	—	—	89 320	—	—	765 327	854 647
1922	—	—	79 968	—	—	503 540	583 508
Mithin 1923	{ mehr	—	9 352	—	—	261 787	271 139
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Demnach hat in 1923 der Güterverkehr um 46,5 % zugenommen.

Brückenverkehr.

Für den Schiffsverkehr oberhalb Mannheim ist bezeichnend die Schiffsbewegung durch die Schiffbrücken zu Maximiliansau und Speyer, die aus nachstehender Übersicht ersichtlich ist:

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Maximiliansau:							
zu Berg . . .	163	1056	1219	1757	—	1757	2 976
zu Tal . . .	168	1056	1224	1748	1	1749	2 973
Zus. Maximiliansau gegen 1922	331 494	2112 3716	2443 4210	3505 5360	1 —	3506 5360	5 949 9 570
Speyer:							
zu Berg . . .	—	166	166	371	—	371	537 ¹⁾
zu Tal . . .	1	181	182	412	—	412	594 ¹⁾
Zusammen Speyer gegen 1922	1 75	347 3594	348 3669	783 6742	— 3	783 6745	1 131 10 414

Der Verkehr auf den einzelnen Stromstrecken des preußischen Rheins wird an den beiden Brücken zu Coblenz und Cöln-Mülheim notiert. Es durchfahren:

die Schiffbrücke zu	1923			1922		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	10 179	10 247	20 426	16 082	32 508	48 590
Cöln-Mülheim	8 800	16 767	25 567	17 093	32 793	49 886

¹⁾ Nur für die Zeit vom 1. Januar bis 5. März 1923, für die übrige Zeit unbekannt.

Die Art des Verkehrs zeigt folgende Übersicht:

Schiffbrücke zu	Personen- dampfer und Motorboote	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Geschleppte Kähne	Freifährende Segelschiffe	Zusammen geschleppte Kähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Coblenz	3146	7 033	10 179	9 761	486	10 247	20 426
Cöln-Mülheim	1872	6 928	8 800	15 862	905	16 767	25 567

Ein Bild des Schiffsverkehrs durch die Brücke über den Königshafen bei Rotterdam in den letzten 6 Jahren gibt folgende Übersicht:

Durchgefahrene Schiffe	1923	1922	1921	1920	1919	1918
Rheinschiffe	6 514	7 873	6 020	3 312	3 531	2 573
Sonstige Flußschiffe	1 482	1 447	1 517	1 088	167	2 078
Flußdampfschiffe	14 564	16 721	13 650	9 498	8 774	6 146
Seeschiffe	762	917	660	660	18	295
Zusammen	23 322	26 958	21 847	14 558	12 490	11 092
Durchschnittlich in 24 Stunden	64	74	60	40	34	31

B. a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

1. Schiffsverkehr in der Schweiz, Frankreich, Deutschland und Belgien.

Nachweisungen über die Zahl der in den größeren Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge sind in den Beilagen 1 und 2 zu IV B, a und IV B, b enthalten.

Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ($\frac{1}{2}$ Tonne) findet eine Anschreibung der Güter nicht statt. Diese Fahrzeuge sind bei der Ankunft und dem Abgang in Häfen als leer anzuschreiben. Hierzu wird preußischerseits bemerkt, daß in einzelnen Häfen die ohne Ladung ein- und auslaufenden Schiffe nicht angeschrieben werden, wodurch die größere Verschiedenheit in den entsprechenden Zahlen sich erklärt.

Einen Vergleich des Schiffsverkehrs in 38 schweizer, französischen, deutschen und belgischen Rheinhäfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht:

Im Hafen zu	a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
	1923	darunter Dampf- schiffe	1922	darunter Dampf- schiffe	1923	darunter Dampf- schiffe	1922	darunter Dampf- schiffe
Basel	101	43	480	223	101	43	480	223
Straßburg	1533	70	1207	54	1512	68	1156	54
Kehl	337	32	947	56	349	29	930	58
Lauterburg	170	—	145	—	170	—	146	—
Karlsruhe	272	57	1637	140	220	57	1662	139
Speyer	121	11	537	—	120	11	538	—
Mannheim mit Rheinau .	1663	261	8895	690	1915	321	8371	698
Ludwigshafen ¹⁾	—	—	4884	650	—	—	4852	650
Worms	1530	823	1815	384	1532	821	1837	389
Gernsheim	346	15	481	20	349	15	492	20
Weisenau	146	3	107	3	145	3	108	3
Gustavsburg ²⁾	—	—	1843	139	—	—	1845	138
Mainz	2607	1038	3286	1043	2560	1037	3299	1039
Budenheim	150	38	291	97	150	38	295	96
Biebrich	665	415	664	506	646	388	682	526
Schierstein	100	3	28	1	100	3	28	1
Bingen	1258	852	1249	837	1254	845	1251	844
Oberlahnstein	317	79	1011	322	285	47	852	165
Coblenz	1751	1159	1436	1051	1760	1172	1441	1057
Beuel ³⁾	—	—	314	2	—	—	314	2
Bonn	1082	1000	1153	1147	799	781	859	850
Wesseling	1286	8	2875	2	1312	8	2790	2
Cöln-Mülheim	5549	2097	3962	2004	4838	1905	3917	1966
Leverkusen	607	205	784	171	608	206	776	165
Reisholz	953	80	1529	115	915	98	1529	118
Neuß	958	220	1065	89	899	207	1010	90
Düsseldorf	2797	1282	3048	1566	2887	1260	2979	1543
Crefeld	1192	448	1014	406	1146	412	970	364
Uerdingen	1129	725	1042	662	1118	713	1039	659
Rheinhausen	340	9	1275	85	340	9	1293	82
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal) . . .	6369	807	20607	1268	5802	688	20149	1203
Homberg	1004	11	851	—	1004	11	851	—
Alsum mit Schwelgern . .	1386	12	2327	11	1341	12	2328	10
Walsum	793	7	1637	9	786	7	1635	9
Orsoy	535	203	425	193	535	203	425	193
Rheinberg ³⁾	—	—	219	—	—	—	219	—
Wesel	483	123	1828	506	593	250	1806	491
.	—	—	—	—	—	—	—	—
.	—	—	—	—	—	—	—	—
.	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpen	959	62	—	—	691	66	—	—

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 96. ²⁾ Infolge Übergang in die Regieverwaltung konnten Angaben nicht gemacht werden.
³⁾ Siehe Fußnote Seite 101.

2. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Die Zahl der beladen und unbeladen zu Berg und zu Tal über die deutsch-niederländische Grenze gegangenen Schiffe mit Angabe des Heimatstaates und der Schiffsgattung ist in der Beilage 3 zu IV B a nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle zu Lobith zusammengestellt. Aufzeichnungen der deutschen Hauptzollstelle Emmerich sind nicht gemacht worden.

Es fuhrn hiernach über die Grenze:

1923	gegen 1922
22 877	36 987

zu Berg	11 186 Schiffe,	18 468 Schiffe
„ Tal	11 691 „	18 519 „

zusammen	22 877 Schiffe,	36 987 Schiffe.
----------	-----------------	-----------------

Die Zahl der ohne Ladung über die Grenze gegangenen Schiffe hat betragen:

im Jahre 1923: 5 592 von insgesamt 20 978

„ „ 1922: 8 514 „ 34 691.

Trennt man die Gesamtzahl der über die Grenze gegangenen Schiffe nach ihrer Nationalität, so führten:

15 717 = 68,9 % die niederländische Flagge,

3 853 = 16,8 % „ Flagge deutscher Staaten,

1 923 = 8,4 % „ belgische Flagge,

1 211 = 5,3 % „ französische Flagge,

91 = 0,4 % „ schweizerische Flagge,

53 = 0,2 % „ britische Flagge,

23 = 0,1 % „ luxemburgische Flagge,

6 = — „ norwegische Flagge.

Wie hervorzuheben ist, beschränkte sich das starke Vorwiegen der Schiffe unter niederländischer Flagge in diesem Jahre nicht nur auf den Stromverkehr unterhalb Duisburg-Ruhrort, sondern auch auf den ganzen Rhein, da die deutsche Schifffahrt durch die Ruhrbesetzung fast vollständig zum Erliegen kam.

b) Floßverkehr.

Über den Floßverkehr in den schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen geben die Beilagen 1, 2, 3 zu IV, A, a und 1 und 2 zu IV, B, a und B, b nähere Auskunft; danach beträgt der Floßverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	zusammen
	t	t	t
1923	101 237	79 998	181 235
1922	229 533	160 577	390 110
Mithin 1923	{ mehr { weniger	128 296	80 579
			208 875

Der Floßverkehr in den wichtigeren schweizer, französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 55,9 %, in der Abfuhr um 50,2 %, im ganzen um 53,5 % abgenommen; gegen 15 %, 27,3 % und 20,6 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 181 235 t den Floßverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, Beilage 1, 2 u. 3 zu IV, A, b und 1 u. 2 zu IV, B, c, nämlich mit 90 472 t vom Rhein her und — t nach dem Rhein hin, also zusammen 90 472 t

so ergibt sich als Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein 271 707 t

Gegen das Vorjahr mit zusammen 507 527 t bedeutet dies eine Abnahme von 235 820 t oder 46,5 % Abnahme, gegen 22,2 % Abnahme im Vorjahr.

Für Flöße gilt als Ausladeort der Ort der Auflösung des Bestandes und als Einladeort der Platz, wo das Floß zusammengebunden worden ist. Findet auf dem Weg nach dem Ort, wohin das Floß zur Beförderung im Floßverkehr endgültig bestimmt ist, eine Auflösung des Floßes zu dem Zweck statt, das Holz zu neuen Verbänden zu vereinigen (Umbindung), so wird das Floß am Umbindeplatz als angekommen und, wenn dieser ein wichtigerer Hafen ist, das neu zusammengebundene Floß auch als abgegangen angeschrieben.

Als Gesamtladung eines Floßes ist der Bestand an Floßholz zuzüglich des Gewichts der beigeladenen Güter zu verzeichnen.

Bei der Umrechnung des in Festmetern angegebenen Bestandes der Flöße in Gewicht ist ein Festmeter anzurechnen:

bei hartem Holz zu 0,8 Tonnen,

bei weichem Holz zu 0,6 Tonnen.

Das Gewicht ist auf halbe Tonnen derart abzurunden, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Wie im Vorjahr hat auch im Berichtsjahr weder auf der Rheinstrecke von Basel bis Mannheim noch in den Häfen zu Straßburg, Kehl und Lauterburg Floßverkehr stattgefunden. Ebenso auch nicht von und nach der Kinzig und Murg.

Über den Verkehr in den Häfen zu Karlsruhe, Mannheim und Speyer liegen die folgenden Angaben vor:

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beige-ladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
1. Karlsruhe:										
Ankunft										
1923	4	—	—	—	180	—	—	180	—	
gegen 1922	2	—	—	—	295	—	—	295	—	
Mithin 1923	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
(mehr weniger)	—	—	—	—	115	—	—	115	—	
2. Mannheim:										
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Floßhafen u. sonstigen Hafenabteilungen										
1923	2	—	—	—	399	—	—	399	—	
gegen 1922	81	—	—	—	20 580	—	—	20 580	—	
Mithin 1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(mehr weniger)	79	—	—	—	20 181	—	—	20 181	—	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:										
1923	2	—	—	—	3 676	—	—	3 676	—	
gegen 1922	21	—	—	—	19 293	63	—	19 356	—	
Mithin 1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(mehr weniger)	19	—	—	—	15 680	63	—	15 680	—	
3. Speyer:										
Ankunft										
1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
gegen 1922	3	—	—	—	277	—	—	277	—	
Mithin 1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(mehr weniger)	3	—	—	—	277	—	—	277	—	

Über den Verkehr nach dem Erfelder Altrhein und Stockstadt liegen für das Berichtsjahr keine Angaben vor.

Über die Anzahl und den Bestand der im Berichtsjahr bei der Floßuntersuchungsstelle Mainz untersuchten, aus dem Hafengebiet Mainz-Mombach und Mainz-Kastel abgegangenen Flöße gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

Monat	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	Scheite werden auf den hiesigen Rheinflößen nicht befördert, dagegen anderes Nutzholz, und zwar hauptsächlich Stangen.	
Februar	2	68 ⁰⁰⁰	—	—	2 878 ⁰⁰⁰	91 ⁰⁰⁰	—	2 957 ⁰⁰⁰	—	
März	2	—	—	—	3 171 ⁰⁰⁰	11 ⁰⁰⁰	—	3 183 ⁰⁰⁰	—	
April	3	—	—	—	4 589 ⁰⁰⁰	14 ⁰⁰⁰	—	4 603 ⁰⁰⁰	—	
Mai	4	146 ⁰⁰⁰	—	—	5 488 ⁰⁰⁰	12 ⁰⁰⁰	—	5 647 ⁰⁰⁰	—	
Juni	4	—	—	—	6 802 ⁰⁰⁰	9 ⁰⁰⁰	—	6 812 ⁰⁰⁰	—	
Juli	2	—	—	—	3 809 ⁰⁰⁰	4 ⁰⁰⁰	—	3 814 ⁰⁰⁰	—	
August	4	—	—	—	5 156 ⁰⁰⁰	2 ⁰⁰⁰	—	5 159 ⁰⁰⁰	—	
September	7	—	—	—	9 950 ⁰⁰⁰	18 ⁰⁰⁰	—	9 969 ⁰⁰⁰	—	
Oktober	3	—	—	—	5 093 ⁰⁰⁰	16 ⁰⁰⁰	—	5 110 ⁰⁰⁰	—	
November	5	286 ⁰⁰⁰	—	—	7 801 ⁰⁰⁰	19 ⁰⁰⁰	—	8 108 ⁰⁰⁰	—	
Dezember	3	—	—	—	3 536 ⁰⁰⁰	9 ⁰⁰⁰	—	3 547 ⁰⁰⁰	—	
Zusammen 1923	39	501 ⁰⁰⁰	—	—	58 282 ⁰⁰⁰	130 ⁰⁰⁰	—	58 914 ⁰⁰⁰	—	
gegen 1922	72	1789 ⁰⁰⁰	—	—	103 272 ⁰⁰⁰	311 ⁰⁰⁰	48 ⁰⁰⁰	105 421 ⁰⁰⁰	—	
Mithin 1923	mehr weniger	— 33	— 1288 ⁰⁰⁰	— —	— 44 990 ⁰⁰⁰	— 180 ⁰⁰⁰	— 48 ⁰⁰⁰	— 46 506 ⁰⁰⁰	— —	

Anmerkung: Bei der Umrechnung der Festmeter in Tonnen sind die vom Hessischen Staatsministerium unterm 3. Februar 1909 erlassenen Bestimmungen maßgebend.

Über Ankunft und Abgang von Flößen aus dem Hafengebiet Mainz wird berichtet:

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft . . .	194	—	—	—	47 053	68	—	47 121	—	gegen 102 002 t im Vorjahr.
b) Abgang . . .	34	399	—	—	52 643	125	—	53 167	—	gegen 117 222 t im Vorjahr.

Die Zahl und das Gewicht der durch die Schiffbrücken der preussischen Rheinstrecke durchgegangenen Flöße hat betragen:

Jahr	An der Schiffbrücke zu				
	Coblenz		Cöln-Mülheim		
	F l ö ß e				
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1923	63	97 581	58	188 275	
1922	108	160 900	109	196 429	
Mithin 1923	mehr weniger	— 45	— 63 319	— 51	— 8 154

Bei Coblenz wurden sämtliche Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 63 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 3112 t, das kleinste ein Gewicht von 233 t. Unter den 63 Flößen hatten:

61 Flöße (große) ein Gewicht über 750 t,
2 „ (mittlere) „ „ zwischen 750 t und 50 t.

Der Floßverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith:

Jahr	Ausfuhr aus Deutschland	
	Anzahl	Floßbestand t
1923	43	66 604
1922	45	57 815
Mithin 1923	{ mehr weniger	8 789
	2	—

Die Ausfuhr an Floßholz hat sonach um 15,2 % zugenommen.

c) Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.

Eine Übersicht über den Durchgangsverkehr von Gütern, Schiffen und Flößen von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins, nämlich:

- | | | |
|----------------------------------------------------------------------|---|------------------------------|
| 1. Hünninger Kanal ¹⁾ | | |
| 2. Rhein-Marne-Kanal, Aufzeichnungsstelle Schleuse 88 bei Straßburg, | | |
| 3. Neckar, | „ | Mannheim, |
| 4. Frankenthaler Kanal, | „ | Frankenthal, |
| 5. Main, | „ | Schleuse zu Kostheim, |
| 6. Lahn, | „ | Schleuse zu Niederlahnstein, |
| 7. Mosel, | „ | Fähre bei Güls, |
| 8. Rhein-Herne-Kanal ²⁾ | „ | Schleppamt Duisburg-Ruhrort, |
| 9. Spoy-Kanal, | „ | Keeken, |

geben die Beilagen 1, 2 u. 3 zu IV, A, b und 1 u. 2 zu IV, B, c.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1923	1922	
von dem Rhein her .	864 584 t	3 649 261 t	mithin 1923 weniger 2 784 677 t
nach dem Rhein hin	1 347 848 t	6 519 953 t	„ 1923 „ 5 172 105 t
Zusammen	2 212 432 t	10 169 214 t	mithin 1923 weniger 7 956 782 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 76,3 %, nach dem Rhein hin um 79,3 %, im ganzen um 78,2 % abgenommen, gegen 140,2 %, 24,9 % und 50,9 % Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Der Hünninger Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht 1923.

²⁾ Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht 1918.

Von und nach dem Hüniger Kanal, dem Breisacher Kanal, der Kinzig und der Murg hat auch im Berichtsjahr, wie in den Vorjahren, kein Floßverkehr stattgefunden.

Über den Verkehr der obigen 9, sowie 7 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 16 noch nähere Angaben:

1. Hüniger Kanal.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	—	—	—	—	—	—	
{ zu Berg	—	—	—	—	—	—	
{ „ Tal	2	2	4	1364	—	—	
nach dem Rhein hin	—	—	—	—	—	—	
{ zu Berg	4	—	4	1364	—	—	
{ „ Tal	—	—	—	—	—	—	
1923 zusammen	6	2	8	2728	—	—	

Die normale Wassertiefe beträgt 2,2 m, der größte Tiefgang der Kanalschiffe 1,8 m. Die nutzbaren Abmessungen der Einlaßschleuse betragen 30:5,3 m und der übrigen Schleusen 38,5:5,3 m. Die Abmessungen des normalen Kanalkahns mit einem Fassungsvermögen von 300 Tonnen betragen 38,5:5 m. Die normale Sohlenbreite des Kanals ist 10 m. Die zuständigen französischen Behörden sehen vor, die Einlaßschleuse demnächst für die Aufnahme des Kanalverkehrs nach Basel umzubauen. Bei einem Wasserstand des Rheins unter Basler Pegel 0 kann der volle Tiefgang der Schiffe nicht mehr ausgenützt werden.

2. Rhein-Marne-Kanal.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	13	35	48	10 592	—	—	
{ zu Berg	—	—	—	—	—	—	
{ „ Tal	254	2	256	4 172	—	—	
nach dem Rhein hin	4	252	256	4 172	—	—	
{ zu Berg	—	—	—	—	—	—	
{ „ Tal	43	5	48	10 592	—	—	
1923 zusammen	314	294	608	29 528	—	—	
1922 ..	223	179	402	56 478	—	—	
Mithin 1923	91	115	206	—	—	—	
{ mehr	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	—	—	—	26 950	—	—	

3. Neckar.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	3	—	3	804	—	—	
{ zu Berg	—	—	—	—	—	—	
{ „ Tal	—	—	—	—	—	—	
nach dem Rhein hin	1	—	1	157	—	—	
{ zu Berg	—	—	—	—	—	—	
{ „ Tal	10	—	10	2 472	—	—	
1923 zusammen	14	—	14	3 433	—	—	
1922 ..	171	—	171	39 951	—	—	
Mithin 1923	—	—	—	—	—	—	
{ mehr	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	157	—	157	36 518	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 1121%, der Güterverkehr um 1167% abgenommen. Die Abnahme des Verkehrs ist auf den passiven Widerstand zurückzuführen.

Mit dem in den Beilagen 2 und 3 zu IVA, a berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 72 164 t (1922: 205 994 t) Zufuhr vom Neckar und 10 824 t (1922: 55 936 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1923	1922	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr	2 165 t	27 495 t	—	25 330 t
Hafenverkehr in Mannheim	82 988 t	261 930 t	—	178 942 t
Gesamt-Neckarverkehr	85 153 t	289 425 t	—	204 272 t

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1923/24 1 Badeanstalt sowie die Unterbauten von 2 solcher Anstalten, 9 Schiffe ohne eigene Triebkraft, 1 Kettendampfer und 1 Floß Schutz gesucht.

Die Aktien-Gesellschaft „Schleppschiffahrt auf dem Neckar“ teilt ferner das Folgende mit¹⁾:

Durch Kettendampfer wurden befördert:

Im Jahr	Leere Fahrzeuge	Beladene Fahrzeuge			Durchschnitts-ladung der Fahrzeuge	
		Anzahl	Lade-fähigkeit t	Ladung t	t	%
1923	—	—	—	—	—	—
1922	1241	713	161 715	71 311	100	44,1
Mithin 1923 { mehr weniger	—	—	—	—	—	—

4. Frankenthaler Kanal.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag-fähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her { zu Berg „ Tal	34 48	— —	34 48	5 220 4 013	— —	— —	
nach dem Rhein hin { zu Berg „ Tal	4 —	45 33	49 33	4 131 5 102	— —	— —	
1923 zusammen	86	78	164	18 466	—	—	
1922	207	207	414	43 138	—	—	
Mithin 1923 { mehr weniger	121	129	250	24 672	—	—	

5. Main.

Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der kanalisiertem Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag-fähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	1018	579	1597	1 058 336	—	—	
nach dem Rhein hin	1108	490	1598	1 094 064	391	90 406	
1923 zusammen	2126	1069	3195	2 152 400	391	90 406	
1922	5194	3359	8553	5 860 623	677	116 895	
Mithin 1923 { mehr weniger	3068	2290	5358	3 708 223	286	26 489	

¹⁾ Der Jahresbericht für 1923 konnte noch nicht fertiggestellt werden.

folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

J a h r	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
				t	t	t	t	t	t
1923	134	272	406	96 126	190 804	286 930	80 683	151 672	232 355
1922	1428	474	1902	1 009 164	209 939	1 219 103	896 414	171 716	1 068 130
Mithin 1923									
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	1294	202	1496	913 038	19 135	932 173	815 731	20 044	835 775

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 468,4 %, der Tragfähigkeit nach um rund 424,9 % und der Ladung nach um rund 459,7 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 5 zu Berg und 9 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 15 Bergboote und 41 Talboote weniger.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr bei den Weißflößen und den Holländerflößen eine Abnahme erfahren.

Das Verhältnis dieser Abnahme bei den einzelnen Haltungen gegen das Vorjahr zeigt die folgende Übersicht:

J a h r	Weiches Holz (Weißflöße)			Hartes Holz (Holländerflöße)		
	Offenbach	Frankfurt	Kostheim	Offenbach	Frankfurt	Kostheim
	t	t	t	t	t	t
1923	87 463	83 565	90 119	286	—	286
1922	117 097	115 329	115 369	852	1062	932
Mithin 1923						
{ mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	29 634	31 764	25 250	566	1062	646
in Prozenten	25,3	28	22,3	65,8	—	69,4

Eine kleinere Zahl von Flößen nahm Dampfer zum Schleppen in Anspruch, hauptsächlich um die Beförderung zu beschleunigen. Es wurden mit Dampfer geschleppt:

Durch die Haltungen:

J a h r	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen
1923	3	11	—	—	—	—
1922	15	79	—	—	—	—
Mithin 1923						
{ mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	12	68	—	—	—	—

Verkehrsstörungen: Im Berichtsjahr war das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach in der Zeit vom 3. bis 10. Februar wegen Hochwasser und vom 29. bis 31. Dezember wegen Eisgefahr niedergelegt. Eine Behinderung der Schifffahrt und Flößerei trat im Berichtsjahr in der Haltung Offenbach nicht ein. Der Main führte während des Jahres 1923 mehrere kleine Hochwasserwellen mit sich, die die Schifffahrt mehr oder weniger behinderten. Eingestellt war die Schifffahrt wegen Hochwasser jedoch nicht. Wegen Eisstand bzw. Eisgang war der Schiffsverkehr auf dem kanalisierten Main während des Berichtsjahres an 3 Tagen gesperrt.

Unterhaltung der Fahrstraße. Beschädigungen an Bauten und Schleusenanlagen auf der hessischen Strecke des kanalisierten Mains durch Hochwasser und Eisgang kamen im Berichtsjahr nicht vor.

Schiffsunfälle. Der Schleppkahn „Schüssing“ der Fa. Math. Stinnes in Ruhrort, der mit Schwefelkies beladen von dem Hafen oberhalb Kostheim am 31. Januar des Berichtsjahres zu Tal fuhr, legte sich infolge der starken Strömung beim Ausfahren aus dem Hafen vor den Steinwurf des einen Pfeilers mittschiffs fest. Nachdem der Kahn mit Hilfe eines Drahtseiles, das an der linken Uferseite befestigt war, und des Ankerspiels abgedreht worden war, konnte er ohne wesentliche Beschädigung seine Talfahrt fortsetzen.

Schiffahrtspolizei. Im Berichtsjahr wurde auf der hessischen Strecke des kanalisierten Mains eine außerordentliche Untersuchung von Schiffsdampfkesseln durch hessische Beamte vorgenommen. Die Untersuchung gab keinen Anlaß zu Beanstandungen.

Durch Bekanntmachung des hessischen Ministeriums der Finanzen, Abteilung für Bauwesen, vom 6. November 1923 betreffend den Erlaß von Anordnungen zur Ergänzung der Schiffahrtspolizeiordnung für den kanalisierten Main sowie der Schiffahrtspolizeiordnung für den nichtkanalisierten Main von Regnitzmündung abwärts wurden eine Anordnung zur Regelung der Durchfahrt durch die Obermainbrücke in Frankfurt a. M. sowie eine Anordnung zur Regelung des Schiffs- und Floßverkehrs im Mainbogen bei Groß-Steinheim im Einverständnis mit den übrigen Mainuferstaaten erlassen.

Hafenverkehr: Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1923	24 151 ¹	6631	30 782 ²
1922	181 529 ³	1902 ⁴	183 432
Mithin 1923	{ mehr weniger	{ 4728 ⁵ —	{ — 152 650
	157 378	—	152 650

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um rund 750 % abgenommen und in der Abfuhr um rund 350 % zugenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von rund 595 % zu verzeichnen. Auf die Bergzufuhr entfallen von diesem Rückgang rund 157 378 t, und zwar auf Steinkohlen 91 400 t, Steinkohlens 13 500 t, Braunkohlen 31 200 t, Braunkohlenbriketts 12 600 t, Kies und Sand 3 750 t, Zement 800 t und chemische Erzeugnisse rund 1 500 t, Backsteine 300 t, Grubenholz rund 2 350 t.

Sonach hat entgegen der im Vorjahr verzeichneten Zunahme im Berichtsjahr 1923 wieder eine bedeutende Abnahme, insbesondere an Kohlen, stattgefunden.

Die Talabfuhr hat gegen das Vorjahr eine erhebliche Zunahme von rund 4 728 t zu verzeichnen. Diese Steigerung ist nur scheinbar und durch außergewöhnliche Verhältnisse in der Rheinschiffahrt bedingt, wie sich aus nachstehendem ergibt.

Bei der Bergabfuhr sind rund 5 400 t englische Steinkohlen zu verzeichnen, die mit der Bahn eintrafen und als Sammelladungen vom Lager mit Schiff nach Mainkur verbracht wurden.

Auf die Talabfuhr entfällt ein Zugang von rund 4 700 t, Umschließungen haben um rund 200 t und Grubenholz um 100 t zugenommen. 2 400 t Brennholz, das mit der Bahn aus dem Odenwald bzw. aus Oberhessen eintraf, wurde in holländischen Schiffen nach Mainz verfrachtet; auch wurden erstmalig 2 100 t Pflastersteine von der Bahn auf holländische Kähne nach Rotterdam umgeschlagen. Bei sonstigen Gütern ist ein Rückgang von rund 100 t zu verzeichnen.

Im Hafen zu Frankfurt a. M. betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	
	t	t	t
1923	—	—	—
1922	1 035 921	111 293	1 147 214
Mithin 1923	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

6. Die Lahn.

Der Schiffs- und Güterverkehr zwischen dem Rhein und der Lahn war folgender:

Anschreibestelle: Schleuse zu Niederlahnstein Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen		An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	328	115	443	38 221	—	—	
nach dem Rhein hin	152	288	440	37 717	—	—	
1923 zusammen	480	403	883	75 938	—	—	
1922	107	115	222	22 291	—	—	
Mithin 1923	{ mehr	288	661	53 647	—	—	
	{ weniger	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 297,7 %, der Güterverkehr um 212,4 % zugenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Die Zunahme des Verkehrs ist hauptsächlich auf vermehrte Zufuhr englischer Kohlen und Braunkohlenbriketts zurückzuführen.

7. Die Mosel.

Der Durchgangsverkehr an der Moselmündung (Fähre bei Güls) war:

Anschreibestelle: Fähre bei Güls Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen		An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	199	73	272	49 954	—	—	
nach dem Rhein hin	189	83	272	49 954	51	2040	
1923 zusammen	388	156	544	99 908	51	2040	
1922	30	31	61	14 822	2	114	
Mithin 1923	{ mehr	125	483	85 086	49	1926	
	{ weniger	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 791,8 %, der Güterverkehr um 190,2 % zugenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	t		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t	t
1923	7751	—	7751	—	1805	1805	9556	
1922	370	—	370	—	406	406	776	
Mithin 1923	{ mehr	—	7381	—	1399	1399	8780	
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1994,9 %, in der Abfuhr um 344,6 %, im ganzen um 1131,4 % zugenommen.

8. Der Rhein-Herne-Kanal.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
nach dem Rhein hin	1 131	63	1 194	—	—	—	
von dem Rhein her	170	995	1 165	—	—	—	
1923	1 301	1058	2 359	—	—	—	
1922	10 905	8084	18 989	—	—	—	
Mithin 1923 { mehr	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	9 604	7026	16 630	—	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 87,6 %, in der Ladung um 87,5 % abgenommen.

9. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schifffahrtsverbindung zwischen Cleve und dem Rhein bildenden Spoy-Kanal ist die Güter- und Schiffsbewegung an der Durchgangsstelle zu Keeken wie folgt aufgenommen:

Verkehr von dem Rhein her	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
1923	298	—	298	—	—	—	
1922	265	18	283	—	2	408	
Mithin 1923 { mehr	33	—	15	—	—	—	
{ weniger	—	18	—	—	2	408	

Der Verkehr von dem Rhein her hat demnach in der Schiffszahl um 5,3 %, in der Ladung um 23,5 % zugenommen.

10. Geldersche Yssel.

Der Verkehr durch die Eisenbahnbrücke zu Zutphen betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	5679	1140	6 819	932 240	22	7 883	
nach dem Rhein hin	3516	3214	6 730	948 916	—	—	
1923 zusammen	9195	4354	13 549	1 881 156	22	7 883	
1922 ..	8263	3913	12 536	1 775 131	39	14 534	
Mithin 1923 { mehr	572	441	1 013	106 025	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	17	6 651	

Demnach hat in 1923 gegenüber 1922 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 8,1 % und der Tragfähigkeit nach um 6 % zugenommen.

Der Floßverkehr hat um 45,8 % abgenommen.

11. Obere Maas.

Der Verkehr zwischen Waal und Maas durch die Schleuse bei St. Andries betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	zu Berg	1120	265	1385	222 558	1	24
	„ Tal	277	549	826	78 566	—	—
nach dem Rhein hin	zu Berg	1331	378	1709	226 930	—	—
	„ Tal	529	652	1181	160 330	—	—

12. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leck bei Vianen bildet, passierten:

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Leck her	2900	2283	5 183	454 028	22	327	
nach dem Leck hin	4227	937	5 164	440 891	—	—	
1923 zusammen	7127	3220	10 347	894 919	22	327	
1922 ..	7493	3540	11 033	889 343	16	240	
Mithin 1923 { mehr	—	—	—	5 576	6	87	
{ weniger	366	320	686	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 6,2 % abgenommen, der Tragfähigkeit nach um 0,6 % zugenommen; der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 37,5 %, im Gewicht um 36,2 % zugenommen.

b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
von dem Leck her	4 449	4626	7 075	1 177 143	384	5807	
nach dem Leck hin	9 253	2450	11 703	1 939 239	—	—	
1923 zusammen	13 702	7076	20 778	3 116 381	384	5807	
1922 ..	11 768	6450	18 218	2 487 360	432	6480	
Mithin 1923 { mehr	1 934	626	2 560	629 021	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	48	673	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 14 %, der Tragfähigkeit nach um 25,3 % zugenommen; der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 11,1 %, im Gewicht um 10,4 % abgenommen.

13. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amsterdam bildet, passierten die Königinnen-Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach Amsterdam	—	—	30 259	6 116 829	92	38 701	
in der Richtung von Amsterdam	—	—	31 344	6 254 968	24	10 723	
1923 zusammen	—	—	61 603	12 371 792	116	49 424	
1922 „	—	—	54 292	11 960 882	74	42 908	
Mithin 1923 { mehr	—	—	7 311	410 910	42	6 516	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 13,5 %, der Tragfähigkeit nach um 3,4 % zugenommen.

14. Keulsche Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr in Vreeswijk	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Länge Meter	
nach dem Vaartschen Rijn	12 815	2 431	15 246	1 011 470	9	144	Tonnengewicht nicht bekannt.
nach dem Leck	2 820	13 843	16 663	1 004 748	1	18	

15. Zuid-Beveland-Kanal.

Auf diesem Kanal passierten die Schleusen bei Wemeldinge:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Rhein	11 767	11 784	23 551	5 189 680	1	33 $\frac{1}{2}$	Seeschiffe sind in diesen Angaben nicht einbegriffen.
in der Richtung von dem Rhein	14 739	8 981	23 720	5 414 711	4	312	
1923 zusammen	26 506	20 765	47 271	10 604 391	5	345 $\frac{1}{2}$	
1922 „	25 873	20 407	46 280	11 487 526	2	174 $\frac{1}{2}$	
Mithin 1923 { mehr	633	358	991	—	3	171	
{ weniger	—	—	—	883 135	—	—	

Demnach hat in 1923 gegenüber 1922 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 2,1 % zugenommen und der Tragfähigkeit nach um 7,7 % abgenommen.

Der Floßverkehr hat um 98 % zugenommen.

16. Walcheren-Kanal.

Auf diesem Kanal passierten die Schleusen bei Veere:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen		An-zahl	Gewicht t	
nach dem Zandkreek hin	—	—	4 900	542 923	—	—	1) Inhalt 4705 M ³ ; Tonnengewicht nicht bekannt.
von dem Zandkreek her	—	—	5 160	580 647	10	1)	
1923 zusammen	—	—	10 060	1 123 570	10	—	Seeschiffe sind in diesen Angaben nicht einbegriffen.
1922 „	—	—	10 009	1 174 366	4	—	
Mithin 1923 { mehr	—	—	51	—	6	—	
{ weniger	—	—	—	50 786	—	—	

Demnach hat in 1923 gegenüber 1922 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um $\frac{1}{2}$ % zugenommen und der Tragfähigkeit nach um $4\frac{1}{2}$ % abgenommen.

Der Floßverkehr hat um 150 % zugenommen.

d) Rhein-See-Verkehr.

1. Die Rhein-See-Flotte.

a) In Deutschland.

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr, für den im Jahr 1888 nur 3 Dampfer mit zusammen 1860 t Tragfähigkeit eingestellt waren, hat im Jahr 1920 zum erstenmal nach dem Kriege wieder stattgefunden. Im Jahr 1914 wurde der Verkehr mit 63 Rhein-See-Dampfern betrieben, von denen 59 insgesamt 55 839 t Tragfähigkeit besitzen. Nach der Tragfähigkeit auf dem Rhein geordnet sind dies die folgenden¹⁾:

Lfde. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein ²⁾ t	Bemerkungen
					cbm	Register-tonns			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bingen	Argo	Bremen	Q. H. F. S.	2 207	779	600	1 770	
2	Rhenania	Rhein-See	Cöln	H. W. B. G.	1 360	480	500	1 542	
3	Prussia	Stenzel & Bolke	Stettin	J. F. Q. P.	1 693	598	650	1 400	
4	Dortmund	Argo	Bremen	Q. G. W. S.	1 781	629	480	1 375	
4a	Elbing VIII	Schichau	Elbing	H. J. K. T.	1 398	493	750	1 370	
5	Borussia	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	H. W. C. P.	1 496	528	—	1 350	
6	Badenia	"	"	H. W. C. M.	1 445	510	—	1 300	
7	Westfalia	"	"	H. W. C. Q.	1 421	501	—	1 300	
8	Düsseldorf	Argo	Bremen	Q. G. S. F.	1 824	644	450	1 300	
9	Ark	Stockholms Rederiaktiebolag Svea	Stockholm	—	—	—	—	1 300	
10	Embla	"	"	—	—	—	—	1 300	
11	Karlsruhe	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	R. P. B. M.	1 494,6	527,58	500	1 200	
12	Straßburg	"	"	R. S. B. M.	1 500	552	600	1 200	
13	Mannheim	"	"	R. P. F. G.	1 491,5	526,51	500	1 200	
14	Bonn	Reederei Fred. Olsen	Kristiania	H. W. C. G.	1 453,4	513	550	1 200	
15	Bavaria	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	—	—	510	—	1 150	
16	Vega	Rederiaktiebolag Svea	Stockholm	—	—	—	—	1 100	
Zu übertragen								22 357	

¹⁾ Mitteilungen über Veränderungen im Bestand der Rhein-See-Flotte liegen für 1923 nicht vor.

²⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimats-hafen	Unter-scheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größe Trag-fähigkeit auf dem Rhein ¹⁾	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tous			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							Übertrag	22 357	
17	Feronia	Neptun	Bremen	Q. G. P. M.	1 063	375	420	1 000	
18	Karlsruhe	Sinner	Stettin	J. F. M. V.	1 052	371	300	982	
19	Perseus	Neptun	Bremen	Q. J. S. R.	1 026	362	350	960	
20	Bacchus	"	"	Q. J. S. W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	"	"	Q. J. S. V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	"	"	Q. J. S. P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	"	"	Q. K. B. L.	1 028	363	350	960	
24	Nereus	"	"	Q. H. W. R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	"	"	Q. H. W. S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	"	"	Q. J. C. K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	"	"	Q. J. C. S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	"	"	Q. J. R. B.	1 028,5	363,05	350	950	
29	Cöln	Argo	"	Q. G. P. V.	1 204	425	360	935	
30	Pallas	Neptun	"	Q. H. V. C.	1 047	370	300	900	
31	Elin	"	"	Q. H. N. J.	987	348	300	900	
32	Jupiter	"	"	Q. H. J. G.	933	329	270	875	
33	Ariadne	"	"	Q. H. N. H.	1 058	373	370	870	
34	Juno	"	"	Q. H. L. P.	926	327	300	870	
35	Phädra	"	"	Q. G. N. K.	1 055	372	370	868	
36	Egeria	"	"	Q. G. M. N.	1 082	382	350	850	
37	Vulkan	"	"	Q. H. S. W.	983	347	350	850	
38	Leda	"	"	Q. H. S. G.	983	347	300	850	
39	Thalia	"	"	Q. G. D. J.	809	286	250	827	
40	Stella	"	"	Q. G. B. C.	834	294	250	819	
41	Mannheim	Argo	"	Q. G. S. P.	1 176	415	360	800	
42	Venus	Neptun	"	Q. G. B. T.	1 023	361	360	782	
43	Elbing II	Schichau	Elbing	H. J. C. G.	1 075	379	250	774	
44	Diana	Neptun	Bremen	Q. H. G. V.	848	300	270	760	
45	Fortuna	"	"	Q. F. S. P.	861	304	350	700	
46	Pax	"	"	Q. F. S. M.	854	301	300	700	
47	Castor	"	"	Q. G. D. R.	906	320	250	640	
48	Pollux	"	"	Q. G. D. V.	905	319	250	640	
49	Themis	"	"	Q. F. M. N.	777	274	250	612	
50	Rea	"	"	Q. F. P. N.	831	293	300	600	
51	Saturn	"	"	Q. F. M. G.	758	267	250	588	
52	Luna	"	"	Q. F. R. S.	791	279	300	560	
53	Flora	"	"	Q. F. N. K.	556	196	200	559	
54	Iris	"	"	Q. F. L. P.	571	201	200	557	
55	Elbing I	Schichau	Elbing	Q. J. C. D.	787	278	300	550	
56	Jason	Neptun	Bremen	Q. F. L. K.	558	197	200	512	
57	St. Antonio	A. Hammerstein	Rotterdam	—	—	—	—	470	
58	Rensiena	J. Albert	Groningen	—	—	—	—	390	
59	Arion	Neptun	Bremen	K. M. F. T.	483	170	160	342	
							Zusammen	55 839	

¹⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 59 Rhein-See-Dampfern waren weiter 32 verschiedene See-Schleppkähne (Seeleichter) und See-Segelschiffe für den unmittelbaren Rhein-See-Verkehr eingestellt. Während die Rhein-See-Dampfer bis zum Jahr 1908 ausschließlich deutschen Reedereien angehörten, haben im Jahr 1909 auch eine schwedische Gesellschaft „Stockholms Rederiaktiebolag Svea“ in Stockholm mit den Dampfern „Ark“, „Embla“ und „Vega“ (1913) sowie eine niederländische Firma, A. Hammerstein in Rotterdam, mit dem Dampfer „St. Antonio“ den Rhein-See-Verkehr aufgenommen.

2. Der Rhein-See-Dampferverkehr.

Der Verkehr wurde mit Beginn des Krieges eingestellt und erst im Jahr 1920 zum Teil wieder aufgenommen. An dem Seeverkehr sind hauptsächlich die folgenden Gesellschaften beteiligt:

1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ zu Bremen. Wegen der Ruhrbesetzung wurde der Verkehr dieser Gesellschaft eingestellt.
2. Die Rhein-See-Aktiengesellschaft in Köln. Im Jahre 1923 kein Verkehr.
3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing hat im Jahre 1923 keine Fahrten auf dem Rhein ausgeführt.
4. Die Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg. Im Berichtsjahre ruhte der Rhein-See-Verkehr dieser Gesellschaft wegen der Besetzung des Ruhrgebietes.
5. Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation, vormals „Gebr. Sinner“ in Karlsruhe-Grünwinkel (Baden). Kein Rhein-See-Verkehr 1923.
6. Firma Edmund Halm & Co. in Cöln. 1923 keine Angaben.

3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

Neben den vorgenannten Gesellschaften wurde bis zum Kriegsausbruch unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben. Im Berichtsjahr hat kein Verkehr mit Seeleichtern stattgefunden.

4. Der Rhein-See-Seglerverkehr.

Weiterhin wird der Rhein-See-Verkehr noch mit einer größeren Zahl von See-Segelschiffen betrieben.

Im Jahr 1914 wurden an der Grenze im ganzen 32 Stück verschiedene Seekähne und Seesegler gezählt, mit einer Tragfähigkeit zwischen 1900 t und 150 t.

Während die Mehrzahl der Rhein-See-Segler, gleich wie die Dampfer, den Rhein nur bis Cöln hinauf befahren, kamen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden. Im Berichtsjahr kamen 6 englische Segelschiffe 24 mal nach Remagen, um dort zu laden.

Der Tiefgang dieser Rhein-See-Segelschiffe betrug 2,00 m bis 2,45 m.

b) In Niederland.

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr wurde im Jahr 1923 mit 33 Rhein-See-Dampfern betrieben, von denen 33 insgesamt 30017 t Tragfähigkeit besitzen. Nach der Tragfähigkeit auf dem Rhein geordnet sind dies die folgenden:

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rheint	Bemerkungen
					cbm	Register-tons			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Frankfurt	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg		1946	688	600	1725	
2	Duisburg	"	"		1920	678	600	1725	
3	Düsseldorf	"	"		1919	678	600	1725	
4	Bavaria	Stirn & Co.	Keulen		1565	553	550	1350	
5	Borussia	"	"	H.W.C.P.	1496	528	550	1350	
6	Badenia	"	"	H.W.C.M.	1445	510	550	1300	
7	Strasbourg	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	R.S.B.M.	1500	552	600	1200	
8	Mannheim	"	"	R.P.T.G.	1491	526	500	1200	
9	Bonn	Frid. Olsen	Christiania	H.W.G.G.	1453	513	550	1200	
10	Biri	"	"		1450	512	550	1200	
11	Energie	Stirn & Co.	Keulen				450	950	
12	Pylades	Neptun	Bremen	Q.J.C.S.	1084	383	320	950	
13	Elin	"	"	Q.H.N.J.	987	348	300	900	
14	Ariadne	"	"	Q.H.N.H.	1058	373	370	870	
15	Juno	"	"	Q.H.L.P.	926	327	300	870	
16	Phädra	"	"	Q.G.N.K.	1055	372	370	868	
17	Egeria	"	"	Q.G.M.N.	1082	382	350	850	
18	Vulkan	"	"	Q.H.S.W.	983	347	350	827	
19	Thalia	"	"	Q.G.D.J.	809	286	250	827	
20	Stella	"	"	Q.G.B.C.	834	294	250	819	
21	Venus	"	"	Q.G.B.T.	1023	361	360	782	
22	Elbing II	Fr. Schichau	Elbing	H.J.C.G.	1075	379	250	774	
23	Diana	Neptun	Bremen	Q.H.G.V.	848	300	270	760	
24	Fortuna	"	"	Q.F.S.P.	861	304	350	700	
25	Castor	"	"	Q.G.D.R.	906	320	250	640	
26	Pollux	"	"	Q.G.D.V.	905	319	250	640	
27	Themis	"	"	Q.F.M.N.	777	274	250	612	
28	Luna	"	"	Q.F.R.S.	791	279	300	560	
29	Flora	"	"	Q.F.N.K.	556	196	200	559	
30	Iris	"	"	Q.F.L.P.	571	201	200	557	
31	Katherine	Engelsche Staat	Londen					424	
32	Sir Redous Buller	"	"					143	
33	W. N.	"	"					160	

C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1923 liegen folgende Angaben vor:

A. Schweiz.

Die Schifffahrt nach Basel war im Berichtsjahr durch die Folgen des Ruhrkonfliktes und durch einen im allgemeinen wenig günstigen Wasserstand sehr beeinträchtigt. Auch die infolge der Valutaverhältnisse niedergehaltenen Bahnfrachten beeinträchtigten den Wassertransport.

Die Ruhrbesetzung hatte zur Folge, daß die sämtlichen deutschen Rheinreedereien ihren Schifffahrtsbetrieb einstellten. Infolgedessen waren auch die im Hafengebiet niedergelassenen Reedereien, die Transport- und Schifffahrts-A.-G. „Neptun“ und die A.-G. für Schifffahrt und Spedition „Rhenus“, die bekanntlich Gründungen deutscher Schiffskonzerne sind, für den Wassertransport stillgelegt. Nur die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hielt den Rheinverkehr bis Basel aufrecht. Ihre Kähne wurden durch holländische Dampfer bis Mannheim geschleppt, von wo dann die eigenen Dampfer sie bis Straßburg und Basel weiter beförderten. Neben eigenen Kähnen (16) gelangten hauptsächlich solche holländischer Reeder (21) und deutscher Partikularschiffer (15) zur Verwendung.

Diese Umstände bewirkten, daß der Verkehr im Jahre 1923 sich auf kaum den vierten Teil des Verkehrs des Vorjahres belief.

B. Deutschland.

a) Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. z u B e r g					B. z u T a l																										
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe																						
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t																							
1. Der Verkehr der vereinigten badischen Aktiengesellschaft für Rheinschifffahrt und Seetransport und der Rheinschifffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1923 verglichen mit dem Jahr 1922 betrug:																																
1923	666	584 500	4	4 231	588 731	243	190 508	6	3 790	194 298																						
1922	1957	1 690 920	156	121 588	1 812 508	667	519 070	99	55 250	574 320																						
Mithin 1923	<table border="0"> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>1291</td> <td>1 106 420</td> <td>152</td> <td>117 357</td> <td>1 223 777</td> <td>424</td> <td>328 562</td> <td>93</td> <td>51 460</td> <td>380 022</td> </tr> </table>										{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	{ weniger	1291	1 106 420	152	117 357	1 223 777	424	328 562	93	51 460	380 022
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																						
{ weniger	1291	1 106 420	152	117 357	1 223 777	424	328 562	93	51 460	380 022																						
2. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1923 verglichen mit dem Jahr 1922 betrug:																																
Der Verkehr lag infolge der Ruhraktion während des ganzen Jahres still.																																

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal						
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe		
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t			
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schifffahrt, im Jahre 1923 verglichen mit dem Jahr 1922 betrug:												
1923	—	—	3	1813	1813	—	—	24	16 241	16 241		
1922	—	—	—	—	—	—	—	150	99 984	99 984		
Mithin 1923	{	mehr	—	—	3	1813	1813	—	—	—		
	{	weniger	—	—	—	—	—	126	83 743	83 743		
4. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1923 verglichen mit dem Jahr 1922 betrug:												
1923	4	2 863	—	—	2 863	10	5 906	—	—	5 906		
1922	63	55 380	9	10 545	65 925	34	19 557	21	17 360	36 917		
Mithin 1923	{	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—		
	{	weniger	64	52 517	9	10 545	63 062	24	13 651	21	17 360	31 011
5. Der Verkehr der im Rhenania-Rheinschiffahrts-Konzern zusammengeschlossenen Gesellschaften												
1) Rhenania-Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß in Mannheim,												
2) Rhenania-Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. in Homberg,												
3) Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.-G. in Duisburg,												
4) Bavaria-Schiffahrts- & Speditions-A.-G. in Bamberg												
betrug im Jahr 1923 verglichen mit dem Jahr 1922:												
1923	—	207 567	—	154 883	361 950	—	153 007	—	51 182	566 139		
1922	—	1 157 720	—	—	1 157 720	—	597 829	—	—	1 755 549		
Mithin 1923	{	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—		
	{	weniger	—	950 153	—	—	795 770	—	444 822	—	1 189 410	
b) Nach hessischen Mitteilungen:												
6. Die Rhein- u. Seeschiffahrtsgesellschaft, Filiale Mainz, hat ihren Auslandsverkehr, der während der Kriegs- und Nachkriegsjahre stark eingeschränkt war, wieder aufgenommen. Der Verkehr nach und von Antwerpen wurde weiter ausgebaut. Der Verkehr mit den holländischen Seehäfen bewegt sich im Rahmen des Betriebs der anderen in Frage kommenden oberrheinischen Reedereien.												
c) Nach preußischen Mitteilungen haben die nachstehend aufgeführten Reedereien Angaben über ihren Geschäftsbetrieb gemacht, welche getrennt nach Schleppgüterverkehr, Güterdampferverkehr und Personenverkehr zusammengestellt sind.												

Schleppgüterverkehr.

7. Die Reederei Mathias Stinnes zu Mülheim a. d. Ruhr beförderte an Gütern vorwiegend Kohlen, Koks und Braunkohlen, und zwar:

A. Zu Berg:

Kohlen und Koks von der Ruhr nach dem Mittel- und Oberrhein:

durch eigene Boote	143 125 t
durch fremde Boote	3 190 t

Braunkohle von Neuß-Wesseling nach dem Oberrhein und

Mainstationen:

durch eigene Boote	11 810 t
------------------------------	----------

zusammen 158 125 t

hiervon

in eigenen Schiffen	63 098 t
in fremden Schiffen	12 691 t
fremdes Gut in fremden Schiffen	82 336 t

158 125 t

gegen 1922 1 756 025 t

mithin 1923 1 597 900 t weniger.

B. Ab Rotterdam und Gent nach Ruhrort:

Fremdes Gut in eigenen und fremden Schiffen befördert

durch eigene und fremde Boote	66 815 t
-----------------------------------------	----------

C. Zu Tal:

Von den Oberrheinstationen und Ruhrort:

Fremdes Gut in eigenen und fremden Schiffen befördert

durch eigene und fremde Boote	87 137 t
-----------------------------------------	----------

D. Der Gesamtverkehr betrug also:

A) Ab Ruhrort und Mittelrheinstationen zu Berg 158 125 t

B) Ab Rotterdam und Gent nach Ruhrort 66 815 t

C) Ab Oberrhein und Ruhrort zu Tal 87 137 t

zusammen 312 077 t

gegen 1922 2 010 027 t

mithin 1923 1 697 949 t weniger.

Der große Ausfall gegenüber 1922 ist auf die mit der Ruhrbesetzung zusammenhängenden Maßnahmen zurückzuführen.

8. Die Kohलगroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co., G.m.b.H. zu Duisburg, verfrachtete im Berichtsjahre 64966 t; verschleppt wurden auf der Strecke Ruhrort—Straßburg 83356 t.

9. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1923 mit 4 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 472255 t Basalt.

10. Die Transportgesellschaft „Damco“, G.m.b.H. in Duisburg-Ruhrort, beförderte zu Berg und zu Tal mit 2 Güterbooten und 6 Schlepbooten insgesamt 163132 t.

11. Die Kohलगroßhandlung Hansen, Neuerburg & Co. zu Frankfurt a. M. verfrachtete im Berichtsjahre mit 5 Booten und 10 Kähnen

zu Berg	33290 t
zu Tal	4533 t

zusammen 37823 t.

Geschleppt wurden auf der Strecke Rotterdam-Mannheim 80444 t Ladegut.

Personenverkehr.

12. Die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Cöln hat einen Verkehr auf der deutschen Strecke von Mannheim abwärts unterhalten. Der früher unterhaltene Güterdienst von und nach Holland blieb eingestellt.

Für das Jahr 1923 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe	597	408	406	599
Personen	217 484	51 448	18 957	792 862
		(eingeladen)		(ausgeladen)
Güter in Tonnen	221 107	29 168	96 927	234 661

13. Die Cölner Reederei-Aktiengesellschaft zu Cöln macht für 1923 folgende Angaben:

Die Flotte bestand aus 5 Personen-Raddampfern mit zusammen 1630 ind. PS. und 9 Kähnen mit zusammen 3840 t Tragfähigkeit. Die Dampfer wurden vorübergehend im Schlepp-, Personen- und Güterdienst verwandt.

Vom 1. April bis 7. Juli verkehrte der Dampfer „Mülheim am Rhein“ zwischen Coblenz und Cochem auf der Mosel nach festem Fahrplan. Die Dampfer „Albertus Magnus“ und „Stadt Düsseldorf“ vom 1. September bis 14. Oktober ebenfalls nach festem Fahrplan zwischen Cöln und Xanten. Dampfer „Fürst Bismarck“ versah den Personen- und Güterdienst zwischen Cöln und Bonn. Auf der Strecke Düsseldorf—Uerdingen wurde nur Sonntags in den Monaten Mai—Juli Personenverkehr unterhalten.

Die Kähne wurden im Güterdienst auf der ganzen Rheinstrecke beschäftigt.

C. Niederland.

Die „Niederlandsche Dampfschiff Reederij“ (Nederlandsche Stoomboot Reederij) unterhielt mit 9 Salondampfern einen regelmäßigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim vice versa zur Beförderung von Personen und Gütern, sowie zwischen Cöln und Mainz vice versa einen speziellen fahrplanmäßigen Personenverkehr.

Von Rotterdam wurden befördert:

1. Die „Reederij o. h. J. H. Koenigsfeld“ beförderte zu Berg 56 740 t, zu Tal 18 642 t Güter;
2. „Johs. Otten & Zoon's Transport Gesellschaft“ beförderte zu Berg 141 876 t Güter;

D. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.

Die Mitteilungen über die Frachten erfolgen in der von der Zentral-Kommission im Jahr 1909 vereinbarten Weise. Die Einzelaufstellungen weisen zum Teil größere Lücken auf, da nicht überall regelmäßige Frachtennotierungen stattfanden. Bei der Schwierigkeit der Materialbeschaffung kann auf unbedingte Zuverlässigkeit der Angaben kein Anspruch erhoben werden.

Zu den Übersichten selbst ist folgendes zu bemerken:

Unter „Gesamtfrachtsatz“ ist jeweils der Frachtpreis jener Verkehre aufgeführt, bei denen eine Ausscheidung in „Kahnfrachtsatz“ und „Schlepplohn“ nicht möglich war.

Die Frachtsätze beziehen sich auf die mit a), b) und c) bezeichneten Güter; es bedeutet hierbei:

- a) Stückgüter,
- b) Massengüter,
- c) besonders häufige Massengüter, als:
Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden.

Die unter c) jeweils in Betracht kommenden Güter sind in der Regel in der Spalte „Bemerkungen“ besonders bezeichnet.

In den Monaten, in denen keine Notierungen stattfanden, ist in die betreffenden Spalten ein Punkt (•) eingesetzt.

Aus den einzelnen Uferstaaten liegen folgende besondere Mitteilungen vor:

1. Schweiz. In den ausländischen Bahnfrachten im Verkehr nach und von Basel bestanden noch nie so verworrene Verhältnisse, wie im rechtsrheinischen Verkehr. Die fortwährenden Tarif- und Kursänderungen gestatteten keine einigermaßen richtige Kalkulation und beeinträchtigten die Schiffsfrachten. Aber auch auf der linksrheinischen Route machten sich die Valutaverhältnisse für die Schifffahrt insofern ungünstig geltend, als im Verkehr nach Basel bei niedrig tarifierten Importgütern,

wie Kohlen und Eisen, die Wasserfracht zeitweise gegenüber der Bahnfracht nicht aufzukommen vermochte.

Wegen der Unsicherheit der Wasserfrachten und der Beeinflussung durch die Umschlagssätze in den auswärtigen Rheinhafenanlagen konnte für den Rheinhafen St. Johann wiederum nur ein provisorischer Tarif für den Güterumschlag herausgegeben werden. Er war in einzelnen Positionen in besserer Anpassung an die Umschlagskosten höher als im Vorjahre. Im Hinblick auf die weit günstigeren Verhältnisse in anderen Hafenanlagen dürfen die einzelnen Positionen aber als bescheiden angesehen werden. Die Konkurrenzierung durch die anderen Häfen gestattete eine wesentliche Erhöhung der Tarifsätze nicht.

Die Frachtberechnungen erfolgten mit Rücksicht auf die verschiedensten Umstände und änderten ständig. Es ist nicht möglich, einigermaßen brauchbare Durchschnittssätze auszurechnen, und illusorische Angaben zu machen hat keinen Wert.

2. Frankreich: Die Kosten für Einladen, Ausladen, Versicherung und Leichtern sind in den Frachtsätzen nicht inbegriffen. Für die drei verschiedenen Schiffsgrößen lassen sich nach Mitteilung der Interessenten getrennte Angaben nicht machen. Außerdem konnten infolge Fehlens der nötigen Unterlagen für verschiedene Stromstrecken keine Angaben gemacht werden.

3. Baden. Da sich die Preise infolge der Inflation in kurzen Zwischenräumen ständig änderten, sind Erhebungen für das Jahr 1923 nicht zustande gekommen.

4. Bayern. Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootverkehr zwischen Rotterdam und Ludwigshafen a. Rh. betragen für die Berg- und Talfahrt im Jahre 1923:

- 1,20 holl. Gulden pr. 100 kg für die Bergfahrt (Ausnahmesatz);
- 1,80 holl. Gulden pr. 100 kg für die Talfahrt.

Frachtsätze für die Beförderung von Stückgütern mit Güterdampfern auf dem Rhein im Jahre 1923 für 100 kg in holl. Gulden.

M o n a t	Bergfahrt	Talfahrt
	Rotterdam — Ludwigshafen	Ludwigshafen — Rotterdam
	mittl. Frachtsatz	mittl. Frachtsatz
Januar	4,20	2,80
Februar	4,20	2,80
März	4,20	2,80
April	4,20	2,80
Mai	4,20	2,80
Juni	4,20	2,80
Juli	4,20	2,80
August	4,20	2,80
September	4,20	2,80
Oktober	4,20	2,80
November	4,20	2,80
Dezember	4,20	2,80

Die Schifffahrt war vom März bis Oktober 1923 eingestellt.

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																			
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
Frankreich.																		A. Berg-					
Antwerpen. Straßburg. 811 km.				—	—	16,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,75			
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	—	—	15,75	—	—	25,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,65				
			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	21,50			
Amsterdam. Straßburg. 700 km.																		für das ganze Jahr					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.															10 Tonnen	9,00	Gulden				
																	30	„	8,50	„			
														50	„	8,00	„						
Ruhrhäfen. Straßburg. 486 km.																							
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
			Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Mannheim. Straßburg. 134 km.																							
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Straßburg. Antwerpen. 811 km.																		B. Tal-					
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12			
				—	—	8,50	—	—	11,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,50		
				—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9			
Straßburg. Amsterdam. 700 km.																							
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																					
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Baden.																							
Antwerpen. Karlsruhe. 745 km.																		A. Berg-					
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
			Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		

Francs in den Betriebsmonaten													Bemerkungen								
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
fahrt.																Anwesen Mannheim 677 km					
—	—	20,50	—	—	—	—	—	—	—	29	23,50	—	24	22	—	30	22	—	—	—	franz. Francs
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	21	—	25	21	—	—	22,95	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
fahrt.																Rotten Karlsruhe 628 km					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
fahrt.																Rotten Mannheim 670 km					
—	—	10,50	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	13	14	—	15	17	—	—	—	franz. Francs
—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10,65	—	—	11	13	—	14	15,75	—	—	11,75	
—	—	9,50	—	—	—	—	—	—	—	9,25	—	—	9	12	—	13	14,50	—	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Jahresdurchschnitt für 5 Tonnen 6,50, für 10 Tonnen 6,00, für 30 Tonnen 5,50, für 50 Tonnen 5,00																Gulden					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
fahrt.																Anwesen Mannheim 600 km					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Antwerpen. Mannheim. 677 km.																					
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Rotterdam. Karlsruhe. 638 km.																					
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Rotterdam. Mannheim. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Ruhrhäfen. Mannheim. 352 km.																					
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Amsterdam. Mannheim. 600 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Mannheim. Karlsruhe. 68 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																			
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.																		
Karlsruhe. Antwerpen. 745 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																			
Mannheim. Antwerpen. 677 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																			
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u.	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																		
	große Schiffe	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.																		
Mannheim. Amsterdam. 600 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																			
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u.	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																		
	große Schiffe	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.																		
Karlsruhe. Rotterdam. 638 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																			
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.																		
Mannheim. Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																			
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.																		

B. T a l -

Mark in den Betriebsmonaten															Durchschnitt			Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				a	b	c
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c				
<p style="text-align: center;">fahr t.</p>															Mannheim			<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Bemerkungen</p>			
															Karlshöhe						
															Anwippen						
															Industrie						
															Klein						
															Mittl.						
															Groß						
															Klein						
															Mittl.						
															Groß						
<p style="text-align: center;">A. B. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">B. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">C. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">D. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">E. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">F. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">G. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">H. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">I. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">J. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">K. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">L. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">M. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">N. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">O. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">P. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">Q. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">R. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">S. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">T. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">U. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">V. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">W. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">X. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">Y. 3</p>																					
<p style="text-align: center;">Z. 3</p>																					

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Mannheim. Ruhrhäfen. 352 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Große Schiffe über 1250 t	frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Karlsruhe¹⁾. Mannheim. 68 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Große Schiffe über 1250 t	frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Bayern.																					
Antwerpen. Ludwigshafen. 686 km.																					
Beförderung im Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	2,80	—	—	3,80	—	—	4,25	—	—	4,25	—	—	4,25	—		
	Große Schiffe über 1250 t	frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Beförderung im Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	2,25	—	—	2,50	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	3	—	3		
				Schiffsmiete pro Tag und																	

¹⁾ Verschiffungen ab und nach Seehäfen von Ruhrhäfen für Karlsruhe.

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																				
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni					
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
Rotterdam. Ludwigshafen. 570 km.																								
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	2,50	—	—	3,50	—	—	4	—	—	4	—	—	4	—	—	4	—			
	Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	2	—	—	2,25	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	Schiffsmiete pro Tag	2,75	—	—	2,75	—		
Ruhrort. Ludwigshafen. 355 km.																								
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	1	—	—	2	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	Schiffsmiete pro Tag	2,25	—	—	2,25	—		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Ludwigshafen. Straßburg. 131 km.																								
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Kleine mittl. und große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Ludwigshafen. Antwerpen. 686 km.																								
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,25	2,10	2	3	2,75	1,75	3,30	3,10	3	3,30	3,10	3	3,30	3,10	3	3,30	3,10	3	3,30	3,10	3
Ludwigshafen. Rotterdam. 570 km.																								
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2	1,80	1,75	2,75	2,50	1,50	3	2,80	2,60	3	2,80	2,60	3	2,80	2,60	3	2,80	2,60	3	2,80	2,60

B. Tal-

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																						
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni							
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c					
Hessen.																								
Beförderung im Schleppdienst		Antwerpen. Mainz. 613 km.																						
		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.		
		Rotterdam. Mainz. 488 km.																				Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.
		Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.		
		bis 750 t	Schlepplohn																			niedr. mittl. höchst.		
Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																						
Amsterdam. Mainz. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																				
Beförderung im Schleppdienst		Duisburg-Ruhrort. Mainz. 282 km.																						
		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.		
		Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.		
		bis 750 t	Schlepplohn																			niedr. mittl. höchst.		
		Mainz. Antwerpen. 613 km.																				Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.
Mainz. Rotterdam. 488 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																				
Mainz. Amsterdam. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																				

A. Berg-

B. Tal-

Einladeort, Bestimmungsort			Frachtsätze für die Tonne																		
			Januar			Februar			März			April			Mai			Juni			
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
Preußen.																					
Rhein-Ruhrhäfen. Mannheim. 355 km.			A. Berg-																		
Beförderung im Schleppdienst	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Schiffe über 400 t	Schlepplohn	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Schiffe über 400 t	Schlepplohn	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Rhein-Ruhrhäfen. Antwerpen-Süd. 331 km.			B. Tal-																		
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 600 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Rhein-Ruhrhäfen. Brüssel.																				
	Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Rhein-Ruhrhäfen. Schiedam. 220 km.																				
	Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Rhein-Ruhrhäfen. Rotterdam. 215 km.																				
	Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
mittl.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Große Schiffe über 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne																				
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni					
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
Niederland.																						
Amsterdam. Cöln. 314 km.		A. Berg-																				
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Amsterdam. Duisburg. 230 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	2,50	—	—	2,75	—	—	3	—	—	3	—	—	3,50	—	—	3	—	—
				mittl.	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	5	—	—	5	—	—	4,50	—	—
				höchst.	6	—	—	6,50	—	—	7	—	—	7	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	1,50	—	—	2	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
			mittl.	2,50	—	—	3	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	
		höchst.	3,50	—	—	4	—	—	5	—	—	5	—	—	5,50	—	—	5	—	—		
		Kahnfrachtsatz	niedr. höchst.	—	—	20	—	—	20	—	—	25	—	—	27½	—	—	27½	—	—	30	
		mittl.	—	—	25	—	—	25	—	—	30	—	—	30	—	—	30	—	—	32½		
		höchst.	—	—	35	—	—	35	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	40		
	Schlepplohn	niedr. höchst.	—	—	35	—	—	35	—	—	37½	—	—	30	—	—	30	—	—	30		
		mittl.	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	32½		
		höchst.	—	—	55	—	—	50	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	35		
Amsterdam. Mannheim. 576 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	5	—	—	5	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	6	—	—	6	—	—
				mittl.	7,50	—	—	7,50	—	—	8	—	—	8	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—
				höchst.	9	—	—	10	—	—	11	—	—	11	—	—	12	—	—	12	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	3	—	—	3	—	—	3,50	—	—	4	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	
			mittl.	5	—	—	5	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	6	—	—	6	—	—	
		höchst.	6,50	—	—	6,50	—	—	7	—	—	8	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—		
Cöln. Amsterdam. 319 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	2,50	—	—	3,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	6	—	—	6	—	—
				mittl.	4	—	—	4,50	—	—	6	—	—	6	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—
				höchst.	5	—	—	5,50	—	—	7	—	—	7,50	—	—	10	—	—	10	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	1,50	—	—	2	—	—	2,50	—	—	4	—	—	4	—	—	5	—	—	
			mittl.	3	—	—	3,50	—	—	4	—	—	5	—	—	6	—	—	7	—	—	
		höchst.	4	—	—	4,50	—	—	5	—	—	6	—	—	7,50	—	—	10	—	—		
Duisburg. Amsterdam. 225 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Mannheim. Amsterdam. 576 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	3	—	—	3	—	—	4	—	—
				mittl.	3,50	—	—	3,50	—	—	4	—	—	4	—	—	4	—	—	5	—	—
				höchst.	6	—	—	6	—	—	6	—	—	7	—	—	7	—	—	7,50	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	1,50	—	—	2	—	—	2,50	—	—	2	—	—	2,50	—	—	2	—	—	
			mittl.	2,50	—	—	3	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	4	—	—	
		höchst.	4	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	5	—	—	5	—	—	5,50	—	—		

B. Tal-

in Gulden in den Betriebsmonaten																		Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c
Belgien																					
f a h r t.																					
3,50	—	—	3,50	—	—	3	—	—	3,50	—	—	3	—	—	2,50	—	—	3,06	—	—	holl. Gulden
5	—	—	5	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4	—	—	4	—	—	4,67	—	—	
7,50	—	—	7,50	—	—	7	—	—	7	—	—	6	—	—	6	—	—	6,90	—	—	
2,50	—	—	2,50	—	—	2	—	—	2,25	—	—	2	—	—	2	—	—	2,23	—	—	holl. Gulden
3,75	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3	—	—	3	—	—	3,31	—	—	
5,50	—	—	5,50	—	—	5	—	—	5,50	—	—	5	—	—	4	—	—	4,78	—	—	
—	—	35	—	—	35	—	—	30	—	—	27½	—	—	30	—	—	35	—	—	28½	holl. Cents
—	—	40	—	—	40	—	—	35	—	—	30	—	—	35	—	—	40	—	—	33	
—	—	50	—	—	50	—	—	40	—	—	35	—	—	50	—	—	50	—	—	42	
—	—	32½	—	—	32½	—	—	32½	—	—	37½	—	—	35	—	—	37½	—	—	34	holl. Cents
—	—	45	—	—	40	—	—	35	—	—	45	—	—	40	—	—	45	—	—	40	
—	—	55	—	—	45	—	—	40	—	—	52½	—	—	45	—	—	50	—	—	47	
6	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	6	—	—	6	—	—	5	—	—	5,58	—	—	holl. Gulden
8,50	—	—	8	—	—	7,50	—	—	8	—	—	8	—	—	7	—	—	7,92	—	—	
12	—	—	11	—	—	11	—	—	12	—	—	12	—	—	10	—	—	11,08	—	—	
4,50	—	—	4,50	—	—	4	—	—	4	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,88	—	—	holl. Gulden
6,50	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,70	—	—	
8,50	—	—	8,50	—	—	8	—	—	8,50	—	—	7,50	—	—	8	—	—	8,17	—	—	
f a h r t.																					
7	—	—	7	—	—	7	—	—	7	—	—	5	—	—	3,50	—	—	5,30	—	—	holl. Gulden
8	—	—	10	—	—	10	—	—	10	—	—	7,50	—	—	6	—	—	7,25	—	—	
10	—	—	15	—	—	15	—	—	15	—	—	15	—	—	10	—	—	10	—	—	
5	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—	—	1,75	—	—	1,20	—	—	3,50	—	—	holl. Gulden
7,50	—	—	8	—	—	8	—	—	8	—	—	4	—	—	4	—	—	5,67	—	—	
10	—	—	12	—	—	12	—	—	8	—	—	7	—	—	6	—	—	7,58	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—	—	4	—	—	3,50	—	—	3,54	—	—	holl. Gulden
5,50	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	5	—	—	4,50	—	—	4,66	—	—	
7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	8	—	—	6,50	—	—	6	—	—	6,90	—	—	
2,50	—	—	3	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3	—	—	2	—	—	2,50	—	—	holl. Gulden
4	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4	—	—	3,50	—	—	3,83	—	—	
5,50	—	—	5,50	—	—	6	—	—	6	—	—	5,50	—	—	5	—	—	5,17	—	—	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne																		
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni			
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
Belgien.																				
Antwerpen.																				
Duisburg-Ruhrort. 317 km																				
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	15	13	—	20	18	—	25	20	—	30	25	—	35	30	—	35	30	—
		mittl.	16,50	15	—	22,50	19	—	25	20	—	30	25	—	37,50	32,50	—	37,50	32,50	—
		höchst.	18	16	—	25	20	—	25	20	—	30	25	—	40	35	—	40	35	—
Schleppdienst	Gesamt-	niedr.	—	—	5	—	—	6	—	—	7	—	—	6	—	—	7	—	—	7
		mittl.	—	—	5,50	—	—	6,50	—	—	8	—	—	6,50	—	—	8	—	—	8
		höchst.	—	—	6	—	—	7	—	—	9	—	—	7	—	—	9	—	—	9
	fracht-	niedr.	—	—	5	—	—	5	—	—	6,50	—	—	6	—	—	7,50	—	—	7,50
		mittl.	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	7	—	—	6,50	—	—	8	—	—	8
		höchst.	—	—	6	—	—	6	—	—	7,75	—	—	7	—	—	8,50	—	—	8,50
satz	niedr.	—	—	4,75	—	—	4,75	—	—	6	—	—	5	—	—	8	—	—	8	
	mittl.	—	—	5	—	—	5	—	—	6,50	—	—	5,25	—	—	8,50	—	—	8,50	
	höchst.	—	—	5,25	—	—	5,25	—	—	7,75	—	—	5,50	—	—	9	—	—	9	
Antwerpen.																				
Straßburg. 810 km.																				
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	32	30	30	35	30	30	38	35	35	40	38	35	45	40	40	50	45	40
		mittl.	33,50	31,50	31,50	37,50	32,50	31,50	39	37,50	37,50	42,50	39	37,50	47,50	42,50	40	55	57,50	40
		höchst.	35	33	33	40	35	33	40	45	40	45	40	40	50	45	40	60	55	40
Schleppdienst	Gesamt-	niedr.	—	—	30	—	—	30	—	—	25	—	—	25	—	—	23	—	—	23
		mittl.	—	—	30	—	—	30	—	—	25	—	—	25	—	—	23	—	—	23
		höchst.	—	—	30	—	—	30	—	—	25	—	—	25	—	—	23	—	—	23
	fracht-	niedr.	—	—	28	—	—	28	—	—	24	—	—	24	—	—	22	—	—	22
		mittl.	—	—	28	—	—	28	—	—	24	—	—	24	—	—	22	—	—	22
		höchst.	—	—	28	—	—	28	—	—	24	—	—	24	—	—	22	—	—	22
satz	niedr.	—	—	27,25	—	—	27,25	—	—	23	—	—	23	—	—	20	—	—	20	
	mittl.	—	—	27,25	—	—	27,25	—	—	23	—	—	23	—	—	20	—	—	20	
	höchst.	—	—	27,25	—	—	27,25	—	—	23	—	—	23	—	—	20	—	—	20	
Antwerpen.																				
Mannheim-Ludwigshafen																				
679 km.																				
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	20	18	—	25	25	—	35	30	—	40	35	—	40	35	—	40	35	—
		mittl.	22,50	19	—	30	30	—	35	30	—	45	40	—	45	40	—	45	40	—
		höchst.	25	20	—	35	35	—	35	30	—	50	45	—	50	45	—	50	45	—
Schleppdienst	Gesamt-	niedr.	—	—	25	—	—	25	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	21
		mittl.	—	—	25	—	—	25	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	21
		höchst.	—	—	25	—	—	25	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	21
	fracht-	niedr.	—	—	24	—	—	24	—	—	22	—	—	22	—	—	20	—	—	20
		mittl.	—	—	24	—	—	24	—	—	22	—	—	22	—	—	20	—	—	20
		höchst.	—	—	24	—	—	24	—	—	22	—	—	22	—	—	20	—	—	20
satz	niedr.	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	21	—	—	20	—	—	20	
	mittl.	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	21	—	—	20	—	—	20	
	höchst.	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	21	—	—	20	—	—	20	
Antwerpen.																				
Coblenz. 513 km.																				
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	20	18	—	25	25	—	35	30	—	40	35	—	40	35	—	40	35	—
		mittl.	22,50	19	—	30	30	—	35	30	—	45	40	—	45	40	—	45	40	—
		höchst.	25	20	—	35	35	—	35	30	—	50	45	—	50	45	—	50	45	—

Berg-

in den Betriebsmonaten																		Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				Durchschnitt					
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c			
35	30	—	35	30	—	35	30	—	35	30	—	30	25	—	25	20	—	—	—	—	—	—	—	
37,50	32,50	—	37,50	32	—	37,50	32,50	—	37,50	32,50	—	27,50	27,50	—	27,50	21	—	—	—	—	—	—	—	
40	35	—	40	35	—	40	35	—	40	35	—	35	30	—	30	22	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	9	—	—	10	—	—	10	—	—	11	—	—	12	—	—	12	—	—	—	—	—	—	
—	—	9,50	—	—	11	—	—	11	—	—	12	—	—	13	—	—	13	—	—	—	—	—	—	
—	—	10	—	—	12	—	—	12	—	—	13	—	—	14	—	—	14	—	—	—	—	—	—	
—	—	8,50	—	—	9,50	—	—	9	—	—	10	—	—	10	—	—	11	—	—	—	—	—	—	
—	—	8	—	—	9	—	—	10	—	—	11	—	—	11	—	—	12	—	—	—	—	—	—	
—	—	9,50	—	—	11	—	—	11	—	—	12	—	—	12	—	—	13	—	—	—	—	—	—	
—	—	9,75	—	—	8	—	—	8	—	—	9	—	—	9	—	—	10	—	—	—	—	—	—	
—	—	8,25	—	—	9	—	—	9	—	—	10	—	—	10	—	—	11	—	—	—	—	—	—	
—	—	8,75	—	—	10	—	—	10	—	—	11	—	—	11	—	—	12	—	—	—	—	—	—	
50	45	—	50	45	40	50	45	40	50	45	40	40	40	40	40	40	40	—	—	—	—	—	—	
55	57,50	—	50	45	40	50	47,50	40	50	47,50	40	45	42,50	40	45	42,50	40	—	—	—	—	—	—	
60	55	—	50	45	40	50	50	40	50	50	40	50	45	40	50	45	40	—	—	—	—	—	—	
—	—	23	—	—	22	—	—	30	—	—	30	—	—	25	—	—	25	—	—	—	—	—	—	
—	—	23	—	—	22	—	—	30	—	—	30	—	—	27,50	—	—	25	—	—	—	—	—	—	
—	—	23	—	—	22	—	—	30	—	—	30	—	—	30	—	—	25	—	—	—	—	—	—	
—	—	22	—	—	20	—	—	27,50	—	—	27,50	—	—	23	—	—	22	—	—	—	—	—	—	
—	—	22	—	—	20	—	—	27,50	—	—	27,50	—	—	25,50	—	—	22	—	—	—	—	—	—	
—	—	22	—	—	20	—	—	27,50	—	—	27,50	—	—	28	—	—	22	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	18,50	—	—	26	—	—	26	—	—	20	—	—	20	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	18,50	—	—	26	—	—	26	—	—	32,50	—	—	20	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	18,50	—	—	26	—	—	26	—	—	25	—	—	20	—	—	—	—	—	—	
40	35	—	40	35	—	45	40	—	45	40	—	40	35	—	35	30	—	—	—	—	—	—	—	
45	40	—	45	40	—	47,50	45	—	47,50	45	—	42,50	37,50	—	37,50	32,50	—	—	—	—	—	—	—	
50	45	—	50	45	—	50	50	—	50	50	—	45	40	—	40	35	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	21	—	—	20	—	—	23	—	—	23	—	—	20	—	—	20	—	—	—	—	—	—	
—	—	21	—	—	20	—	—	23	—	—	23	—	—	21	—	—	20	—	—	—	—	—	—	
—	—	21	—	—	20	—	—	23	—	—	23	—	—	22	—	—	20	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	19	—	—	22	—	—	22	—	—	19	—	—	19	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	19	—	—	22	—	—	22	—	—	20	—	—	19	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	19	—	—	22	—	—	22	—	—	21	—	—	19	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	19	—	—	22	—	—	22	—	—	19	—	—	19	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	19	—	—	22	—	—	22	—	—	20	—	—	19	—	—	—	—	—	—	
—	—	20	—	—	19	—	—	22	—	—	22	—	—	21	—	—	19	—	—	—	—	—	—	
40	35	—	40	35	—	45	40	—	45	40	—	40	35	—	35	30	—	—	—	—	—	—	—	
45	40	—	45	40	—	47,50	45	—	47	45	—	42,50	37,50	—	37,50	32,50	—	—	—	—	—	—	—	
50	45	—	50	45	—	50	50	—	50	50	—	45	40	—	40	35	—	—	—	—	—	—	—	

fahrt.

b) Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 840 Schiffe im Jahr 1923 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Vereins klassifiziert, gegen 1070 im Vorjahr.

Von diesen 840 Schiffen waren

839 eiserne Schiffe, nämlich	697 der Klasse A ¹
	140 der Klasse A ²
	2 der Klasse A ³
1 hölzernes Schiff	der Klasse A ² .

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1923 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz-Neuendorf)	. . . . .	154 Schiffe mit	3 707 440 Ztr. Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg-Ruhrort)	. . . . .	115 „ „	2 233 540 „ „
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	. . . . .	71 „ „	1 499 360 „ „
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	. . . . .	58 „ „	1 324 058 „ „

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffern bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1923 versichert 212 Schiffe mit 4 128 124 Ztr. Tragfähigkeit.

Über die Versicherungsprämien teilen die einzelnen Gesellschaften folgendes mit:

1. „Harmonie“. Mit dem 1. Mai 1923 stellte sich die Gesellschaft auf Gulden um. Die Schiffe wurden mit $\frac{6}{10}$ des Friedensmarkbetrages in Gulden versichert. Für das erste neue Geschäftsjahr, laufend vom 1. 5. bis 31. 12. 23, wurden an Prämien fl. 0,30 per Tonne und als Anteil am Reservefonds fl. 0,10 per Tonne erhoben. Die Versicherungssumme für Möbel- und Frachtversicherung wurde auf einen Mindestbetrag von je fl. 500,— bei einer Prämie von 1 Prozent bzw. $\frac{1}{2}$ Prozent festgesetzt. Für Zuschlagsprämien nach dem Oberrhein und Kanal wurden für das Jahr 1923 die Prämien in Mark erhoben, welche Leistungen jedoch durch die Geldentwertung überholt wurden, sodaß ab 1. 1. 1924 auch für diese Strecken Guldenprämien zur Erhebung gelangen.
2. „Germania“. Die Versicherungssumme betrug durchschnittlich fl. 35,— per Tonne.
3. „Gute Hoffnung“. Die Versicherungssätze betragen im Jahre 1923 506425 \mathcal{M} und fl. 0,10 je Tonne Tragfähigkeit.
4. „Vater Rhein“. Feste Versicherungssätze wurden nicht erhoben, sondern mit Rücksicht auf die ungewöhnlich ungünstigen Verhältnisse der Rheinschiffahrt von Fall zu Fall Umlagen erhoben, je nachdem die Gelder für entstandene Havarien gebraucht wurden.
5. „Jus et Justitia“. Im Jahre 1923 wurde fl. 1,— für 100 Zentner Tragfähigkeit erhoben.

In Niederland sind die Schiffe größtenteils versichert gegen feste Prämie auf Börsenpolice, auch bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften.

Die Prämie wechselt bei den Gegenseitigkeits-Gesellschaften je nach den Betriebsergebnissen, bei den Gesellschaften mit fester Prämie ungefähr von 2 bis $2\frac{1}{2}$ Prozent.

Eingreifende Änderungen fanden nicht statt.