

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-255537](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255537)

## IV. Wirtschaftliches.

### A. Güterverkehr.

#### a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der in der bildlichen Darstellung hinter Seite 343 und in den Beilagen 1 zu IV, A, a, Seite 175 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;

Diese Verkehrsziffern werden nicht nur nach den in Lobith aufgestellten Statistiken, sondern auch nach den in den französischen und belgischen Häfen aufgestellten Lokalstatistiken angegeben, wodurch eine Gegenüberstellung derselben ermöglicht wird.<sup>1)</sup>

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 niederländischen Zollstelle in Lobith.<sup>2)</sup>

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 <sup>3)</sup> , |
| 8. Ludwigshafen,         | 21. Beuel,                 | 34. Alsum mit Schwelgern,   |
| 9. Worms,                | 22. Bonn,                  | 35. Walsum,                 |
| 10. Gernsheim,           | 23. Wesseling,             | 36. Orsoy,                  |
| 11. Nierstein,           | 24. Köln und Köln-Mülheim, | 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.

<sup>1)</sup> Die Zahlen von Emmerich, die bisher zum gleichen Zweck angegeben worden sind, konnten ausnahmsweise für dieses Jahr nicht geliefert werden.

<sup>2)</sup> Da die deutsche Haupt-Zollstelle in Emmerich nur über unvollständiges Zahlenmaterial verfügte, mussten ausnahmsweise die Zahlen der niederländischen Zollstelle in Lobith eingesetzt werden. Für 1925 werden die Zahlen von Emmerich wieder an ihre Stelle treten.

<sup>3)</sup> Umfasst den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreussen angemeldet wurde.

1. Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe 1<sup>1)</sup> Seite 175, betrug in den 38 wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen

	1924	1923		
die Zufuhr .....	24.158.754 t	11.498.020 t	mithin 1924	mehr 12.660.734 t
die Abfuhr .....	26.736.465 t	7.063.869 t	» 1924	» 19.672.596 t
Zusammen .....	50.895.219 <sup>2)</sup> t	18.561.889 t	mithin 1924	mehr 32.333.330 t

Die Verkehrsuna h m e in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 111% gegen 56,2% Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 278% gegen 61,7% Abnahme im Vorjahr, im ganzen 164% Zunahme gegen 58,5% Abnahme im Vorjahr. Die Zufuhr und Abfuhr wird wieder getrennt in Berg und Talverkehr angeschrieben.

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1924	1923		
der Verkehr zu Berg .....	30.873.075 t	11.679.763 t	mithin 1924	mehr 19.193.312 t
der Verkehr zu Tal .....	20.022.144 t	6.882.126 t	» 1924	» 13.140.018 t
Zusammen .....	50.895.219 t	18.561.889 t	mithin 1924	mehr 32.333.330 t

mithin in der Richtung zu Berg 164%, in der Richtung zu Tal 191% Zunahme, gegen 64,7% und 42,6% Abnahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen französischen und deutschen Hafentplätzen, Lösch- und Umschlagstellen wird nur die Zufuhr<sup>3)</sup> 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 .....	6.754 t
40. » Baden .....	6.331 t
41. » Bayern .....	8.647 t
42. » Hessen .....	39.092 t
43. » Preussen .....	325.254 t

Zusammen .....	1924	386.078 t
gegen .....	1923	291.196 t <sup>4)</sup>

Sonach gegen das Vorjahr ... 94.882 t oder 32,5% Zunahme, gegenüber 28,1% Abnahme im Vorjahr.

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

im Berichtsjahr ... 51.281.297 t<sup>5)</sup>

im Vorjahr..... 18.853.085 t

mithin in 1924 mehr 32.428.212 t

also ergibt sich eine Zunahme von 172%, gegen 58,2% Abnahme im Vorjahr.

<sup>1)</sup> Einzelheiten sind aus den Beilagen 2 und 3 zu IV A, a Seite 189 zu ersehen.

<sup>2)</sup> Die Angaben für Ludwigshafen sind nur vom 21. Oktober bis Jahresende geliefert; die Angaben für Gustavsburg nur für die Monate November und Dezember; da ferner für 1923 die Angaben für einige Häfen nicht geliefert worden sind, entbehren diese Zahlen der Genauigkeit.

<sup>3)</sup> Ab 1925 wird auch die Abfuhr in diesen Häfen angeschrieben und im Jahresbericht veröffentlicht werden.

<sup>4)</sup> Diese Gegenüberstellung stimmt nicht ganz, da für 1923 die Abfuhr aus den minderwichtigen französischen Häfen nicht angegeben war. Dieser Verkehr belief sich in 1924 auf 1034 Tonnen.

<sup>5)</sup> Da, wie bereits erwähnt, in den minderwichtigen Häfen nur die Zufuhr angeschrieben wird (Frankreich hat für diese Häfen in 1924 auch die Abfuhr gemeldet) waren bisher die Zahlen des Gesamtverkehrs nicht ganz vollständig. (Siehe auch Fussnote 3.)

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

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

	1924	1923		1924	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	19.954.849 t	4.936.306 t	mithin 1924	mehr 15.018.543 t	
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	11.863.499 t	7.158.383 t	»	1924	» 4.705.116 t
Zusammen	31.818.348 t	12.094.689 t	mithin 1924	mehr 19.723.659 t	

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 163%, gegen 40,5% Abnahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr 304,7%, in der Abfuhr nach dem Rhein hin 65,7% zugenommen, gegen 43,7% und 38% Abnahme 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 und der Zahlen der Statistik von Lobith.

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

## Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Französische Häfen (Maas)	65. Französische Häfen (Schelde)	66. Andere französische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken .	2 137 062	586 009	260 999	32 547	1 350 312	28 026	25 241	8 199
Lobith .....	2 504 968	620 237	304 326	32 343	1 434 178	17 192	22 279	—

## Gesamtsumme der belgischen Häfen:

Lokalstatistiken .....	4.366.929 t
Lobith .....	4.896.052 t

## Gesamtsumme der französischen Häfen:

Lokalstatistiken ..	61.466 t
Lobith .....	39.471 t

## Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Französische Häfen (Maas)	65. Französische Häfen (Schelde)	66. Andere französische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken .	1 178 035	28 629	5 391	—	123 231	1 307	2 390	2 331
Lobith .....	1 435 721	67 932	—	—	91 173	280	—	285

## Gesamtsumme der belgischen Häfen:

Lokalstatistiken .....	1.335.286 t
Lobith .....	1.594.826 t

## Gesamtsumme der französischen Häfen:

Lokalstatistiken ...	6.028 t
Lobith .....	565 t

3. Von den nachstehenden überseeischen Häfen ist der Verkehr von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze von der niederländischen Zollstelle in Lobith aufgezeichnet:

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| 67. Bremen,                | 72. Danzig,                 |
| 68. Hamburg,               | 73. andere baltische Häfen, |
| 69. Stettin,               | 74. englische Häfen,        |
| 70. Königsberg,            | 75. alle anderen Häfen;     |
| 71. andere deutsche Häfen, |                             |

es betrug nach Beilage 1, 4 und 5 zu IV, A, a Summe 3

	1924	1923
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	130.182 t	33.430 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	81.166 t	43.542 t
Zusammen .....	211.348 t	76.972 t
		mithin 1924 mehr
		96.752 t
		» 1924 »
		37.624 t
		134.376 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein 289,6% in der Abfuhr 86,3% im ganzen um 174,5% zugenommen, gegen 63,5% Abnahme im Vorjahr.

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

	1924	1923	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	20.085.031 t	4.969.736 t	mithin 1924 mehr 15.115.295 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	11.944.665 t	7.201.925 t	» 1924 » 4.742.740 t
Zusammen	32.029.696 t	12.171.661 t	mithin 1924 mehr 19.858.035 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 163,1%, gegen 40,7% Abnahme im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 304,1%, die Zunahme in der Abfuhr 65,8%, gegen 44,1% und 38,1% Abnahme im Vorjahr.

Der Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenden Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1 zu IV, A, b:

	1924	1923	
Durchfuhr vom Rhein	3.458.362 t	1.347.848 t	mithin 1924 mehr 2.110.514 t
Durchfuhr nach dem Rhein	7.894.307 t	864.584 t	» 1924 » 7.029.723 t
zusammen	11.352.669 t	2.212.432 t	mithin 1924 mehr 9.140.237 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 413%. Die Zunahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 158%, und in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 811%.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs) 32.029.696 t den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 51.281.297 t

so ergibt sich im Jahre 1924 als Gesamthafenverkehr	83.310.993 t
gegen 1923	31.024.746 t
Sonach 1924 mehr	52.286.247 t

oder 168% Zunahme, gegen 52,7% Abnahme im Vorjahre.

Von dem Gesamthafenverkehr mit 83.310.993 t fallen nach den Beilagen 2 und 3 zu IV, A, a auf den Verkehr mit Nebenflüssen<sup>1)</sup> 568.154 t

Somit Gesamtrheinhafenverkehr 82.742.839 t

Hierzu der Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichts-jahr 11.352.669 t

Gibt zusammen 94.095.508 t

<sup>1)</sup> Verkehr von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg und von Duisburg nach dem Rhein-Hernekanal sowie von dem Neckar nach Mannheim und von Mannheim nach dem Neckar.

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein ..... 47 047 754 t  
oder gegen das Vorjahr mit 16.534.185 t mehr 30 513 569 t oder 184% Zunahme gegen 55,5%  
Abnahme im Vorjahr.

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

### Gesamtverkehr auf dem Rhein.

Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
				Tonnen	%
1909	70 723 985 <sub>5</sub>	3 480 552 <sub>5</sub>	37 102 268 <sub>8</sub>	+ 13 595 138 <sub>3</sub>	+ 5,4
1910	81 142 038 <sub>5</sub>	3 870 067 <sub>5</sub>	42 506 053	+ 5 403 784 <sub>2</sub>	+ 14,3
1911	85 271 825 <sub>5</sub>	3 864 776 <sub>5</sub>	44 568 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205 <sub>5</sub>	4 088 264	49 921 234 <sub>8</sub>	+ 5 352 933 <sub>8</sub>	+ 12,0
1913	104 861 597 <sub>7</sub>	4 263 552	54 562 574 <sub>5</sub>	+ 4 641 339 <sub>7</sub>	+ 9,3
1914	76 988 185 <sub>5</sub>	2 986 006	39 987 095 <sub>8</sub>	- 14 575 478 <sub>7</sub>	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015 <sub>8</sub>	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660 <sub>5</sub>	+ 1 178 580 <sub>5</sub>	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480 <sub>5</sub>	- 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
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185	- 20 649 455	- 55,5
Summe 1909—1923	900 899 660	72 845 703	486 872 682	- 6 972 645	- 8,0
Durchschnitt 1909—1923	60 059 977	4 856 380	32 458 178	- 464 843	- 0,53
1924	82 742 839 <sup>1)</sup>	11 352 669	47 047 754	+ 30 513 569	+ 184
1924 gegen 1909/23	mehr weniger	22 682 862 —	6 496 289 —	14 589 576 —	+ 30 048 726 —
1924	81 981 634		46 667 151		
1924 gegen 1923	mehr weniger	52 243 000 —	31 213 167 —		

Bei Annahme des Gesamtverkehrs in den belgischen und französischen Häfen nach den  
amtlichen Aufzeichnungen daselbst (s. Beilage I zu IV, A, a unter 4), d. h. wenn man deren  
Zahlen an Stelle der von Lobith gemeldeten einsetzt, gelangt man zu folgendem Ergebnis:

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 Verkehrs-  
gegenstände 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 Wasser-  
strassen zur Anschreibung gelangenden Artikeln — zusammengestellt.

<sup>1)</sup> Siehe Bemerkung Seite 52.

Vom 1. Januar 1909 bis Jahresschluss 1914 wurde der Verkehr in den wichtigeren Häfen, an den Durchgangsstellen der Nebenflüsse und Seitenkanäle des 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 Klasse 16a u. 16b), bei Klasse 55 (vorher 55a u. 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a u. 58b), bei 59c (vorher 59c und 59d). Ausserdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und ausereuropäischen 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 Rheinschiffahrt 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 Vermittelung 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).
5. Bootkohlen.

Der Ausschluss von der Ausschreibung 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 hauptsächlichsten Häfen. <sup>1)</sup>

## 1. Häfen zu Basel.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	213 375 <sup>2)</sup>	—	213 375	—	73 220 <sup>2)</sup>	73 220	286 595
1923	25 446	—	25 446	—	14 165	14 165	39 611
Mithin 1924	mehr ... weniger .	187 929 —	187 929 —	— —	59 055 —	59 055 —	246 984 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 738,545%, in der Abfuhr um 416,907%, im ganzen um 623,523% zugenommen.

Nach der Tonnenzahl verteilt sich der Hafenverkehr auf die linksrheinische und rechtsrheinische Hafenanlage wie folgt:

## a) Linksrheinisch (St. Johann-Hafen):

	Bergfahrt	Talfahrt	Zusammen
April .....	2.320	500	2.820
Mai .....	15.263	2.612	17.875
Juni .....	20.433	7.779	28.212
Juli .....	26.370	8.543	34.913
August .....	42.967	3.173	46.140
September .....	8.688	2.256	10.944
	116.041	24.863	140.904

## b) Rechtsrheinisch (Klein-Hünigen und Klybeckquai) (Rhein- und Kanalverkehr):

	Bergfahrt	Talfahrt	Zusammen
April .....	6.137	2.100	8.237
Mai .....	19.418	12.200	31.618
Juni .....	17.667	7.839	25.506
Juli .....	21.142	8.764	29.906
August .....	22.745	8.173	30.918
September .....	5.712	5.475	11.187
Oktober .....	2.754	1.696	4.450
November .....	1.759	2.110	3.869
	97.334	48.357	145.691

Gesamtverkehr: 286.595 Tonnen.

<sup>1)</sup> In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Häfen aufgeführt: Basel, Strassburg, Kehl, Karlsruhe, Mannheim (einschl. Rheinau), Ludwigshafen, Worms, Mainz (einschl. Weisenau und Gustavsburg), Wesseling, Cöln (einschl. Mülheim), Neuss, Düsseldorf, Crefeld (einschl. Ürdingen), Rhein-Ruhrhäfen wie seither, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und Gent.

Einzelangaben dieser Häfen sowie die Angaben der übrigen Häfen sind aus den Beilagen Seite 189 ersichtlich.

<sup>2)</sup> Einschliesslich der Kanalverkehr.

Hiervon entfallen, nach schweiz. Angaben, auf den Kanalverkehr 6.497 Tonnen Bergladung und 4.816 Tonnen Tallyladung, zusammen also 11.313 Tonnen.<sup>1)</sup>

Getreide und Kohlen, darunter rund 6.850 Tonnen Reparationskohlen nach Italien, sowie Benzin und Öle weisen mit zusammen 125.000 Tonnen das Hauptkontingent des Bergverkehrs auf. Im Talverkehr dominieren Erz, Zement, Karbid, Pyritasche, Kondensmilch, Asphalt mit rund 62.000 Tonnen. Ein neuer Artikel, der in früheren Jahren nicht zur Verschiffung kam, ist das von Gonzen stammende Erz, welches nach der Ruhr zur Verhüttung überführt wird.

Zum ersten Mal kam im Berichtsjahr der neuerbaute Rheinhafen Klein-Hüningen beim Umschlag zur Geltung. Seine Ausstattung mit Umschlagseinrichtungen war noch eine bescheidene.

### 2. Hafen zu Strassburg.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1924	1 482 853	4 423	1 487 276	46 548	725 387	771 935	2 259 211	
1923	1 185 458	665	1 186 123	354	440 594	440 948	1 627 071	
Mithin 1924	mehr weniger	297 395	3 758	301 153	46 194	284 793	330 987	632 140

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,4%, in der Abfuhr um 75,1%, im ganzen um 38,9% zugenommen.

I. Zufuhr: A. Zunahme: Roggen 6.798 t, Gerste 8.061 t, Hafer 9.559 t, Schwefelkies 11.108 t, Roheisen und Rohstahl 11.082 t, Steinkohlen 242.308 t, Braunkohlenbriketts 86.415 t.

B. Abnahme: Weizen 16.604 t, Bauholz 59.039 t, Steinkohlenkoks 20.987 t.

II. Abfuhr: A. Zunahme: Weizen 30.910 t, Hafer 9.529 t, Kalidünger 63.561 t, Eisenerze 151.155 t, Roheisen und Rohstahl 8.060 t, Soda 19.264 t, Eisen und Stahl in Stäben 23.686 t, Röhren aus Eisen 10.697 t.

B. Abnahme: Steine 4.947 t, Steinkohlen 5.233 t, Eisendraht 4.871 t.

### 3. Hafen zu Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1924	1 162 819	15 545	1 178 364	43 225	43 693	86 918	1 265 282	
1923	172 798	11 046	183 844	9 079	13 881	22 960	206 804	
Mithin 1924	mehr weniger	990 021	4 499	994 520	34 146	29 812	63 958	1 058 478

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 540,96%, in der Abfuhr um 278,56%, im ganzen um 511,83% zugenommen.

<sup>1)</sup> Die entsprechenden französischen Zahlen sind 6492 t resp. 4800 t (siehe Seite 262).

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff betragen in der Zufuhr zu Berg: 37.083 t (1923 5.848 t), zu Tal: 3 526 t (1923 1 152 t), demnach zusammen: 40 609 t (1923 7 000 t); in der Abfuhr zu Berg: 36 805 t (1923 5 372 t), zu Tal: 2 934 t (1923 1 187 t), demnach zusammen: 39 739 t (1923 6 559 t).

Die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff betragen also insgesamt 80 348 t (1923 13 559 t) und haben sonach in der Zufuhr um 480 %, in der Abfuhr um 505 % im ganzen um 492 % zugenommen.

Der Verkehr hat sich im Jahre 1924 gut entwickelt. Diese Entwicklung ist in erster Linie auf den bis zum Monat Dezember dauernden günstigen Wasserstand zurückzuführen, der eine völlige Auslastung der Fahrzeuge ermöglichte. Den weitaus grössten Anteil an den umgeschlagenen Gütermengen haben die Brennstoffe mit 1.092.523 Tonnen. Es handelt sich vorwiegend um für Italien bestimmte Reparationskohlen. An zweiter Stelle folgt sodann Getreide mit etwa 83.000 Tonnen. Der Rest mit rund 90.000 Tonnen verteilt sich auf die übrigen Güterarten, von denen jedoch keine eine nennenswerte Höhe erreichte.

#### 5. Hafen zu Karlsruhe.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	859 142	445	859 587	823	288 178	289 001	1 148 588
1923	53 027	268	53 295	900	35 652	36 552	89 847
Mithin 1924	806 115	177	806 292	—	252 526	252 449	1 058 741
	mehr	—	—	77	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1.512,89 %, in der Abfuhr um 690,66 %, im ganzen um 1.178,38 % zugenommen.

Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff hatten nur mit 20 t (1923 0 t) statt.

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme der Zufuhr zu verzeichnen ist, wären besonders zu verzeichnen:

	1924	1923	+
Steinkohlen . . . . .	466.045	15.426	450.619
Steinkohlenkoks . . .	79.433	3.234	76.199
Braunkohlenbriketts	201.570	1.410	200.160
Getreide . . . . .	24.237	12.029	12.208
und in der Abfuhr:			
Holz . . . . .	206.059	30.134	175.925
Eisen . . . . .	36.976	0	36.976
Papier . . . . .	20.796	811	19.985

Die Steigerung des Verkehrs in Zufuhr und Abfuhr ist in der Hauptsache auf den Wegfall der Behinderungen zurückzuführen, denen die Rheinschiffahrt im Jahre 1923 ausgesetzt war.

## 7. Häfen zu Mannheim mit Rheinau.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1924	6 024 058	79 666 <sup>1)</sup>	6 103 724	140 120 <sup>2)</sup>	667 133	807 253	6 910 977	
1923	665 403	22 407	687 810	95 317	306 213	401 530	1 089 340	
Mithin 1924	mehr weniger	5 358 655	57 259	5 415 914	44 803	360 920	405 723	4 821 637

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 787% zu-, in der Abfuhr um 101% zu-, im ganzen um 442% zugenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff betragen in der Zufuhr zu Berg: 84 713 t (1923 16.605 t), zu Tal 6 103 t. Die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff betragen in der Abfuhr zu Berg 61 932 t (1923 10 106 t) und zu Tal: 256 266 t (1923 73 219 t).

## Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1924 u. 1923:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1924 t	1923 t	1924			1923 zu- sammen t	1924			1923 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Ha- fenanlagen ohne Rheinauhafen...	4 269 904	792 653	3 472 149	73 507	3 545 656	488 962	102 540	621 708	724 248	303 682
Rheinauhafen...	2 641 073	296 687	2 551 909	6 159	2 558 068	198 839	37 580	45 425	83 005	97 848
Zusammen...	6 910 977	1 089 340	6 024 058	79 666	6 103 724	687 801	140 120	667 133	807 253	401 530

## a) Mannheim ohne Rheinau.

Speisefette, Margarine und andere Speisefette: Zufuhr: 14280 t (+11 474 t), Abfuhr: 4061 t (+3 483 t). Die vermehrte Zu- und Abfuhr im Jahre 1924 ist auf das nach Aufhebung des passiven Widerstandes erfolgte Wiederaufleben des Verkehrs und auf die Stabilisierung der deutschen Währung zurückzuführen.

Weizen: Zufuhr: 490 418 (+ 442 098), Abfuhr: 14 767 (+ 3 722). Infolge der schlechten inländischen Ernte im Jahre 1923 war eine stärkere Einfuhr aus dem Ausland erforderlich.

Die Mehrabfuhr hat ihren Grund darin, dass die Reichsgetreidestelle, welche grosse Mengen Getreide hier eingelagert hatte, diese auf dem Wasserweg nach Aufhebung des passiven Widerstandes, nach dem Niederrhein und Hamburg gehen liess. Im allgemeinen ist die grössere Zu- und Abfuhr auch darauf zurückzuführen, dass nach der Aufhebung der Zwangswirtschaft der Getreidehandel sich wieder betätigen konnte.

<sup>1)</sup> Ausserdem betrug der Verkehr von dem Neckar nach Mannheim 239.744 t.

<sup>2)</sup> Ausserdem betrug der Verkehr von Mannheim nach dem Neckar 33.833 t.

Roggen: Zufuhr: 114 561 t (+ 65 838 t), Abfuhr: 26 954 t (+ 20 100 t), wie oben.

Gerste: Zufuhr: 14 796 t (+ 9 307 t), Abfuhr: 9 109 t (+ 3 019 t), Zufuhr wie oben. Der vermehrte Abgang an Gerste dürfte darauf zurückzuführen sein, dass im Jahre 1924 grössere Mengen Braugerste von hier nach dem Niederrhein verladen wurden.

Hafer: Zufuhr: 43 365 t (+ 3 031 t), Abfuhr: 12 899 t (— 77 t), Zufuhr wie oben. Die Abfuhr ist annähernd die gleiche geblieben wie im Jahre 1923.

Mais und andere Getreidearten: Zufuhr: 44 294 t (+ 30 275) t, Abfuhr: 4 858 t (+ 4 009 t). Das Mehr in der Zu- und Abfuhr ist auf die Aufhebung des passiven Widerstandes und auf die günstigen Wasserverhältnisse des Jahres 1924 zurückzuführen.

Mehl, auch Maismehl und andere Mühlenerzeugnisse: Zufuhr: 98 926 t (+ 95 685 t), Abfuhr: 19 555 t (+ 12 238 t). Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr an Mehl- und Mühlenerzeugnissen, ist auf den starken Wettbewerb ausländischen Mehls zurückzuführen.

Gemüse und Obst, frisch und getrocknet: Zufuhr: 7 181 t (+ 4 737 t), Abfuhr: 1 285 t (+ 898 t). Die schlechte Ernte des Jahres 1923 an Obst und Gemüse bedingte eine vermehrte Einfuhr, umsomehr, als die Lagerbestände an Südfrüchten während der Inflationszeit völlig aufgebraucht waren und es erfolgte die Auffüllung im Jahre 1924. Seit Stabilisierung der deutschen Mark kam auch das Versandgeschäft wieder in geordnete Bahnen, was die vermehrte Abfuhr an Obst, Gemüse und Südfrüchten zur Folge hatte.

Wein: Zufuhr: 4 839 t (+ 4 147 t), Abfuhr: 581 t (+ 317 t). Die vermehrte Zu- und Abfuhr an Wein ist hervorgerufen durch die Aufhebung des passiven Widerstandes unter dem der Export und Import im Jahre 1923 sehr zu leiden hatte.

Edelhölzer, Bauholz, Schreinerholz, Tischlerholz. Balken, Grubenholz, Eisenbahnschwellen und andere Hölzer: Zufuhr: 49 817 t (+ 47 261 t), Abfuhr: 13 867 t (+ 12 103 t). Während der Besetzung durch die Franzosen ist die Zu- und Abfuhr völlig unterblieben. Erst nach Aufhebung des passiven Widerstandes und noch mehr nach Abzug der Besetzung setzte der Verkehr mit Holzwaren aller Art wieder ein.

Roheisen, Rohstahl, Alteisen, Stahlbruch und gestrecktes Eisen: Zufuhr: 21 967 t (+ 21 206 t), Abfuhr: 13 882 t (+ 8 233 t). Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, dass infolge der Besetzung der Ruhr und der Mannheimer Hafengebiete die Schifffahrt im Jahre 1923 grösstenteils unterbunden war. Der Verkehr setzte erst wieder nach Beseitigung dieses Zustandes in der zweiten Hälfte des Jahres 1924 lebhafter ein.

Petroleum und andere Mineralöle: Zufuhr: 52 068 t (+ 37 617 t), Abfuhr: 2 179 t (+ 1 878 t). Das Mehr in der Zu- und Abfuhr ist auf die Aufhebung des passiven Widerstandes zurückzuführen.

Steinkohlen: Zufuhr: 2 022 703 t (+ 1 844 732 t), Abfuhr: 41 041 t (+ 14 700 t). Infolge der Besetzung der Ruhr und in der Zeit des passiven Widerstandes war der Verkehr auf den Wasserstrassen fast völlig unterbunden. Dazu kam der niedere Wasserstand des Rheins im Jahre 1923. Das Mehr in der Zu- und Abfuhr ist auf die Beseitigung dieser Zustände und auf den günstigen Wasserstand im Jahre 1924 zurückzuführen.

Zement: Zufuhr: 22 551 t (+ 19 993 t), Abfuhr: 15 844 t (+ 725 t). Die vermehrte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, dass nach Aufhebung des passiven Widerstandes vom Zementwerk Amöneburg grosse Mengen Zement in das unbesetzte Gebiet befördert wurden.

Das Mehr in der Abfuhr findet seinen Grund darin, dass die schweizerische Zementindustrie grössere Mengen nach Holland auf dem Wasserwege ab Mannheim verfrachtete.

**Ziegelsteine, Backsteine und Wandplatten:** Zufuhr: 18 889 t (+ 16 536 t), Abfuhr: ... t (... t). Die vermehrte Zufuhr ist auf die regere Bautätigkeit und den günstigeren Wasserstand zurückzuführen. Auch wurden nach Aufhebung des passiven Widerstandes grössere Mengen Baumaterialien aus dem Rheinland bezogen.

Eine Abfuhr hat nicht stattgefunden, da die hergestellten Mengen zum grössten Teil am Herstellungsort gebraucht wurden.

**Verarbeitetes Eisen aller Art:** Zufuhr: 32 232 t (+ 26 290 t), Abfuhr: 11 189 t (+ 9 133 t). Die Zunahme der Zufuhr wie auch der Abfuhr hat ihren Grund darin, dass während des passiven Widerstandes der Verkehr ganz stockte und erst wieder nach Aufhebung der Besetzung des Hafens wieder einsetzte.

**Maschinen und Werkzeuge:** Zufuhr: 2 218 t (+ 1 190 t), Abfuhr: 6 038 t (+ 4 709 t), wie oben.

**Häute, roh und gesalzen, rohes Pelzwerk:** Zufuhr: 9 602 t (+ 9 399 t), Abfuhr: 1 653 t (+ 1 538 t). Die grössere Zu- und Abfuhr im Jahre 1924 ist auf die Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen zum Auslande zurückzuführen, nachdem die Besetzung und der passive Widerstand aufgehoben waren.

**Tierische Dünger, Phosphor, Kalk:** Zufuhr: 6 654 t (+ 5 479 t), Abfuhr: 295 t (+ 295 t), wie oben.

**Harze, Gummi und Pflanzenwachs:** Zufuhr: 9 350 t (+ 7 613 t), Abfuhr: 524 t (+ 208 t). Im Jahre 1923 und während der Besetzung war die Zufuhr wie auch die Abfuhr im Mannheimer Hafengebiet sehr gering. Nachdem die Besetzung aufgehoben war, setzte auch der Verkehr auf den Wasserstrassen in An- und Abfuhr wieder lebhafter ein.

**Teer, Teeröl und Derivate:** Zufuhr: 31 901 t (+ 28 194 t), Abfuhr: 12 392 t (+ 8 360 t), wie oben.

**Steinkohlenbriketts Koks, Braunkohle, Braunkohlenbriketts:** Die vermehrte Zufuhr hat ihren Grund darin, dass Steinkohlen während des passiven Widerstandes nicht zu beschaffen waren und daher auf diese Kohlenart gegriffen werden musste. Der Rückgang in der Abfuhr ist auf die hohen Umschlagstarife des hiesigen Hafenplatzes zurückzuführen, sodass der unmittelbare Bezug vom Werk auf dem Landwege sich billiger stellte.

**Wolle, Baumwolle, Jute, Hanf, Flachs und andere Textilstoffe, Lumpen und Abfälle:** Zufuhr: 11 669 t (+ 10 330 t), Abfuhr: 14 130 t (+ 11 314 t). Das Mehr in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, dass nach Aufhebung des passiven Widerstandes der Verkehr auf den Wasserstrassen wieder in Gang kam und durch die günstigen Wasserverhältnisse im Jahre 1924 sich rasch entwickeln konnte.

**Salz im Rohzustand und raffiniert:** Zufuhr: 231.164 t (+ 162.000 t), Abfuhr: 329 741 t (+ 180 348 t). Das Mehr in der Zufuhr sowie auch in der Abfuhr ist auf den passiven Widerstand zurückzuführen, da während dieser Zeit keine Verladungen stattgefunden haben und der Verkehr erst wieder einsetzte, nachdem der passive Widerstand aufgehoben war.

**Erde, Lehm, Sand, Mergel, Ton- und Farberde:** Zufuhr: 58 013 t (+ 37 329 t), Abfuhr: 9 791 t (+ 8 283 t), wie oben.

**Reis:** Zufuhr: 2 269 t (+ 939 t), Abfuhr: 133 t (+ 66 t). Die grössere Zu- und Abfuhr im Jahre 1924 hat ihren Grund darin, dass durch die Stabilisierung der deutschen Währung der Warenverkehr wieder mehr in Gang kam und der Verbrauch wieder wesentlich zunahm.

**Kaffe und Kakao:** Zufuhr: 4 040 t (+ 3 778 t), Abfuhr: 693 t (+ 595 t), wie oben.

## b) Rheinau:

Der Gesamtverkehr im Rheinauhafen hat im Jahre 1924 gegen das Jahr 1923 zugenommen.

Die Mehrzufuhr entfällt auf die zu Berg angefahrenen, nachbenannten Güter: Steinkohlen 1.720.845 t, Steinkohlenkoks 201.760 t, Thomasschlacken 45.279 t, Eisen 23.230 t, Kies 5.000 t, Schwefelkies 1.667 t, Steinkohlenteerpech 5.653 t, Rohrzucker 9.212 t.

Dagegen sind zu Berg folgende Warengattungen weniger zugeführt: Rohbraunkohlen 13.149 t, Braunkohlen-Briketts 109.731 t, Kopra 1.047 t.

Die Abfuhr zu Tal hat ein Mehr aufzuweisen in: Steinkohlen 8.491 t, Rohbraunkohlen 2.374, Grubenholz 3.144 t, Schwefelkies-Abbrände 5.961 t, Chemikalien 1.045 t und Sulfat 1.000 t.

In der Abfuhr zu Berg ist eine Abnahme folgender Güter zu verzeichnen: Steinkohlen 9.712 t, Steinkohlenkoks 12.010 t und Steinkohlenteerpech 2.882 t.

In den Monaten Februar, März und Dezember fiel das Wasser unter 2,5 m, sodass die für den Oberrhein bestimmten Schiffe hier leichtern mussten.

## 8. Hafen zu Ludwigshafen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924 <sup>(1)</sup>	491 592	7 997	499 589	6 631	110 084	116 715	616 304
1923 <sup>(2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
Mithin 1924	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

## 9. Hafen zu Worms.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	360 004	16 647	376 651	25 453	60 446	85 899	462 550
1923	229 094	27 290	256 384	6 675	51 224	57 899	* 314 283
Mithin 1924	mehr	—	120 267	18 778	9 222	28 000	148 267
	weniger	10 643	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 47%, in der Abfuhr um 48%, im ganzen um 47% zugenommen.

Zu den Unterschieden in der Mehrzu- und abfuhr in den Hauptgüterarten ist folgendes zu bemerken:

Das Mehr bei Braunkohlenbrikett (+ 7.355 t) und Steinkohlen (+ 49.194 t) ist darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1923 infolge der mit der Ruhrbesetzung verbundenen Ereignisse keine nennenswerten Zufuhren in diesen Gütern stattfanden.

<sup>1)</sup> Die aufgeführten Zahlen erstrecken sich nur auf die Zeit vom 21. Oktober mit 31. Dezember 1924.

<sup>2)</sup> Für das Jahr 1923 liegen keine Schifffahrtsergebnisse vor.

Als Ersatz für Steinkohlen wurden im Jahre 1923 Braunkohlen verwendet, wodurch sich im Berichtsjahre eine Wenigerzufuhr von Braunkohlen (— 33.910 t) ergibt.

Die Zufuhr von Kies (+ 41.913 t) zeigt eine Steigerung, die ebenfalls auf die Ereignisse des Jahres 1923, sowie auf die Wiederbelebung der Bautätigkeit zurückzuführen ist.

Weizen (+ 45.568 t) und Roggen (+ 22.058 t) wurden im Berichtsjahr in verstärktem Masse infolge der Wiederfreigabe der Getreidebewirtschaftung vom Ausland eingeführt.

Bei der Mehrabfuhr von Erde (+ 11.377 t) handelt es sich um Klebsand, welcher teils nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und teils nach dem Ausland verfrachtet wurde. Im Jahre 1923 mussten infolge obenerwähnter Ereignisse diese Transporte unterbleiben.

Bei der Mehrabfuhr von Gerste (+ 4.926 t) kommt die gute Ernte in Rheinhessen zum Ausdruck, wodurch grössere Mengen nach dem Niederrhein zur Verschiffung kamen.

#### 14. Häfen zu Mainz mit Weisenau und Gustavsburg.<sup>1)</sup>

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	604 783	247 467	852 250	29 237	355 671	384 908	1 237 158
1923	406 668	187 053	593 721	45 212	276 747	321 959	1 132 349
Mithin 1924	198 115	60 414	258 529	—	78 924	62 949	104 809
	mehr			15 975	—		
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43%, in der Abfuhr um 19%, im ganzen um 25,63% zugenommen.

#### Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1924 und 1923

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1924 t	1923 t	1924			1923	1924			1923
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu- sammen t
Mainz . . . . .	1035 531	824 261	470 491	238 782	709 273	561 427	26 919	299 339	326 258	262 834
Weisenau . . . . .	118 006	91 419	53 202	7 078	60 280	32 294	2 315	55 411	57 726	59 125
Gustavsburg . . . . .	83 621 <sup>1)</sup>	216 669 <sup>2)</sup>	81 090	1 607	82 697	— <sup>3)</sup>	3	921	924	— <sup>3)</sup>
zusammen . . . . .	1 237 158	1 132 349	604 783	247 467	852 250	593 721	29 237	355 671	384 908	321 959

Der Hafen von Mainz weist also gegen 1923

in der Zufuhr ein Mehr von 147.846 t  
in der Abfuhr ein Mehr von 63.424 t  
und in dem Gesamtverkehr ein Mehr von 211.270 t auf.

<sup>1)</sup> Die Angaben für Gustavsburg sind nur für die Monate November und Dezember geliefert.

<sup>2)</sup> Laut Angabe der Eisenbahn Regie.

<sup>3)</sup> Von der Eisenbahn Regie war nur die Zahl des Gesamtverkehrs erhältlich.



Die Verkehrszunahme 1924 ist hauptsächlich auf grössere Zufuhren an Kohlen und Getreide gegenüber dem aussergewöhnlichen Jahr 1923 zurückzuführen. Die Minderabfuhr zu Berg ist hauptsächlich auf einen Verkehrsausfall in Holz und Zement zurückzuführen.

Der Hafen von Weisenau weist also gegen 1923

in der Zufuhr ein Mehr von 27.986 t

in der Abfuhr ein Weniger von 1.399 t

und in dem Gesamtverkehr ein Mehr von 26.587 t auf.

Die Verkehrssteigerung ist auf Mehrzufuhr von Kohlen zurückzuführen.

Die Zahlen für den Hafen von Gustavsburg sind nicht vergleichbar.

### 23. Hafen zu Wesseling.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	86 075	7 096	93 171	1 297 874	106 734	1 404 608	1 497 779
1923	78 554	29 055	107 609	484 639	421 721	906 360	1 013 969
Mithin 1924	7 521	—	—	813 235	—	498 248	483 810
		21 959	14 438	—	314 987	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,4% ab-, in der Abfuhr um 54,9% zu-, im ganzen um 47,7% zugenommen.

Das Weniger in der Zufuhr ist lediglich auf die allgemeine schlechte Wirtschaftslage zurückzuführen.

Das Mehr in der Abfuhr ist durch Aufhebung des passiven Widerstandes entstanden.\*

Die Abfuhr hätte sich günstiger gestaltet, wenn der Verkehr nicht durch den langwierigen Bergarbeiterstreik vom 17. Januar bis 11. März 1924 gestockt hätte.

### 24. Häfen zu Köln.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	789 248	311 034	1 100 282	100 407	309 098	409 505	1 509 787
1923	1 182 928	424 374	1 607 302	174 326	537 019	711 345	2 318 647
Mithin 1924	—	—	—	—	—	—	—
	393 680	113 340	507 020	73 919	227 921	301 840	808 860

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,5%, in der Abfuhr um 42,3%, im ganzen um 34,8% abgenommen.

Die Hauptursache für die Abnahme des Gesamtumschlags in den Kölner Häfen besteht darin, dass sich im Jahre 1923 der Umschlag an Kalk und Kalksteinen für die Hochofenindustrie des Ruhrgebietes auf die Kölner Häfen konzentrierte und dieser Umschlag nach Aufgabe des passiven Widerstandes wieder in Fortfall kam. Ähnlich verhielt es sich mit anderen Gütern, besonders auch Brennstoffen, die infolge der Stilllegung der niederrheinischen und auch eines Teiles der oberrheinischen Häfen während der vorgenannten Zeit in Köln in erhöhtem Umfange umgeschlagen wurden.

In anderen Warengruppen, z. B. Erze, Holz, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Genussmittel, Düngstoffen usw. wurde eine Vermehrung der Tonnenzahl gegen 1923 um 25 bis 50% erzielt, wogegen wieder bei Metallen, Chemikalien, Textilwaren usw. eine Verminderung des Umschlages gegen 1923 eingetreten ist.

#### 27. Häfen zu Neuss.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	250 257	45 166	295 423	168 403	48 681	217 084	512 507
1923	313 620	70 880	384 500	27 636	41 471	69 107	453 607
Mithin 1924	mehr weniger	— —	— —	140 767 —	7 210 —	147 977 —	58 900 —
	63 363	25 714	89 077	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,8% ab-, in der Abfuhr um 214,1% zu-, im ganzen um 12,9% zugenommen.

In der Hauptsache war eine merkliche Zunahme bei folgenden Güterarten festzustellen: Getreide, Lein- und Ölsaaten, Mehl, Kleie, Kies, Sand, Steinkohlen, Koks, Holz und Zement. Abgenommen hat dagegen der Umschlag in Rohbraunkohlen, Briketts, Salz, Ölen und Fetten.

#### 28. Häfen zu Düsseldorf (einschliesslich Düsseldorf-Heerd).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	324 158	151 839	475 997	34 861	169 474	204 335	680 332
1923	571 244	203 245	774 489	50 384	53 861	104 245	878 734
Mithin 1924	mehr weniger	— —	— —	— 15 523	115 613 —	100 090 —	— 198 402
	247 086	51 406	298 492	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,5% ab-, in der Abfuhr um 96,1% zu-, im ganzen um 22,6% abgenommen.

Der Rückgang des Verkehrs gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache auf den Ausfall der Kohlen, die 1923 auf dem Wasserwege hier ankamen, zurückzuführen.

An Getreide wurden im Jahre 1923 — 94.544,5 t umgeschlagen, wogegen der Umschlag im Jahre 1924 — 136.185,5 t nachweist.

Bei Kies und Sand, Holz, Papier, Öl und Eisen ist, wie aus nachstehender Aufstellung ersichtlich, überall eine Zunahme zu verzeichnen:

Es wurden umgeschlagen:

	1923	1924
Kies und Sand .....	19.454 t	85.105 t
Holz .....	7.667 t	58.940 t
Papier .....	997 t	5.456 t
Öl .....	6.994 t	18.754 t
Eisen.....	42.694 t	108.912 t

Die starke Zunahme im Umschlag von Eisen liegt in der Abfuhr zu Tal, was in der Hauptsache auf die Versendung der Erzeugnisse der Düsseldorfer Eisenindustrie zurückzuführen ist.

### 29. Häfen zu Crefeld mit Uerdingen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	294 941	85 795	380 736	25 854	26 396	52 250	432 986
1923	372 900	162 621	535 521	36 520	23 303	59 823	595 344
Mithin 1924 } weniger	77 959	76 826	154 785	10 666	3 093	7 573	162 358

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29%, ab-, in der Abfuhr um 13% zu-, im ganzen um 27% abgenommen.

### Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1924 und 1923:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1924 t	1923 t	1924			1923 zusammen t	1924			1923 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Crefeld.....	280 467	390 558	184 459	67 629	252 088	368 298	12 978	15 401	28 379	22 260
Uerdingen.....	152 519	204 786	110 482	18 166	128 648	167 223	12 876	10 995	23 871	37 563
zusammen..	432 986	595 344	294 941	85 795	380 736	535 521	25 854	26 396	52 250	59 823

Der Verkehr in dem Hafen von Crefeld hat sonach in der Zufuhr um 31,5%, ab- in der Abfuhr um 27,4% zu- im ganzen um 28,2% zugenommen.

Der Verkehr in dem Hafen von Uerdingen hat sonach in der Zufuhr um 23,1%, in der Abfuhr um 36,4%, im ganzen um 25,4% abgenommen.

Eine Abnahme fand statt bei Chemikalien, Thomasmehl, Chilisalpeter, Weizen, Roggen, Ölkuchen, Bau- und Bruchsteine, Steinkohlen, Rohrzucker und Verbrauchszucker.

Eine Zunahme fand statt bei Blei, Schweisseisen, Kupfererze, andere Erze, Fische, Hafer, Gerste, Mais, Leinsaat, Grubenholz, Bau- und Nutzholz, Kaffee, Lumpen, Reiss, Glaubersalz, Schwefelsäure, Weingeist und Stärke.

## 31. Hafen zu Rheinhausen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1924	684 429	168 192	852 621	20 492	228 436	248 928	1 101 549	
1923	177 228	73 432	250 660	12 042	32 391	44 433	295 093	
Mithin 1924	mehr weniger	507 201 —	94 760 —	601 961 —	8 450 —	196 045 —	204 495 —	806 456 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 240,1%, in der Abfuhr um 460,2%, im ganzen um 273,3% zugenommen.

Die Zunahme des Hafenverkehrs im Jahre 1924 ist auf die Aufhebung der Ruhraktion zurückzuführen.

32. Häfen und Ladestellen zu Duisburg<sup>1)</sup>.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1924	2 884 377	884 359	3 748 746	6 256 820	9 275 539	15 532 359	19 281 105	
1923	1 737 445	513 512	2 250 957	921 112	722 524	1 643 636	3 894 593	
Mithin 1924	mehr weniger	1 146 932 —	350 857 —	1 497 789 —	5 335 708 —	8 553 015 —	13 888 723 —	15 386 512 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 66%, in der Abfuhr um 82,7%, im ganzen um 39,5% zugenommen.

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

a) die Kohlenanfuhr einschliesslich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug:

im Jahr 1924.... 13.951.188 t

» » 1923.... 463.661<sup>2)</sup>t

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1924 zusammen.. 108.394 t<sup>3)</sup>

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1924 t	1923 t
Duisburg bis Cöln einschliesslich .....	75 189	183 503
Cöln bis Coblenz .....	68 001	2 827
Coblenz .....	2 053	1 079
Coblenz ausschliesslich bis Mainz ausschliesslich .....	39 238	2 188
den Mainhäfen .....	741 322	45 045
Mainz bis Mannheim ausschliesslich .....	233 318	33 989
Mannheim und oberhalb .....	4 863 916	450 281
Zusammen rheinaufwärts....	6 023 037	718 912

<sup>1)</sup> Ausserdem betrug der Verkehr vom Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg 197.454 t und von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal 97.123 t.

<sup>2)</sup> Die Zahlen sind nicht vollständig, sie beziehen sich nur auf die Monate Januar und Februar.

<sup>3)</sup> 26.906 t vom Rhein und 81.488 t vom Rhein-Herne-Kanal.

Nach		1924 t	1923 t
Duisburg bis Emmerich .....		6 637	2 282
Holland .....		6 259 357	263 396
Belgien .....		2 059 225	170 068
Frankreich .....		23 492	1 596
	Zusammen rheinabwärts.....	8 348 711	437 342
	dazu rheinaufwärts.....	6 023 037	718 912
	Zusammen zum Rhein.....	14 371 748	1 156 254
	Rhein-Herne-Kanal.....	973	704
	Zusammen.....	14 372 721 <sup>1)</sup>	1 156 958 <sup>2)</sup>
	also 1924 mehr.....	13 215 763	

Hafen zu H o m b e r g (einschliesslich Homberg-Essenberger Rheinufer und Hafen Rheinpreussen).

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		
1924	25 709	22 975	48 684	443 099	620 227	1 063 326	1 112 010
1923	17 641	21 862	39 503	331 618	330 675	662 293	701 796
Mithin 1924	8 068	1 113	9 181	111 481	289 552	401 033	410 214
	mehr						
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,6% zu-, in der Abfuhr um 60,5% zu-, im ganzen um 58,3% zugenommen.

Häfen zu A l s u m mit Schwelgern (Gewerkschaft Deutscher Kaiser).

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		
1924	1 800 579	434 674	2 235 253	975 331	1 755 279	2 730 610	4 965 863
1923	277 404	362 475	639 879	167 178	269 720	436 898	1 076 777
Mithin 1924	1 523 175	72 199	1 595 374	808 153	1 485 559	2 293 712	3 889 086
	mehr						
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 249,3%, in der Abfuhr um 524,9%, im ganzen um 361,1% zugenommen.

Hafen zu W a l s u m (Aktienverein «Gutehoffnungshütte»).

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		
1924	763 305	81 632	844 937	366 603	576 450	943 053	1 787 990
1923	292 887	51 927	344 814	85 213	260 026	345 239	690 053
Mithin 1924	470 418	29 765	500 123	281 390	316 424	597 814	1 097 937
	mehr						
	weniger						

<sup>1)</sup> Ausserdem 261.489 t Bootkohlen.

<sup>2)</sup> Ausserdem 74.907 t Bootkohlen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 249,3 % zu-, in der Abfuhr um 524,9 % zu-, im ganzen um 361,1 % zugenommen.

Im Anschluss an vorstehende Angaben folgen nachstehend Mitteilungen der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über:

### Den Gesamtverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen 1924 und 1923.

Namen der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr		Zunahme + Abnahme - des Gesamtverkehrs 1924 gegenüb. 1923 in %
	1924 t	1923 t	1924 t	1923 t	1924 t	1923 t	
Ruhrorter Hafen einschliesslich Eis-Hafen	1 471 892	1 041 300	11 974 717	1 299 110	13 446 609	2 340 410	+ 474,5
Duisburger Hafen ....	1 203 207	552 675	2 834 119	244 135	4 037 326	796 810	+ 406,6
Hochfelder Hafen ....	141 167	126 235	679 486	65 754	820 653	191 989	+ 328,4
Duisburger Rheinufer .	707 283	389 099,6	162 012	39 443,6	869 295	428 543,2	+ 102,2
Verladestelle der A.-G. Phönix .....	561 749	390 271	135 466	41 729	697 215	432 000	+ 61,3
Hamborner Werft .....	2 681	—	96	—	2 777	—	—
Hafen in Walsum .....	844 947	345 137	844 691	346 154	1 689 638	691 291	+ 144,4
Häfen in Alsum und Schwelgern .....	2 238 358	688 611	2 746 731	498 712	4 985 089	1 187 323	+ 319,8
Verladestelle der A.-G. f. Maschinenpapierfabrikation, Walsum ..	70 071	26 609	6 434	6 378	76 505	32 987	+ 131,9
Hafen Rheinhausen ...	911 616	453 431	259 955	65 226	1 171 571	518 657	+ 125,8
Verladestelle Diergardt.	—	—	177 178	126 969	177 178	126 969	+ 39,5
Homburg-Essenberger Rheinufer .....	68 440	84 354	2 862	—	71 302	84 354	- 15,47
Hafen Rheinpreussen ..	24 214	13 161	885 583	550 356	909 797	563 517	+ 61,4
Zusammen ....	8 245 625 <sup>1)</sup>	4 110 883,6	20 709 330	3 283 966,6	28 954 955	7 394 850,1	+ 291,5

Und über den Schiffsverkehrsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen in den Jahren 1924 und 1923.

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1924 t	1923 t	1924 t	1923 t	1924 t	1923 t
<b>I. Eisenerz<sup>2)</sup>:</b>						
Ruhrorter Hafen .....	1 010 301	644 680	—	22 862	1 010 301	667 542
Duisburger Hafen .....	517 221	94 439	—	12 169	517 221	106 608
Hochfelder Hafen .....	33 357	21 890	—	6 948	33 357	28 838
Duisburger Rheinufer .....	442 165	109 832	—	460	442 165	110 292
Verladestelle Phönix A.-G. ....	535 075	262 870	—	—	535 075	262 870
Hafen Walsum .....	773 172	286 694	—	—	773 172	286 694
Hafen Alsum-Schwelgern .....	1 950 887	312 420	—	—	1 950 887	312 420
Hafen Rheinhausen .....	905 025	186 296	—	1 174	905 025	187 470
Homburg-Essenberger Rheinufer.	—	3 174	—	—	—	3 174
Zusammen .....	6 167 203	1 922 295	—	43 613	6 167 203	1 965 908

<sup>1)</sup> Die Gegenüberstellung dieser Zahlen und der Zahlen der Häfen von Rheinhausen, Duisburg, Homburg, Alsum (mit Schwelgern) und Walsum weist in der Zufuhr einen Unterschied von 576.034 t. auf. Dieser Unterschied kann nicht mit den, auf Seite 52 mit 325.524 t. aufgeführten minder wichtigen Häfen zusammenhängen. Es muss sich also entweder in die Zahlen der Niederrheinischen Handelskammer oder in die offiziellen Hafenstatistiken ein Irrtum eingeschlichen haben.

<sup>2)</sup> Eisenerz, Manganerz, Braunstein, Schwefelkies und zur Verhüttung bestimmte Schlacken.

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1924 t	1923 t	1924 t	1923 t	1924 t	1923 t
<b>II. Getreide:<sup>1)</sup></b>						
Ruhrorter Hafen.....	15 517	6 399	—	2 417	15 517	8 816
Duisburger Hafen.....	340 964	75 476	—	5 619	340 964	81 095
Hochfelder Hafen.....	480	—	—	—	480	—
Homberg-Essenberger Rheinufer	18 250	11 231	—	—	18 250	11 231
Zusammen.....	375 211	93 106	—	8 036	375 211	101 142 Zunahme = 270,9 %
<b>III. Holz.</b>						
Ruhrorter Hafen.....	59 288	7 381	—	1 015	59 288	8 396
Duisburger Hafen.....	48 502	9 016	—	110	48 502	9 126
Hochfelder Hafen.....	20 862	1 578	—	51	20 862	1 629
Duisburger Rheinufer.....	3 653	—	—	300	3 653	300
Hafen Walsum.....	9 892	1 576	—	—	9 892	1 576
Hafen Alsum-Schwelgern.....	40 063	15 339	—	—	40 063	15 339
Hamborner Werft.....	—	—	—	—	—	—
Maschinenpapierfabrik Walsum.	63 441	14 481	—	—	63 441	14 481
Hafen Rheinhausen.....	—	—	—	—	—	—
Homberg-Essenberger Rheinufer.	811	87	—	—	811	87
Zusammen.....	246 512	49 458	—	1 476	246 512	50 934 Zunahme = 383,9 %
<b>IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks.</b>						
Ruhrorter Hafen.....	—	77 981	11 175 159	965 819	11 175 159	1 043 800
Duisburger Hafen.....	—	6 090	2 651 645	13 054	2 651 645	19 144
Hochfelder Hafen.....	—	33 451	545 917	10 236	545 917	43 687
Duisburger Rheinufer.....	—	100 488,2	18 088	—	18 088	100 448,2
Hafen Rheinpreussen.....	—	—	879 552	542 301	879 552	542 301
Hafen Walsum.....	—	6 345	578 276	266 225	578 276	272 570
Hafen Alsum-Schwelgern.....	—	19 118	2 203 655	270 013	2 203 655	289 131
Papiermaschinenfabrik.....	—	1 215	—	—	—	1 215
Hafen Rheinhausen.....	—	205 034	—	—	—	205 034
Diergardt.....	—	—	177 178	126 969	177 178	126 969
Zusammen.....	—	449 682,2	18 229 470	2 194 617	18 229 470	2 644 299,2 Zunahme = 589,3 %
<b>V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art:</b>						
Ruhrorter Hafen.....	—	88 403	546 914	232 089	546 914	320 492
Duisburger Hafen.....	—	7 373	54 735	11 197	54 735	18 570
Hochfelder Hafen.....	—	14 738	73 876	24 030	73 876	38 768
Duisburger Rheinufer.....	—	1 339	67 261	15 891	67 261	17 230
Phönix.....	—	965	131 802	40 842	131 802	41 807
Hafen Walsum.....	—	5 559	239 496	76 816	239 496	82 375
Hafen Alsum-Schwelgern.....	—	20 788	406 113	183 832	406 113	204 620
Hafen Rheinhausen.....	—	391	256 402	56 844	256 402	57 775
Zusammen.....	—	140 096	1 776 599	641 541	1 776 599	781 637 Zunahme = 127,2 %

<sup>1)</sup> Weizen und Spelz, Roggen, Hafer, Gerste, Mais (Kukuruz).

## 56. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1924	10 120 582	8 583 231	18 703 813
1923	1 692 492	5 752 486	7 444 978
Mithin 1924	8 428 090	2 830 745	11 258 835
	mehr	—	—
	weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 497%, in der Abfuhr um 49%, im ganzen um 151% zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zunahme der Zufuhr zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	1924	1923	+
Steinkohlen .....	7 630 023	786 252	6 843 771
Eisen- und Stahlwaren .....	945 492	393 391	552 101
Chem. Erzeugnisse .....	185 681	44 547	141 134
Steinkohlenkoks .....	258 551	35 069	223 482
Steinkohlenbriketts .....	169 934	39 956	129 978
Düngemittel .....	105 575	7 337	98 238
Zement .....	86 052	37 891	48 161
Roheisen und Rohstahl .....	25 052	807	24 245

Eine Zunahme der Abfuhr ist namentlich zu verzeichnen für:

	1924	1923	+
Eisenerze .....	4 884 823	1 527 540	3 357 283
Getreide .....	1 305 424	790 803	514 621
Mehl .....	222 731	33 646	189 085
Schwefelkies .....	188 600	55 170	133 430
Ableitungen der Mineralöle .....	129 620	30 643	98 977
Zucker .....	73 353	9 339	64 014
Düngemittel .....	67 749	11 425	56 324

Dagegen ist eine Abnahme in der Abfuhr zu verzeichnen für:

	1924	1923	—
Steinkohlen .....	580 568	2 640 806	2 060 238
Steinkohlenkoks .....	58 600	230 452	171 792

## 57. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1924	1 328 945	306 112	1 635 057
1923	387 694	108 091	495 785
Mithin 1924	941 251	198 021	1 139 272
	mehr	—	—
	weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 216%, in der Abfuhr um 183%, im ganzen um 229% zugenommen.



Unter den Gütern welche für eine Zunahme der Zufuhr zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	1924	1923	+
Steinkohlen .....	611 970	49 922	562 048
Eisen- und Stahlwaren .....	154 805	43 278	111 527
Chem. Erzeugnisse .....	83 738	16 918	66 820
Zement .....	35 558	16 338	19 220
Düngemittel .....	19 625	726	18 899

Eine Zunahme der Abfuhr ist namentlich zu verzeichnen für:

	1924	1923	+
Mehl .....	49 181	9 479	39 702
Wein .....	18 991	304	18 687
Eisenerze .....	21 051	4 859	16 192

### 59. Hafen von Antwerpen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1924	2 504 968 (2 137 062)	1 435 721 (1 178 035)	3 940 689 (3 315 097)
1923	691 150 (472 535)	715 078 (129 849)	1 406 228 (602 384)
Mithin 1924	1 813 818 (1 664 527)	720 643 (1 048 186)	2 534 461 (2 712 713)
	mehr		
	weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 262%, in der Abfuhr um 101%, im ganzen um 180% zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zunahme der Zufuhr zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	1924	1923	+
Steinkohlen .....	1 316 724 (1 333 779)	167 014 (162 239)	1 149 710 (1 171 540)
Eisen- und Stahlwaren .....	454 555 (305 814)	53 119 (11 299)	401 436 (294 515)
Düngemittel .....	285 949 (41 437)	159 395 (19 708)	126 554 (21 729)
Zement .....	25 642 (13 826)	1 799 (929)	23 843 (12 897)
Salz .....	45 374 (50 612)	24 553 (39 829)	20 821 (10 783)
Steine (behauene) .....	103 640 (5 608)	86 788 ( — )	16 852 (5 608)
Chem. Erzeugnisse .....	96 506 (241 514)	104 498 (130 157)	7 992 (—) (111 357)

Bemerkung. — Die Zahlen in den Klammern sind die Zahlen nach den Aufzeichnungen in den Häfen; die anderen Zahlen sind die Zahlen von Lobith.

Eine Zunahme der Abfuhr ist namentlich zu verzeichnen für:

	1924	1923	+
Getreide .....	955 014 (882 408)	424 220 (55 161)	530 794 (827 247)
Eisenerze .....	53 793 (4 459)	21 351 (—)	32 442 (4 459)
Sämereien .....	76 845 (41 188)	37 235 (12 983)	39 610 (28 205)
Mehl .....	39 490 (35 414)	3 573 (2 225)	35 917 (33 189)
Zinkerze .....	27 875 (32 786)	5 096 (1 634)	22 779 (31 152)
Chem. Erzeugnisse .....	14 680 (4 054)	4 465 (999)	10 215 (3 055)

Dagegen ist eine Abnahme in der Abfuhr zu verzeichnen für:

	1924	1923	—
Steinkohlen .....	14 914 (3 494)	57 648 (11 406)	42 734 (7 912)

#### 60. Hafen zu G e n t.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1924	620 237 (586 009)	67 932 (28 629)	688 169 (614 638)
1923	182 848 (28 713)	27 961 (500)	210 809 (29 213)
Mithin 1924	437 389 (557 296)	39 971 (28 129)	477 360 (585 425)
	mehr	—	—
	weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 239%, in der Abfuhr um 143%, im ganzen um 226% zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zunahme der Zufuhr zu verzeichnen ist, wäre zu erwähnen:

	1924	1923	+
Steinkohlen .....	554 527 (547 849)	144 833 (23 299)	409 694 (524 550)
Salz .....	12 924 (4 359)	9 384 (3 087)	3 540 (1 272)

Eine Zunahme in der Abfuhr ist zu verzeichnen für:

	1924	1923	+
Eisenerze .....	41 740 (10 323)	19 078 (—)	22 662 (10 323)

**Der Getreideverkehr in wichtigen Rheinhäfen im Jahre 1924 und 1923.**  
(Nach Mitteilungen der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel.)

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
<b>Karlsruhe.</b>						
Weizen und Spelz.....	6 518	—	6 518	—	150	150
Roggen .....	11 910	—	11 910	—	879	879
Hafer .....	184	—	184	—	21	21
Gerste .....	4 585	—	4 585	—	422	422
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	35	—	35	—	—	—
Mais .....	1 194	—	1 194	—	—	—
Zusammen.....	24 426	—	24 426	—	1 472	1 472
Im Vorjahre.....	12 029	—	12 029	—	646	646
<b>Mannheim.</b>						
Weizen und Spelz.....	389 526	892	390 418	26 800	7 186	33 986
Roggen .....	114 242	319	114 561	2 426	22 773	25 199
Hafer .....	43 344	21	43 365	12 708	191	12 899
Gerste .....	14 791	5	14 796	5 515	3 235	8 750
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	6 323	10	6 333	192	739	931
Mais .....	42 500	—	42 500	3 393	450	3 843
Zusammen.....	610 726	1 247	611 973	51 034	34 574	85 608
Im Vorjahre.....	131 950	—	131 950	10 061	28 064	38 125
<b>Mainz.</b>						
Weizen und Spelz.....	14 203	1 011	15 214	360	15	375
Roggen .....	8 213	413	8 626	620	488	1 108
Hafer .....	7 911	656	8 567	65	46	111
Gerste .....	100	264	364	136	3 566	3 702
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 019	3	2 022	48	262	310
Mais .....	754	1	755	—	—	—
Zusammen.....	33 200	2 348	35 548	1 229	4 377	5 606
Im Vorjahre.....	23 671	19 694	43 365	342	1 638	1 980
<b>Köln.</b>						
Weizen und Spelz.....	76 241	2 414	78 655	17 402	1 912	19 314
Roggen .....	39 593	1 076	40 669	2 566	5 601	8 167
Hafer .....	21 899	52	21 951	1 040	865	1 905
Gerste .....	5 694	4 039	9 733	77	906	983
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	4 485	160	4 645	2 143	2 685	4 828
Mais .....	6 803	170	6 973	3	103	106
Zusammen.....	154 715	7 911	162 626	23 231	12 072	35 303
Im Vorjahre.....	147 619	10 664	158 283	15 489	11 096	26 585
<b>Neuss.</b>						
Weizen und Spelz.....	64 820	—	64 820	4 450	300	4 750
Roggen .....	27 291	225	27 516	2 531	750	3 281
Hafer .....	879	—	879	—	—	—
Gerste .....	372	—	372	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	866	—	866	22	—	22
Mais .....	621	—	621	—	—	—
Zusammen.....	94 849	225	95 074	7 003	1 050	8 053
Im Vorjahre.....	64 153	1 433	65 586	—	—	—

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
<b>Düsseldorf.</b>						
Weizen und Spelz.....	74 124	1 046	75 170	3 752	2 225	5 977
Roggen .....	16 148	2 128	18 276	1 677	1 000	2 677
Hafer .....	18 198	788	18 986	132	313	445
Gerste .....	3 706	3 169	6 875	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 820	296	3 116	28	334	362
Mais .....	3 356	3	3 359	—	—	—
Zusammen.....	118 352	7 430	125 782	5 589	3 872	9 461
Im Vorjahre.....	78 167	2 438	80 605	12 016	450	12 466
<b>Crefeld mit Uerdingen.</b>						
Weizen und Spelz.....	49 217	1 688	50 905	2 557	673	3 230
Roggen .....	23 588	1 297	24 885	3 232	2 522	5 754
Hafer .....	12 156	802	12 958	—	—	—
Gerste .....	20 777	916	21 693	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	469	2	471	—	333	333
Mais .....	1 676	—	1 676	1	—	1
Zusammen.....	107 883	4 705	112 588	5 790	3 528	9 318
Im Vorjahre.....	104 921	10 197	115 118	6 576	290	6 866
<b>Duisburg-Ruhrorter Häfen.<sup>1)</sup></b>						
Weizen und Spelz.....	68 286	3 488	71 774	14 549	442	14 991
Roggen .....	158 122	10 525	168 647	14 834	3 028	17 862
Hafer .....	66 979	669	67 648	1 324	102	1 426
Gerste .....	21 127	6 204	27 331	258	30	288
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 709	8	2 717	253	867	1 120
Mais .....	19 410	15	19 425	275	—	275
Zusammen.....	336 633	20 909	357 542	31 493	4 469	35 962
Im Vorjahre.....	171 952	3 247	181 735	17 811	1 790	19 601

<sup>1)</sup> Staatliche und städtische Häfen des Gemeindebezirks Duisburg (Ruhrorter, Duisburger und Hochfelder Häfen).

#### IV A b) Durchgangsverkehr der Güter von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1924<sup>1)</sup>.

##### Rhein-Marne-Kanal (Schleuse 88 bei Strassburg).

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		
1924	—	14 842	14 842	1 536	—	1 536	16 378
1923	—	8 139	8 139	5 367	—	5 367	13 506
Mithin 1924	} mehr weniger	6 703	6 703	—	—	—	2 872
		—	—	—	3 831	—	3 831

##### a). Main (Haltung Offenbach).

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		
1924	kann nicht angegeben werden		517 755	kann nicht angegeben werden		995 565	1 513 320
1923	kann nicht angegeben werden		351 720	kann nicht angegeben werden		87 011	438 731
Mithin 1924	} mehr weniger	—	166 035	—	—	908 554	1 074 589
		—	—	—	—	—	—

##### Hafen Offenbach.

Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr:

J a h r	Z u f u h r		A b f u h r		Gesamt-Verkehr	
	Mainaufwärts t	Mainabwärts t	Mainaufwärts t	Mainabwärts t		
1924	89 867	13 168	563	28 023	131 612	
1923	24 151	—	—	6 631	30 782	
Mithin 1924	} mehr weniger	65 716	13 168	563	21 392	100 830
		—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der für den Rhein massgebenden Richtung in der Zufuhr zu Berg um 273 % und in der Abfuhr um 324 % zugenommen. Im ganzen ist eine Zunahme um 325 % zu verzeichnen.

Die beträchtliche Zunahme des Güterverkehrs im Berichtsjahr gegen das Vorjahr ist auf die aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse im Jahre 1923 zurückzuführen, die einen zahlenmässigen Vergleich nicht zulassen.

<sup>1)</sup> In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Nebenflüsse und Seitenkanäle aufgeführt: Rhein-Marne-Kanal, Main, Rhein-Herne-Kanal, Geldersche Yssel, Merwede-Kanal und Keulsche Vaart. Für ausführlichere Angaben und für den Durchgangsverkehr der Güter von und nach den übrigen Nebenflüssen und Seitenkanälen Siehe Beilagen 1, 2 und 3 zu IV, A, b, Seite 261.

## b). Main (Schleuse zu Kostheim).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	kann nicht angegeben werden		936 064	kann nicht angegeben werden		2 352 769	3 288 833
1923	kann nicht angegeben werden		57 239	kann nicht angegeben werden		524 832	582 071
Mithin 1924	mehr	—	878 825	—	—	1 827 937	2 706 762
	weniger	—	—	—	—	—	—

## Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	kann nicht angegeben werden		6 872 527	kann nicht angegeben werden		1 012 402	7 884 929
1923	kann nicht angegeben werden		771 834	kann nicht angegeben werden		97 115	868 949
Mithin 1924	mehr	—	6 100 693	—	—	915 287	7 015 980
	weniger	—	—	—	—	—	—

## Geldersche Yssel (Eisenbahnbrücke zu Zutphen).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	kann nicht angegeben werden		471 575	kann nicht angegeben werden		1 108 635	1 580 210
1923	kann nicht angegeben werden		438 955	kann nicht angegeben werden		853 307	1 292 262
Mithin 1924	mehr	—	32 620	—	—	255 328	287 948
	weniger	—	—	—	—	—	—

## Merwede-Kanal

## a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen.

J a h r	Von der Waal her		Zusammen	Nach der Waal hin		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	kann nicht angegeben werden		477 612	kann nicht angegeben werden		292 199	769 811
1923	kann nicht angegeben werden		394 244	kann nicht angegeben werden		265 538	659 779
Mithin 1924	mehr	—	83 368	—	—	26 661	110 032
	weniger	—	—	—	—	—	—

b) die Wilhelmina- und die Neue oder Grosse Schleuse zu Vianen an dem Lek zusammen :

Jahr	Von der Waal her		Zusammen t	Nach der Waal hin		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	kann nicht angegeben werden		2 190 847	kann nicht angegeben werden		563 631	2 754 478
1923	kann nicht angegeben werden		1 829 840	kann nicht angegeben werden		530 394	2 360 234
Mithin 1924	mehr weniger	— —	361 007 —	— —	— —	33 237 —	394 244 —

#### Keulsche Vaart.

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen t	Von dem Rhein her		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1924	kann nicht angegeben werden		21 920	kann nicht angegeben werden		934 504	956 424
1923	kann nicht angegeben werden		89 320	kann nicht angegeben werden		765 327	854 647
Mithin 1924	mehr weniger	— —	67 400 —	— —	— —	169 177 —	101 777 —

## IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

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

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

Nachweisungen über die Zahl der in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen sowie in den belgischen 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 S. 303 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 bemerkt, dass in Bonn sowie in den belgischen Häfen die ohne Ladung ein- und auslaufenden Schiffe nicht angeschrieben werden.

Ein Vergleich des Schiffsverkehrs in diesen Häfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht :

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1924	darunter Dampf- schiffe	1923	darunter Dampf- schiffe	1924	darunter Dampf- schiffe	1923	darunter Dampf- schiffe
Basel .....	710	298	101	43	712	298	101	43
Strassburg .....	2 199	105	1 533	70	2 231	103	1 512	68
Kehl .....	1 625	94	337	32	1 618	97	349	29
Lauterburg .....	252	—	170	—	250	—	170	—
Karlsruhe .....	1 536	172	272	57	1 538	172	220	57
Speyer .....	389	3	121	11	391	3	120	11
Mannheim (einschliesslich Rheinau) .....	10 366	964	1 663	261	9 285	971	1 915	321
Ludwigshafen .....	1 113 <sup>1)</sup>	168	•	•	970 <sup>1)</sup>	252	•	•
Worms .....	2 670	1 236	1 530	823	2 673	1 241	1 532	821
Gernsheim .....	473	41	346	15	470	43	349	15
Nierstein .....	—	—	—	—	—	—	—	—
Weisenau .....	218	1	146	3	219	1	145	3
Gustavsburg .....	171 <sup>2)</sup>	43	•	•	167 <sup>2)</sup>	44	•	•
Mainz .....	3 761	1 663	2 607	1 038	3 740	1 663	2 560	1 037
Schierstein .....	58	16	100	3	58	16	100	3
Budenheim .....	223	66	150	38	223	66	150	38
Biebrich .....	926	791	665	415	857	719	646	388
Bingen .....	1 809	1 342	1 258	852	1 808	1 341	1 254	845
Oberlahnstein .....	325	325	317	79	325	—	285	47
Coblenz .....	1 996	755	1 751	1 159	1 954	749	1 760	1 172
Beuel .....	282	—	•	•	282	—	•	•
Bonn .....	1 461	1 394	1 082	1 000	938	909	799	781
Wesseling .....	1 928	9	1 286	8	1 896	9	1 312	8
Cöln-Mülheim .....	5 922	3 044	5 549	2 097	4 296	2 480	4 838	1 905
Leverkusen .....	1 103	402	607	205	1 103	402	608	206
Reisholz .....	1 604	291	953	80	1 592	290	915	98
Neuss .....	1 449	251	958	220	1 403	238	899	207
Düsseldorf .....	4 147	2 238	2 797	1 282	3 906	2 225	2 887	1 260
Crefeld .....	1 299	563	1 192	448	1 292	556	1 146	412
Uerdingen .....	1 589	1 137	1 129	725	1 567	1 113	1 118	713
Rheinhausen .....	1 228	35	340	9	1 228	35	340	9
Duisburg (einschliesslich Rhein-Herne-Kanal) ...	24 513	1 310	6 369	807	24 048	1 236	5 802	688
Homburg .....	2 090	—	1 004	11	2 090	—	1 004	11
Alsum mit Schwelgern ...	4 615	99	1 386	12	4 571	98	1 341	12
Walsum .....	1 972	50	793	7	1 965	50	786	7
Orsoy .....	624	264	535	203	624	264	535	203
Rheinberg .....	217	—	•	•	217	—	•	•
Wesel .....	1 793	677	483	123	1 640	524	593	250
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpen .....	1 892	118	959	62	3 028	146	691	66

<sup>1)</sup> Die Angaben erstrecken sich auf die Zeit vom 21. Oktober mit 31. Dezember 1924.

<sup>2)</sup> Die Angaben erstrecken sich vom 1. November mit 31. Dezember 1924.

• Fehlangaben.



## 2. Schiffsverkehr an einzelnen Durchgangsstellen.

## a) Brücken.

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen: Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen: Schleppkähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
<b>Hünigen:</b>							
zu Berg .....	—	261	261	384	—	384	645
zu Tal .....	—	261	261	365	19	384	645
Zusammen..	—	522	522	749	19	768	1 290
gegen 1923..	2	56	56	106	5	111	167
<b>Maximiliansau:</b>							
zu Berg .....	168	2 630	2 798	4 392	21	4 413	7 211
zu Tal .....	164	2 628	2 792	4 421	14	4 435	7 227
Zus. Maximiliansau	332	5 258	5 590	8 813	35	8 848	14 438
gegen 1923..	331	2 112	2 443	3 505	1	3 506	5 949
<b>Speyer:</b>							
zu Berg .....	56	2 309	2 365	4 461	427	4 888	7 253
zu Tal .....	58	2 359	2 417	4 376	463	4 839	7 256
Zusammen Speyer	114	4 668	4 782	8 837	890	9 727	14 509
gegen 1923..	1	347	348	783	—	783	1 131

Schiffbrücke zu	1924			1923		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen: Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen: Schiffe
Coblenz .....	16 504	33 724	50 228	10 179	10 247	20 426
Cöln-Mülheim .....	20 699	36 689	57 388	8 800	16 767	25 567

Schiffbrücke zu	Personen- dampfer und Motorboote	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen: Dampfer	Geschleppte Kähne	Freifahrende Segelschiffe	Zusammen: geschleppte Kähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
Coblenz .....	2 072	14 432	16 504	33 392	332	33 724	50 228
Cöln-Mülheim .....	2 682	18 017	20 699	35 930	759	36 689	57 388

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

Durchgefahrene Schiffe	1924	1923	1922	1921	1920	1919
Rheinschiffe .....	11 179	6 514	7 873	6 020	3 312	3 531
Sonstige Flusschiffe .....	1 791	1 482	1 447	1 517	1 088	167
Flussdampfschiffe .....	19 573	14 564	18 721	12 650	9 498	3 774
Seeschiffe .....	1 091	762	917	660	660	18
Zusammen..	33 634	23 322	26 958	21 847	14 558	12 490
Durchschnittlich in 24 Stunden.	92	64	74	60	40	34

## 2. b) 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 S. 299 nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle zu Lobith<sup>1)</sup> zusammengestellt.

Es fuhren hiernach über die Grenze :

	1924	gegen 1923
zu Berg ..	30 579 Schiffe	11 186 Schiffe
zu Tal ...	30 450 »	11 691 »
zusammen ..	61 029 Schiffe	22 877 Schiffe.

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

im Jahre 1924 : 16 296 von insgesamt 60 437 = 37 %

im Jahre 1923 : 5 985 von insgesamt 22 663 = 38 %

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

35 213 = 57,69 % die niederländische Flagge,

13 116 = 21,49 % Flaggen deutscher Staaten,

9 385 = 15,39 % die belgische Flagge,

3 027 = 4,96 % die französische Flagge,

122 = 0,2 % die schweizerische Flagge,

98 = 0,16 % die britische Flagge,

53 = 0,09 % die luxemburgische Flagge,

15 = 0,02 % andere Flaggen (8 norwegische, 6 russische und 1 dänische).

<sup>1)</sup> Für 1924 waren mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse Angaben von Emmerich nicht erhältlich.

#### IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1924.<sup>1)</sup>

Rhein-Marne-Kanal (Schleuse 88 bei Strassburg).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	
	beladen	leer	zusammen		
von dem Rhein her	zu Berg.	98	61	159	15 659
	zu Tal.	—	—	—	—
nach dem Rhein hin	zu Berg.	—	—	—	—
	zu Tal.	70	94	164	14 842
zusammen 1924.....		168	155	323	30 501
» 1923.....		314	294	608	29 528
Mithin 1924	mehr	—	—	—	973
	weniger	146	139	285	—

Main (Haltung Offenbach).

Jahr	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit		
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t
1924	1 484	605	2 089	1 153 989	325 183	1 479 172
1923	134	272	406	96 126	190 804	286 930
Mithin 1924	mehr	1 350	333	1 057 863	134 379	1 192 242
	weniger	—	—	—	—	—

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 514,5 % der Tragfähigkeit nach um rund 515,5 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach-Frankfurt 51 zu Berg und 65 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 46 Bergboote und 56 Talboote mehr.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 228,3 % zugenommen.

Nachtschleusungen in der Haltung Offenbach fanden statt:  
im Jahre 1924 für 30 Schiffe in 9 Schleusungen.

<sup>1)</sup> In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Nebenflüsse und Seitenkanäle aufgeführt: Rhein-Marne-Kanal, Main, Rhein-Herne-Kanal, Geldersche Yssel, Merwede-Kanal, Keulsche Vaart und Zuid-Beveland-Kanal. Für ausführlichere Angaben und für den Verkehr von und nach den übrigen Nebenflüssen und Seitenkanälen, siehe Beilagen 1 und 2 zu IV. B. b) Seite 303.

## Main (Kostheim).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her .....	4 060	3 469	7 529	3 113 664
nach dem Rhein hin .....	1 830	5 677	7 507	3 092 870
<b>1924 zusammen</b> ....	5 890	9 146	15 036	6 206 534
<b>1923</b> » .....	2 126	1 069	3 195	2 152 400
Mithin 1924 { mehr .....	3 764	8 077	11 841	4 054 134
{ weniger .....	—	—	—	—

Der Schiffsverkehr hat sonach um 370,6 % zugenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr:

die Schiffszahl bei der Schleuse von Frankfurt um 166,8 % zugenommen;

die Schiffszahl bei der Schleuse von Kostheim um 155,1 % zugenommen.

Nachtschleusungen bei den 8 preussischen Haltungen fanden statt:

im Jahre 1924 für 177 Schiffe in 70 Schleusungen,  
gegen 1923 für 90 Schiffe in 44 Schleusungen.

## Der Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
nach dem Rhein hin .....	11 026	589	11 615	
von dem Rhein her .....	1 726	10 066	11 792	
<b>1924</b> .....	12 752	10 655	23 407	
<b>1923</b> .....	1 301	1 058	2 359	
Mithin 1924 { mehr .....	11 451	9 597	21 048	
{ weniger .....	—	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 892,2 % zugenommen.

## Geldersche Yssel (Eisenbahnbrücke zu Zutphen).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her .....	6 698	1 310	8 008	1 184 105
nach dem Rhein hin .....	3 773	3 790	7 563	1 186 653
<b>1924 zusammen</b> ....	10 471	5 100	15 571	2 370 758
<b>1923</b> „ .....	9 195	4 354	13 549	1 881 156
Mithin 1924 { mehr .....	1 276	746	2 022	489 602
{ weniger .....	—	—	—	—

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

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

## a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Lek:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
nach der Waal hin .....	3 940	2 920	6 860	505 679
von der Waal her .....	5 514	1 379	6 893	540 793
1924 zusammen...	9 454	4 299	13 753	1 046 472
1923 » .....	7 127	3 220	10 347	894 919
Mithin 1924 } mehr	2 327	1 079	3 406	151 553
} weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 32,9 %, der Tragfähigkeit nach um 16,9 % zugenommen.

## b) die Wilhelmina- und die Neue oder Grosse Schleuse zu Vianen an dem Lek zusammen:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
nach der Waal hin .....	5 345	4 682	10 027	1 171 152
von der Waal her .....	10 254	2 810	13 064	2 308 911
1924 zusammen...	15 599	7 492	23 091	3 480 063
1923 » .....	13 702	7 076	20 778	3 116 381
Mithin 1924 } mehr	1 897	416	2 313	363 682
} weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 11,1 %, der Tragfähigkeit nach um 11,7 % zugenommen.

**Merwede-Kanal.**

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

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
in der Richtung nach Amsterdam	—	—	31 128	7 305 503
in der Richtung von Amsterdam	—	—	32 888	7 534 193
1924 zusammen...	—	—	64 016	14 839 696
1923 »	—	—	61 603	12 371 792
Mithin 1924 { mehr	—	—	2 413	2 467 904
{ weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 3,91 %, der Tragfähigkeit nach um 19,9 % zugenommen.

#### Keulse Vaart (Schleuse bei Vreeswijk).

Verkehr in Vreeswijk	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her .....	12 030	4 283	16 313	1 204 585
nach dem Rhein hin .....	2 903	14 083	16 986	1 193 951

#### Zuid-Beveland-Kanal (Schleusen bei Wemeldinge).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
in der Richtung nach dem Rhein	13 899	16 741	30 640	8 652 429
in der Richtung von dem Rhein	19 270	10 682	29 952	8 377 963
1924 zusammen...	33 169	27 423	60 592	17 030 392
1923 »	26 506	20 765	47 271	10 604 391
Mithin 1924 { mehr	6 663	6 658	13 321	6 426 001
{ weniger	—	—	—	—

Demnach hat in 1924 gegenüber 1923 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 28,2 % und der Tragfähigkeit nach um 60,6 % zugenommen.

## IV. B. c) Flossverkehr.

### 1. Flossverkehr auf dem Rhein.

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:

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	z u s a m m e n
	t	t	t
1924	186 989	130 565	317 554
1923	101 237	79 998	181 235
Mithin 1924	mehr	50 567	136 319
	weniger	—	—

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 45,9 %, in der Abfuhr um 38,5 %, im ganzen um 42,9 % zugenommen; gegen 55,9 %, 50,2 % und 53,5 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von 317 554 t den Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze, Beilage 1, 2 u. 3 zu IV, A, b und 1 u. 2 zu IV, B, c, nämlich mit 896 t vom Rhein her und 137 425,2 t nach dem Rhein hin, also zusammen .....

138 321,2 t

so ergibt sich als Gesamtflossverkehr auf dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze .....

455 875,2 t

Gegen das Vorjahr mit zusammen 271 707 t bedeutet dies eine Zunahme von 184 168 t oder 40,3 % Zunahme, gegen 46,5 % Abnahme im Vorjahre.

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 Rheinstraße von Basel bis Mannheim noch auf den Nebenflüssen dieser Strecke noch in den Häfen zu Strassburg, Kehl und Lauterburg Flossverkehr stattgefunden.

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	Beigela-dene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
<b>1. Karlsruhe :</b>										
Ankunft										
1924	1	—	—	—	13	—	—	13	—	Es handelt sich um am Rhein-ufer gefällte Pappelstämme, die auf dem Rhein etwa 2 km. talwärts befördert wurden.
gegen 1923	4	—	—	—	180	—	—	180	—	
Mithin 1924	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
weniger	3	—	—	—	167	—	—	167	—	
<b>2. Mannheim :</b>										
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Flosshafen und sonstigen Hafenteilungen										
1924	11	—	—	—	2 431	—	—	2 431	—	
gegen 1923	2	—	—	—	399	—	—	399	—	
Mithin 1924	9	—	—	—	2 032	—	—	2 032	—	
weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Abgang (Rhein) im Flosshafen :										
1924	6	—	—	—	3 551	—	—	3 551	—	
gegen 1923	2	—	—	—	3 676	—	—	3 676	—	
Mithin 1924	4	—	—	—	—	—	—	—	—	
weniger	—	—	—	—	125	—	—	125	—	
<b>3. Speyer :</b>										
Ankunft :										
1924	1	—	—	—	120	—	—	120	—	
gegen 1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mithin 1924	1	—	—	—	120	—	—	120	—	
weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

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	Beladene 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	—	—	—	—	—	—	—	—		
März	6	—	—	—	7 698 000	16 200	—	7 714 200		
April	6	—	—	—	7 400 094	18 900	—	7 418 994		
Mai	7	—	—	—	8 345 610	26 160	—	8 371 770		
Juni	6	—	—	—	7 195 512	21 000	—	7 216 512		
Juli	9	—	—	—	12 612 870	32 400	48 000	12 693 270		
August	7	—	—	—	10 861 626	21 300	183 000	11 065 926		
September	10	29 600	—	—	14 267 586	30 000	—	14 327 186		
Oktober	10	256 800	—	—	13 230 830	31 800	—	13 518 930		
November	8	260 800	—	—	9 818 760	34 680	—	10 114 240		
Dezember	5	9 200	—	—	4 696 200	4 800	—	4 710 200		
Zusammen 1924 ..	74	556 400	—	—	96 126 588	237 240	231 000	97 151 228	—	
gegen 1923...	39	501 120	—	—	58 282 056	130 920	—	58 914 096	—	
Mithin 1924	{ mehr	35	55 280	—	—	37 844 532	106 320	231 000	38 237 132	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft	587	113 288	15	—	—	—	—	113 303	—	
b) Abgang	95	98 310	270	—	—	—	—	98 580	—	

Die Zahl und das Gewicht der durch die Schiffbrücken der preussischen Rhein-strecke durchgegangenen Flösse hat betragen:

Jahr	An der Schiffbrücke zu				
	Coblenz		Cöln-Mülheim		
	Flösse				
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1924	100	130 671	85	197 725	
1924	63	97 581	58	188 275	
Mithin 1924	{ mehr	37	33 090	27	9 450
	{ weniger	—	—	—	—

Bei Coblenz wurden sämtliche Flösse von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 100 Flößen hatte das grösste ein Gewicht von 2 420 t, das kleinste ein Gewicht von 240 t. Unter den 100 Flößen hatten:

80 Flösse (grosse) ein Gewicht über 750 t,  
20 » (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
1924	41	39 667
1923	43	66 604
Mithin 1924	mehr weniger	— 26 937

Die Ausfuhr an Flossholz hat sonach um 40,4 % abgenommen.

#### IV. B. c) 2. Flossverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.<sup>1)</sup>

Main (Kostheim).

Anschreibestelle: Kostheim	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
Verkehr		
von dem Rhein her .....	—	—
nach dem Rhein hin .....	707	131 967,2
1924 zusammen...	707	131 967,2
1923 » ...	391	90 406
Mithin 1924	mehr weniger	41 561,2 —

Der Flossverkehr hat gegen das Vorjahr bei den Weissflößen und den Holländerflößen eine Zunahme erfahren.

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

Jahr	Weiches Holz (Weissflösse)			Hartes Holz (Holländerflösse)		
	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1924	118 079	110 329	131 599	320	80	368
1923	87 463	83 565	90 119	286	—	286
Mithin 1924	mehr weniger	26 764 —	41 480 —	34 —	80 —	82 —
in Prozenten...	35	32	46	12	—	29

<sup>1)</sup> In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Nebenflüsse und Seitenkanäle aufgeführt: Main, Merwede-Kanal und Keulsche Vaart. Für den Flossverkehr von und nach den übrigen Nebenflüssen und Seitenkanälen siehe Beilagen Seite 303.

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

Durch die Haltungen:

Jahr	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Flosszüge	mit Flößen	Flosszüge	mit Flößen	Flosszüge	mit Flößen
1924	4	13	—	—	—	—
1923	3	11	—	—	—	—
Mithin 1924	1	2	—	—	—	—
	mehr					
	weniger					

Merwede Kanal (Wilhelmina und Neue oder Grosse Schleuse zu Vianen).

Verkehr	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
nach der Waal hin .....	793	11 838
von der Waal her .....	—	—
1924 zusammen...	793	11 838
1923 » .....	384	5 807
Mithin 1924	409	6 031
	mehr	
	weniger	

Der Flossverkehr hat in der Anzahl der Flösse um 106,5 %, im Gewicht um 103,8 % zugenommen.

Merwede Kanal (Königinnenschleuse zu Vreeswijk).

Verkehr	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
in der Richtung nach Amsterdam	48	20 071
in der Richtung von Amsterdam	68	38 186
1924 zusammen..	116	58 257
1923 » .....	116	49 424
Mithin 1924	—	8 833
	mehr	
	weniger	

Der Flossverkehr hat dem Gewicht nach um 17,8 % zugenommen.

Keulsche Vaart.

Verkehr in Vreeswijk	Flösse	
	Anzahl	Länge m
von dem Rhein her .....	4	190
nach dem Rhein hin .....	2	114
1924 zusammen...	6	304

## IV. B. d) Rhein-See-Verkehr.

## 1. Die Rhein-See-Flotte.

Nach deutschen und niederl. Mitteilungen wurde unmittelbarer Rhein-See-Verkehr im Jahre 1924 mit 38 Rhein-See-Dampfern und 6 Motor-Seebooten betrieben, die insgesamt 34 111 t Tragfähigkeit besitzen. Nach der Tragfähigkeit auf dem Rhein geordnet sind dies die folgenden:

Lfde. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Grösste Tragfähigkeit auf dem Rhein (t)	Bemerkungen
				cbm	Register-tons			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Frankfurt	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	1 944	687	600	1 900	
2	Duisburg	»	»	1 920	678	600	1 725	
3	Düsseldorf	»	»	1 919	678	600	1 575	
4	Elbing III	Fr. Schichau	Elbing	1 386	489	600	1 396	
5	Elbing VIII	»	»	1 398	493	750	1 370	
6	Borussia	Cöln.-Reederei A.-G.	Cöln	1 496	528	550	1 350	
7	Bavaria	»	»	1 567	553,3	550	1 350	
8	Energie	»	»	1 512	533,82	600	1 340	
9	Badenia	»	»	1 445	510	550	1 300	
10	Karlsruhe	Hamburg Amerika-Linie	Hamburg	1 494	527,58	500	1 200	
11	Strassburg	»	»	1 562,6	552	500	1 200	
12	Mannheim	»	»	1 491,5	526,51	500	1 200	
13	Bonn	Friedr. Olsen	Oslo	1 453,3	513	550	1 200	
14	Phœbus	Neptun	Bremen	1 025	362	350	960	
15	Aubij		London	nicht bekannt			963	
16	Pallas	Neptun	Bremen	1 047	370	300	900	
17	Jupiter	»	»	933	329	270	875	
18	Ariadne	»	»	1 058	373	370	870	
19	Thalia	»	»	809	286	250	827	
20	Stella	»	»	834	294	250	819	
21	Venus	»	»	1 023	361	360	782	
22	Elbing II	Fr. Schichau	Elbing	1 075	379	250	774	
23	Diana	Neptun	Bremen	848	300	270	760	
24	Fortuna	»	»	861	304	350	700	
25	Castor	»	»	906	320	250	640	
26	Pollux	»	»	905	319	250	640	
27	Themis	»	»	777	274	250	612	
28	Rhea	»	»	831	293	300	600	
29	Luna	»	»	791	279	300	560	
30	Flora	»	»	556	196	200	559	
31	Iris	»	»	571	201	200	557	
32	Elbing I	Fr. Schichau	Elbing	787	278	300	550	
33	Aldebaran	Deutsch-Skandinavische Reederei Hahn und Nebert	Hamburg	510,9	180,34	225	511	
34	Ostfahrt	»	»	429	151	275	429	
35	Lord Wolseley	Englischer Staat	London	nicht bekannt			450	
36	Katherine	»	»	nicht bekannt			424	
37	W. N.	»	»	nicht bekannt			160	
38	Sir Redvers Buller	»	»	nicht bekannt			143	
							34 111	
1	Enseli	Rus-Transit	Petrograd	1 332,37	470,80	2 × 260	1 332	Motor-Seeboote
2	Chamadom	»	»	1 216,64	429,21	2 × 270	1 217	
3	Mangan	Ernst Komroski	Hamburg	847,8	299,28	250	848	
4	Methan	»	»	841,17	297,23	220	841	
5	Monhon	»	»	nicht bekannt			778	
6	Erica Trees	Max Trees	»	5 339	188	240	534	

## 2. Der Rhein-See-Dampferverkehr.

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

1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft «Neptun» zu Bremen. Beförderte Gütermengen im Jahre 1924 zu Berg 23 908 t, zu Tal 32 097 t.
2. Kölner Reederei A. G. in Köln. Beförderte Gütermengen zu Berg 25 748 t zu Tal 25 484 t.
3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei «F. Schichau» zu Elbing. Beförderte Gütermengen 3 915 t.
4. Die Hamburg-Rhein-Linie, Hamburg.
5. Firma Edmund Halm und Co., in Köln.

Der Verkehr der Rheinseedampfer der bisher in Köln endigte, hat sich im Jahre 1924 bis Frankfurt erstreckt.

## 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-Segelverkehr.

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

Während die Mehrzahl der Rhein-See-Segler, gleich wie die Dampfer, den Rhein nur bis Köln hinauf befahren, kamen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden. Im Berichtsjahr kamen 6 englische und holländische Segelschiffe 29 mal nach Remagen, um dort zu laden.

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

Hinzugefügt wird noch, dass folgende Gütermengen befördert wurden:

a) Zufuhr im Jahre 1924.....	16 045 Tonnen
Zufuhr im Jahre 1923.....	7 898 Tonnen
also 1924 mehr...	8 147 Tonnen
b) Abfuhr im Jahre 1924.....	16 776 Tonnen
Abfuhr im Jahre 1923.....	4 885 Tonnen
also 1924 mehr.....	11 891 Tonnen

## Anzahl der Rhein-Seeschiffe.

Jahr	Eingelaufen			Abgefahren			Insgesamt
	beladen	leer	zusammen	beladen	leer	zusammen	
1924	92	96	188	98	96	194	382
1923	31	27	58	23	30	53	111
Mithin 1924	61	69	130	75	66	141	271
} mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—

## IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahr 1924 liegen folgende Angaben vor:

### A. Schweiz.

#### Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft

mit einem Kapital von 3,5 Millionen Schweizer Franken und dem Sitz in Basel.

Das Kapital wurde ausschliesslich von der schweizerischen Industrie und dem schweizerischen Handel sowie von Behörden gezeichnet. Die Bundesbahnen, die Mehrzahl der Kantone und die « Association des Usines à Gaz suisses » gehören zu den Hauptaktionären.

Die Gesellschaft hat sich an der Gründung der « Société Franco-Suisse de Navigation S. A. » in Strassburg beteiligt und wird von ihr in Strassburg vertreten. Deutsche Vertretungen in Kehl, Mannheim und Ruhrort. Agenten in Antwerpen: R. Moor Frères et Cie S. A. In Rotterdam hat sich die Gesellschaft an der Gründung der « N. V. Nederlandsch-zwitsersche Rijnvaartmaatschappij » beteiligt.

Besitzt im Hafen von Klein-Hüningen—Basel: eine Werfthalle, zwei elektrische Kranen, einen Getreidesilo von 11.000 t Aufnahmefähigkeit. In Strassburg ist eine Werfthalle im Bau, die mit zwei elektrischen Kranen ausgestattet sein wird.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

- 4 Radschleppern mit zusammen 4.330 P. S.,
  - 2 Schraubenschleppern mit zusammen 470 P. S.,
  - 13 Kähnen mit zusammen 12.407 t Tragfähigkeit,
- ausserdem einem Schwimmkran.

In 1924 hat die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft ungefähr 165.000 t befördert.

### B. Frankreich.

#### Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 15 Millionen Francs und dem Sitz in Strassburg.

Die Gesellschaft bildet eine Gruppe mit:

der Stadt, der Handelskammer, der « Société pour l'Expansion du Port de Strasbourg », den französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften, den in Betracht kommenden, französischen Eisenbahngesellschaften und den grossen Industrieverbänden, die an diesem nationalen Werk mitarbeiten können, nämlich dem « Comité des Forges », dem « Comité des Armateurs », den « Houillères du Nord et du Pas-de-Calais », den « Mines de Potasse d'Alsace » usw.

Die Gesellschaft besitzt im Ausland vier Filialen mit folgenden Anlagen:

**M a n n h e i m:** Ein sechsstöckiges Gebäude, das einen Flächeninhalt von 3860 qm bedeckt mit Silos und Getreidespeichern, zwei Paternosterwerken, zwei elektrischen Kranen.

**R h e i n a u:** Ein am Rheinufer gelegenes Gelände, ein am Ufer des ersten Hafenbeckens gelegenes Gelände. Auf letzterem können ungefähr 40.000 Tonnen Kohlen gelagert werden, zwei elektrischen Portalkranen.

**Ludwigshafen:** Ein Lagerhaus, das einen Flächeninhalt von 2000 qm bedeckt; drei elektrischen Kranen.

**Duisburg-Ruhrort:** Einen Umschlagsplatz, der einen Flächeninhalt von 3.700 qm und ein Lagerhaus, das einen Flächeninhalt von 1800 qm bedeckt, zwei Portalkranen.

**Köln:** Ein Lagerhaus, das einen Flächeninhalt von 2.450 qm bedeckt mit drei abgeteilten Hallen; drei hydraulischen Kranen.

**Rotterdam:** (N. V. Algemeene Rijnvaart Maatschappij), ein zweistöckiges Gebäude, das einen Flächeninhalt von 10 Ar bedeckt mit einem Lager; drei elektrischen Kranen.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

24 Radschleppern mit zusammen 27.580 P.S.,

21 Schraubenschleppern mit zusammen 7.385 P.S.,

12 Hafenleuchtern,

6 Schwimmkranen.

Im Jahre 1924 hat die Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin an Gütern geschleppt:

Von der Ruhr..... 2.251.000 t

Zugang in Strassburg..... 1.565.000 t

Abgang von Strassburg (geladene Kähne: 635) (leere Kähne: 1131) 512.800 t

Zusammen..... 4.328.800 t

#### Société Alsacienne de Navigation Rhénane

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 7.000.000 frs. und dem Sitz in Strassburg.

Agenturen in Kehl, Mannheim-Ludwigshafen, Duisburg-Ruhrort, Rotterdam, Antwerpen, Dunkerque, Le Havre, Bordeaux, Bayonne, Marseille, Hamburg.

Die Anlage in Strassburg (Bassin du Commerce) und in Kehl (Zone B) bestehen aus geräumigen Lagerhäusern, die 40.000 Tonnen Güter aufnehmen können und Getreidesilos mit einem Fassungsvermögen von 30.000 Tonnen.

Die Umschlagseinrichtungen können täglich mehr als 5.000 t bewältigen.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus: 68 Kähnen mit zusammen 90.000 t Tragfähigkeit.

Im Jahr 1924 sind zu Berg und zu Tal insgesamt 762.000 t Güter befördert worden, namentlich Kohle, Holz, Getreide, Erze und Kali.

In den Lagerhäusern wurden im gleichen Jahr 405.000 t umgeschlagen.

#### Société Française de Navigation Rhénane

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 10.000.000 frs. und dem Sitz in Paris.

Agenturen in Strassburg, Mannheim, Köln, Duisburg-Ruhrort, Rotterdam und Antwerpen.

Die Strassburger Anlage besteht aus einem Lagerhaus mit einem Fassungsvermögen von ungefähr 10.000 Tonnen, das mit geräumigen Silos, den nötigen Räumen zur Einlagerung von Getreide, sowie mit Kellern für die Einlagerung anderer Güter versehen ist. Es sind vier elektrische Kranen von je fünf Tonnen Tragkraft vorhanden.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

103 Kähnen mit zusammen 123.000 t Tragkraft.

Im Jahre 1924 sind durch die Gesellschaft befördert worden:

Zu Berg: 86.292 t Getreide,  
344.418 t Reparationskohle,  
2.053 t sonstige Güter;  
Zu Tal: 87.064 t Kali,  
22.280 t Soda,  
505.828 t Reparationskohle,  
17.900 t Erze,  
6.585 t sonstige Güter.

1.072.420 t zusammen.

«Le Rhin», Société Générale de Navigation et d'Entrepôt

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 10.000.000 Francs und dem Sitz in Strassburg.

Korrespondenten der Compagnie Générale de Navigation: Le Havre, Paris, Lyon, Marseille.

Filialen in Antwerpen und Rotterdam; Agenturen in allen Rheinhäfen.

Die Anlage der Gesellschaft besitzt zwei Paternosterwerke, drei elektrische und drei Dampfkranen. Die Speicher- und Siloanlagen, die 12.000 Tonnen aufnehmen können und ihre besonderen Maschinenanlagen für Lagerung und Behandlung von Getreide setzen die Gesellschaft in die Lage, aus dem Transport dieser Produkte eine Spezialität zu machen. Sie besitzt einen Lagerplatz von 8000 qm der 20.000 t Kohlen aufnehmen kann.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

71 Kähnen mit zusammen 90.000 t Tragfähigkeit, und hat im Jahre 1924 900.000 t Güter befördert.

### C. Deutschland.

a) Baden:

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal					
	mit eigenen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eigenen 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 Rheinschiffahrt u. Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1924 verglichen mit dem Jahr 1923 betrug:											
1924	2 643	2 246 393	195	147 098	2 393 491	778	563 155	87	50 455	613 610	
1923	666	584 500	4	4 231	588 731	243	190 508	6	3 790	194 298	
Mithin 1924	mehr	1 977	1 661 893	191	142 867	1 804 760	535	372 647	81	46 665	419 312
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1924 verglichen mit dem Jahr 1923 betrug:											
1924	987	838 845	119	109 226	948 071	254	147 454	—	—	147 454	
1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	



Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal				
	mit eigenen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eigenen 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 1924 verglichen mit dem Jahre 1923 betrug:										
1924	—	—	28	15 706	15 706	—	—	112	74 416	74 416
1923	—	—	3	1 813	1 813	—	—	24	16 241	16 241
Mithin 1924	mehr	—	25	13 893	13 893	—	—	88	58 175	58 175
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahre 1924 verglichen mit dem Jahre 1923 betrug:										
1924	55	47 850	5	2 465	50 315	21	13 900	56	leer	13 900
1923	4	2 863	—	—	2 863	10	5 906	—	—	5 906
Mithin 1924	mehr	51	44 987	5	2 465	47 452	11	7 994	56	7 994
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Der Verkehr der Rhenania-Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiss in Mannheim betrug im Jahre 1924 verglichen mit dem Jahre 1923:										
1924	—	359 916	—	485 396	845 312	—	271 135	—	410 917	682 052
1923	—	207 567	—	154 383	361 950	—	153 007	—	51 182	204 189
Mithin 1924	mehr	152 349	—	331 013	483 362	—	118 128	—	359 735	477 863
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Bayern.										
Entsprechende Firmen kommen in der Bayerischen Pfalz nicht in Frage.										
c) Hessen.										
Keine Veränderungen.										
d) Preussen.										
Fehlannonce.										

## D. Niederland.

## Nieuwe Rijnvaart Maatschappij

Naamlooze Vennotschap mit einem Kapital von 2.000.000 Gulden.

Generaldirektion in Amsterdam.

Agenturen in den hauptsächlichsten Rheinhäfen bis nach Strassburg, desgl. in Frankfurt am Main.

Besitzt in Amsterdam grosse Lagerhäuser, die mit elektrischen Kranen und allen anderen Anlagen für die Verladung, den Umschlag und die Einlagerung aller Arten von Gütern eingerichtet sind.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus:

- 32 Schraubengüterdampfern mit zusammen 23.102 t Tragfähigkeit,
- 23 Rheinkähnen mit zusammen 16.648 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1924 sind befördert worden:

zu Berg	235.974 t
zu Tal	241.061 t
zusammen	477.035 t

## Nederlandsche Stoombootrederij

Naamlooze Vennotschap mit einem Kapital von 750.000 Gulden.

Generaldirektion in Rotterdam.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus 9 Salondampfern, mit welchen sie einen regelmässigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim zur Beförderung von Personen und Gütern, sowie zwischen Cöln und Mainz einen speziellen fahrplanmässigen Personenverkehr unterhielt. Diese Dampfer haben zusammen eine Tragfähigkeit von 2.440 t und können je 1110/1850 Personen befördern.

## Naamlooze Venootschap Reederij voorheen J. Königsfeld

Naamlooze Vennotschap mit einem Kapital von 1.500.000 Gulden.

Generaldirektion in Rotterdam.

Agenturen in allen Rhein- und Mainhäfen.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus:

- 13 Güterdampfern
- 2 Güter-Motorbooten } mit zusammen ungefähr 11.000 t Tragfähigkeit.
- 4 Rheinkähnen mit zusammen ungefähr 4.200 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1924 sind befördert worden:

zu Berg:	112.331 t
zu Tal:	45.442 t
zusammen	157.773 t

## Johs. Otten &amp; Zoon's Transport-Gesellschaft

beförderte zu Berg 680.400 t Güter.

**E. Belgien.**

**Société Anonyme de Transports Plouvier & Cie.**

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Filialen in Gent, und Rotterdam; Agenturen in allen Rheinhäfen.

Hat die Direktion der Gesellschaften « Rhin-Escaut » und « Rijn-Schelde ». <sup>1)</sup>

Besitzt in Antwerpen einen geschlossenen Lagerschuppen der einen Flächeninhalt von 1600 qm bedeckt und mit vier hydraulischen Kranen versehen ist.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 82 Kähnen mit zusammen 75.571 t Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1924 sind befördert worden:

365.000 t zu Berg,

445.000 t zu Tal.

810.000 t zusammen.

**Société Belge de Navigation Fluviale**

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 4.000.000 fr. und dem Sitz in Antwerpen.

Filialen oder Agenturen in Brüssel, Gent, Dordrecht, Rotterdam, Amsterdam, Duisburg, Köln, Mainz, Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Strassburg, Basel.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

30 Rheinkähnen mit zusammen 40.000 t Tragfähigkeit,

23 Rheinkähnen mit zusammen 31.000 t Tragfähigkeit.

(Diese 23 Schiffe sind Eigentum des Staates.)

Es sind durch die Gesellschaften befördert worden im Jahre 1924:

zu Berg: 192.000 t

zu Tal: 455.000 t

zusammen 647.000 t

## IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

### a) Frachten.<sup>2)</sup>

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 Frachtenotierungen 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.

<sup>1)</sup> Unterhält mit der « Société Française de Navigation rhénane » in Strassburg einen regelmässigen Kahndienst von und nach allen Rheinhäfen.

<sup>2)</sup> Die Beilagen befinden sich auf Seite 313.

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.** — Im Gegensatz zur Frachtenbildung auf der Rheinstrecke unterhalb Basel werden die Frachtsätze für die Strecke Strassburg — Basel in gegenseitiger Konkurrenz der an der Fahrt nach Basel beteiligten Reedereien oder auf dem Wege der Verständigung zwischen denselben gebildet. Sie sind als Anschlussfrachten zu betrachten und sind naturgemäss im Vergleiche zur Länge der Strecke verhältnismässig hoch. Im Frühjahr 1924 konnten für den Transport auf der genannten Strecke folgende Frachten pro Tonne notiert werden:

Getreide ..... fr. 5,— bis 5,50

Kohlen ..... » 4,75 bis 5,30

Verschiedene Güter und Kolonialwaren, durchschnittl. » 6,—

Sehr niedrige Wasserfrachten sind im Talverkehr zu verzeichnen.

Im allgemeinen bleiben die Sätze für den Güterumschlag in den Basler Hafenanlagen in gleicher Höhe wie im Jahre 1923.

Schweizerischerseits wird folgendes bemerkt: Bessere Frachtenverhältnisse wird zweifellos die Stromregulierung bringen.

2. **Frankreich:** Die Kosten für Einladen, Ausladen, Versicherung und Leichtern sind in den Frachtsätzen nicht (inbegriffen). Für die drei verschiedenen Schiffgrössen lassen sich nach Mitteilung der Interessenten getrennte Angaben nicht machen. Infolge Fehlens der nötigen Unterlagen konnten nur für die Stromstrecken Antwerpen—Strassburg und Strassburg—Antwerpen Angaben gemacht werden.

3. **Baden.** — Keine Erläuterungen.

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 1924:

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 1924 für 100 kg in holl. Gulden:

Monat	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

5. Hessen. — Verbindliche Angaben können mangels Unterlagen bei den in Frage kommenden Schifffahrtsunternehmungen nicht gemacht werden.

6. Preussen. — Die Schifferbörse in Ruhrort hat die Frachtnotierungen im Jahre 1924 wieder aufgenommen.

7. Niederland. — In Dordrecht fanden Frachtnotierungen nicht statt.

8. Belgien. — Keine Erläuterungen.

Für die Übersichten siehe Beilage, Seite 313.

#### b) Versicherungswesen.

Folgende Mitteilungen liegen vor:

Schweiz. — Die Güterversicherung findet auf der Strecke Strassburg—Basel meistens nach einem festen Tarif statt. Die Kaskoversicherungen richten sich nach den jeweiligen Vereinbarungen der Reedereien mit den verschiedenen Versicherungsgesellschaften. Für die Strecke Strassburg—Basel wird eine Zusatzprämie bezahlt, die jedes Jahr auf kürzere oder längere Zeit vereinbart wird, je nach den Verkehrsverhältnissen und deren Höhe je nach den Abmachungen unterschiedlich ist. Die Versicherungen sind von Gesellschaften verschiedener Länder übernommen worden.

Frankreich. — Keine Angaben.

Baden. — Keine Angaben.

Bayern. — Keine Angaben.

Hessen. — Keine Angaben.

Preussen. — Im Jahr 1924 wurden 1392 Schiffe nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbands klassifiziert, gegen 840 im Vorjahr.

Von diesen 1392 Schiffen waren

1392 eiserne Schiffe, nämlich 1117 der Klasse A<sup>1</sup>  
271 der Klasse A<sup>2</sup>  
4 der Klasse A<sup>3</sup>.

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preussischen Gesellschaften waren ausgangs 1924 versichert:

- |                                     |     |             |           |               |
|-------------------------------------|-----|-------------|-----------|---------------|
| 1. « Harmonie » (Coblenz-Neuendorf) | 149 | Schiffe mit | 179.176 t | Tragfähigkeit |
| 2. « Germania » (Duisburg-Ruhrort)  | 115 | —           | 122.840 t | —             |
| 3. « Gute Hoffnung » (Mülheim-Ruhr) | 73  | —           | 76.233 t  | —             |
| 4. « Vater Rhein » (Mülheim-Ruhr)   | 59  | —           | 65.797 t  | —             |

Bei der vorwiegend aus preussischen Schiffen bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft « Jus et Justitia » mit dem Sitz in Mannheim waren ausserdem für das Jahr 1924 versichert: 231 Schiffe mit 215.010 t Tragfähigkeit und 5.174.000 fl. Versicherungswert.

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 6/10 des Friedensmarkbetrages in Gulden versichert. Für das erste neue Geschäftsjahr laufend vom 1. Mai bis 31. Dezember 1923, wurden an Prämien 0,30 fl. 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 500,— fl. bei einer Prämie von 1 % bzw. 1/2 % 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. Januar 1924 auch für diese Strecken Guldenprämien zur Erhebung gelangen.

Die Prämien betragen 1924: 0,30 fl. für die Tonne, 1/2 % für Möbel, 1/2 % für Fracht und 20 % Mehrversicherung zur Prämie von 3/8 %. Ausserdem Zuschlagsprämien für Kanal und Oberrhein 7.139,40 fl. und für Belgien und Steinlöschplätze 1.890,10 fl.

2. « Germania ». — Der Versicherungswert betrug 4.376.590 fl.

3. « Gute Hoffnung ». — Der Versicherungswert betrug im Jahre 1924 2.798.300 Mk.

4. « Vater Rhein ». — Die Versicherungsprämie betrug 1 G.-M. für die Tonne Tragfähigkeit und das Jahr.

5. « Jus et Justitia ». — Im Jahre 1924 wurde 0,375 fl. für die Tonne Tragfähigkeit erhoben.

Niederland. — Die Schiffe sind grösstenteils versichert gegen feste Prämie auf Börsenpolice, auch bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften.

Eingreifende Änderungen fanden nicht statt.

Belgien. — Keine Angaben.