

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.¹⁾

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.²⁾

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 ³⁾ , |
| 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.

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

²⁾ 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.

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

1. Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe 1¹⁾ 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 ²⁾ t | 18.561.889 t | mithin 1924 | mehr 32.333.330 t |

Die Verkehrs u n a 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 Zufuhr³⁾ 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 t⁴⁾

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 t⁵⁾

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.

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

²⁾ 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.

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

⁴⁾ 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.

⁵⁾ 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 | | | |
|---|--------------|--------------|-------------|------|--------------|
| 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 Nebenflüssen¹⁾ 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

¹⁾ 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 ₅ | 3 480 552 ₅ | 37 102 268 ₈ | + 13 595 138 ₃ | + 5,4 |
| 1910 | 81 142 038 ₅ | 3 870 067 ₅ | 42 506 053 | + 5 403 784 ₂ | + 14,3 |
| 1911 | 85 271 825 ₅ | 3 864 776 ₅ | 44 568 301 | + 2 062 248 | + 4,8 |
| 1912 | 95 754 205 ₅ | 4 088 264 | 49 921 234 ₈ | + 5 352 933 ₈ | + 12,0 |
| 1913 | 104 861 597 ₇ | 4 263 552 | 54 562 574 ₅ | + 4 641 339 ₇ | + 9,3 |
| 1914 | 76 988 185 ₅ | 2 986 006 | 39 987 095 ₈ | - 14 575 478 ₇ | - 26,7 |
| 1915 | 40 651 472 | 2 142 688 | 21 397 080 | - 18 590 015 ₈ | - 46,5 |
| 1916 | 42 908 288 | 2 243 033 | 22 575 660 ₅ | + 1 178 580 ₅ | + 5,5 |
| 1917 | 40 662 152 | 2 390 208 | 21 526 180 | - 1 049 480 ₅ | - 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 ¹⁾ | 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.

¹⁾ 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 Vermittlung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen ;
2. die Fahrten der Fähranstalten ;
3. die Leichterungen ;
4. der Verkehr zwischen den Häfen, Lösch- und Ladestellen derselben Gemeinde und zwischen denen mehrerer Gemeinden, die als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind (sogenannter Nahverkehr).
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. ¹⁾

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 ²⁾ | — | 213 375 | — | 73 220 ²⁾ | 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.

¹⁾ 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.

²⁾ 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.¹⁾

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 — |

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 — |

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

¹⁾ 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 ¹⁾ | 6 103 724 | 140 120 ²⁾ | 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.

¹⁾ Ausserdem betrug der Verkehr von dem Neckar nach Mannheim 239.744 t.

²⁾ 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 ⁽¹⁾ | 491 592 | 7 997 | 499 589 | 6 631 | 110 084 | 116 715 | 616 304 |
| 1923 ⁽²⁾ | — | — | — | — | — | — | — |
| 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 weniger | | 130 910 | 18 778 | 9 222 | 28 000 | 148 267 |
| | — | 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.

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

²⁾ Für das Jahr 1923 liegen keine Schiffahrtsergebnisse 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.¹⁾

| 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 ¹⁾ | 216 669 ²⁾ | 81 090 | 1 607 | 82 697 | — ³⁾ | 3 | 921 | 924 | — ³⁾ |
| 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.

¹⁾ Die Angaben für Gustavsburg sind nur für die Monate November und Dezember geliefert.

²⁾ Laut Angabe der Eisenbahn Regie.

³⁾ 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 | — — | — — | — — | 115 613 | 100 090 | — |
| | 247 086 | 51 406 | 298 492 | 15 523 | — | — | 198 402 |

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, Rohzucker 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 | 507 201 | 94 760 | 601 961 | 8 450 | 196 045 | 204 495 | 806 456 |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | — | — | — | — | — | — |

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 Duisburg¹⁾.

| 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 | 1 146 932 | 350 857 | 1 497 789 | 5 335 708 | 8 553 015 | 13 888 723 | 15 386 512 |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | — | — | — | — | — | — |

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.... 463.661²⁾t

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1924 zusammen.. 108.394 t³⁾

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 |

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

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

³⁾ 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 ¹⁾ | 1 156 958 ²⁾ |
| | 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 | mehr weniger | 8 068 1 113 | 9 181 | 111 481 | 289 552 | 401 033 | 410 214 |

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 | mehr weniger | 1 523 175 72 199 | 1 595 374 | 808 153 | 1 485 559 | 2 293 712 | 3 889 086 |

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 | mehr weniger | 470 418 29 705 | 500 123 | 281 390 | 316 424 | 597 814 | 1 097 937 |

¹⁾ Ausserdem 261.489 t Bootekohlen.

²⁾ Ausserdem 74.907 t Bootekohlen.

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 ¹⁾ | 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 |
| I. Eisenerz²⁾: | | | | | | |
| 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 |

¹⁾ 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.

²⁾ 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 |
| II. Getreide:¹⁾ | | | | | | |
| 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 % |
| III. Holz. | | | | | | |
| 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 % |
| IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks. | | | | | | |
| 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 % |
| V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art: | | | | | | |
| 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 % |

¹⁾ 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 |
| Karlsruhe. | | | | | | |
| 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 |
| Mannheim. | | | | | | |
| 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 |
| Mainz. | | | | | | |
| 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 |
| Köln. | | | | | | |
| 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 |
| Neuss. | | | | | | |
| 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 |
| Düsseldorf. | | | | | | |
| 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 |
| Crefeld mit Uerdingen. | | | | | | |
| 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 |
| Duisburg-Ruhrorter Häfen.¹⁾ | | | | | | |
| 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 |

¹⁾ 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 1924¹⁾.

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.

¹⁾ 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 | — | 361 007 | — | — | 33 237 | 394 244 |
| | weniger | — | — | — | — | — | — |

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 | — | — | — | — | 169 177 | 101 777 |
| | weniger | — | 67 400 | — | — | — | — |

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 ¹⁾ | 168 | • | • | 970 ¹⁾ | 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 ²⁾ | 43 | • | • | 167 ²⁾ | 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 |

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

²⁾ Die Angaben erstrecken sich vom 1. November mit 31. Dezember 1924.

• Pehlangaben.

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 |
|------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------|--|------------------------|
| H ün i n g e n : | | | | | | | |
| 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 |
| M a x i m i l i a n s a u : | | | | | | | |
| 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 |
| S p e y e r : | | | | | | | |
| 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 Lobith¹⁾ zusammengestellt.

Es fuhrten 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).

¹⁾ 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 1924.¹⁾

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).

| J a h r | 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.

¹⁾ 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 |
| 1924 zusammen | 5 890 | 9 146 | 15 036 | 6 206 534 |
| 1923 » | 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 | |
| 1924 | 12 752 | 10 655 | 23 407 | |
| 1923 | 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 |
| 1924 zusammen | 10 471 | 5 100 | 15 571 | 2 370 758 |
| 1923 „ | 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 | 85 752 | 50 567 | 136 319 |
| } mehr | — | — | — |
| } 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 | | | |
| 1. Karlsruhe : | | | | | | | | | | |
| 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 | — | |
| 2. Mannheim : | | | | | | | | | | |
| 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 | — | |
| 3. Speyer : | | | | | | | | | | |
| 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.¹⁾

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 |

¹⁾ 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-tonns | | | |
| 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 hauptsächlichen Rheinhäfen bis nach Strassburg, desgl. in Frankfurt am Main.

Besitz 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
 - 4 Rheinkähnen mit zusammen ungefähr 4.200 t Tragfähigkeit.
- mit zusammen ungefähr 11.000 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1924 sind befördert worden:

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

Johs. Otten & 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 ». ¹⁾

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.²⁾

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.

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

²⁾ 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 Rheinstraße 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 A¹
271 der Klasse A²
4 der Klasse A³.

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.