

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257689](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257689)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der in den Beilagen 1 zu IV, A, a, Seite 169 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.

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 Zollstelle in Lobith¹⁾.

In den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 167, Nr. 1-38) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

1. Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe I Seite 170, betrug in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen

	1925	1924			
die Zufuhr	28.295.979 t	24.158.754 t	mithin 1925 mehr	4.137.225 t	
die Abfuhr	30.044.939 t	26.736.465 t	» 1925 »	3.308.474 t	
Zusammen	58.340.918 t	50.895.219 t	mithin 1925 mehr	7.445.699 t	

Die Verkehrs z u n a h m e in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 17,12% gegen 111% Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 12,37% gegen 278% Zunahme im Vorjahr, im ganzen 14,62% gegen 164% Zunahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen :

	1925	1924			
der Verkehr z u B e r g	33.879.804 t	30.873.075 t	mithin 1925 mehr	3.006.729 t	
der Verkehr z u T a l	24.461.114 t	20.022.144 t	» 1925 »	4.438.970 t	
Zusammen	58.340.918 t	50.895.219 t	mithin 1925 mehr	7.445.699 t	

mithin in der Richtung zu Berg 9,74%, in der Richtung zu Tal 22,17% Zunahme, gegen 164% und 191% Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Die Karten hinter Seite 355 stellen ein Vergleich zwischen dem Gesamthafenverkehr verschiedener Häfen sowie den Rheinverkehr zu Berg und zu Tal dar.

²⁾ Die Zahlen von Emmerich können infolge unvollständiger Angaben nicht gegeben werden.

In den minderwichtigen deutschen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen wird nur die Zufuhr¹⁾ angeschrieben und das Ergebnis für jeden Uferstaat in einer Summe mitgeteilt.

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

39. in Frankreich	2.564 t
40. » Baden	24.357 t
41. » Bayern	12.087 t
42. » Hessen	52.953 t
43. » Preussen	444.799 t
Zusammen	1925 536.760 t
gegen	1924 386.078 t

Sonach gegen das Vorjahr ... 150.682 t oder 39,02% Zunahme, gegenüber 32,5% Zunahme im Vorjahr.

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

im Berichtsjahr ...	58.877.678 t
im Vorjahr	51.281.297 t

mithin in 1925 mehr 7.596.381 t

also ergibt sich eine Zunahme von 14,83%, gegen 17,2% Zunahme im Vorjahr.

2. Von den niederländischen, belgischen und französischen Häfen (siehe Liste auf Seite 167, Nr. 44-67) wird der Verkehr von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze von der niederländischen Zollstelle in Lobith angeschrieben.

Es betrug nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe 2:

	1925	1924	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	24 183 646 t	19 954 849 t	mithin 1925 mehr 4 228 797 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	15 347 590 t	11 863 499 t	mithin 1925 mehr 3 484 091 t
Zusammen	39 531 236 t	31 818 348 t	mithin 1925 mehr 7 712 888 t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 24,24%, gegen 16,3% Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr 21,19%, in der Abfuhr nach dem Rhein hin 29,31% zugenommen, gegen 30,47% und 65,7% Zunahme im Vorjahr.

Es ist beschlossen worden, ab 1923 sowohl in den belgischen Fluss- und Seehäfen als auch in den französischen Fluss- und Seehäfen, die über die Niederlande mit dem Rhein in Verbindung stehen, an Ort und Stelle Lokalstatistiken des direkten Verkehrs von und nach dem oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze gelegenen Teil des Rheins aufstellen zu lassen, trotzdem aber auch mit der Veröffentlichung der vollständigen Statistiken der deutsch-niederländischen Grenze 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 könnten vielleicht für die in Frage kommenden Häfen, nachdem sie nach und nach vervollkommen sind, an deren Stelle treten.

¹⁾ In Jahresbericht 1924 ist auf Seite 52 mitgeteilt worden, dass ab 1925 auch die Abfuhr in diesen Häfen angeschrieben und im Jahresbericht veröffentlicht werden wird. Leider können wegen fehlender Angaben noch keine Veröffentlichungen gemacht werden.

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, die in den letzten Jahren zwischen diesen Zahlen bestanden, treten nun nicht mehr in Erscheinung.

Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrügge	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Französische Häfen (Maas)	65. Französische Häfen (Schelde)	66. Andere französische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	3 028 825	1 015 563	153 453	36 143	1 733 799	65 559	41 327	57 443
Lobith	3 126 815	1 155 618	147 767	43 423	1 768 912	24 904	36 777	—

Gesamtsumme der belgischen Häfen:

Lokalstatistiken 5.967.783 t

Lobith 6.242.475 t

Gesamtsumme

der französischen Häfen:

Lokalstatistiken .. 164.369 t

Lobith 61.681 t

Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrügge	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Französische Häfen (Maas)	65. Französische Häfen (Schelde)	66. Andere französische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	1 486 220	58 480	4 851	—	451 330	233	17 799	51 299
Lobith	1 600 904	122 792	—	—	295 098	904	200	—

Gesamtsumme der belgischen Häfen:

Lokalstatistiken 2.010.881 t

Lobith 2.018.794 t

Gesamtsumme

der französischen Häfen:

Lokalstatistiken ... 69.331 t

Lobith 1.104 t

3. Von den überseeischen Häfen (siehe Liste auf Seite 167, Nr. 67-75) wird der Verkehr von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze von der niederländischen Zollstelle in Lobith aufgezeichnet.¹⁾

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

	1925	1924		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	202.800 t	130.182 t	mithin 1925 mehr	72.618 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	134.077 t	81.166 t	» 1925 »	52.911 t
Zusammen	336.877 t	211.348 t	mithin 1925 mehr	125.529 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein 55,78% in der Abfuhr 65,18% im ganzen um 59,39% zugenommen, gegen 174,5% Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Siehe Bemerkung ² Seite 53.

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:

	1925	1924		1925	1924
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	24.386.446 t	20.085.031 t	mithin 1925 mehr	4.301.415 t	
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	15.481.667 t	11.944.665 t	» 1925 »	3.537.002 t	
Zusammen	39.868.113 t	32.029.696 t	mithin 1925 mehr	7.838.417 t	

Die Verkehrszunahme beträgt somit 24,47 %, gegen 163,1 % Zunahme im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 21,41 %, die Zunahme in der Abfuhr 29,61 %, gegen 304,1 % und 65,8 % Zunahme im Vorjahr.

Der Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1 zu IV, A, b, Seite 257:

	1925	1924		1925	1924
Durchfuhr vom Rhein	4.565.026 t	3.458.362 t	mithin 1925 mehr	1.106.664 t	
Durchfuhr nach dem Rhein	8.036.399 t	7.894.307 t	» 1925 »	142.092 t	
zusammen	12.601.425 t	11.352.669 t	mithin 1925 mehr	1.248.756 t	

Die Verkehrszunahme beträgt somit 11 %. Die Zunahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 32 %, und in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 1,79 %.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs) 39.868.113 t den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 58.877.678 t

so ergibt sich im Jahre 1925 als Gesamthafenverkehr 98.745.791 t
gegen 1924 82.742.839 t
Sonach 1925 mehr 16.002.952¹⁾t

oder 19,34 % Zunahme, gegen 168¹⁾% Zunahme im Vorjahre.

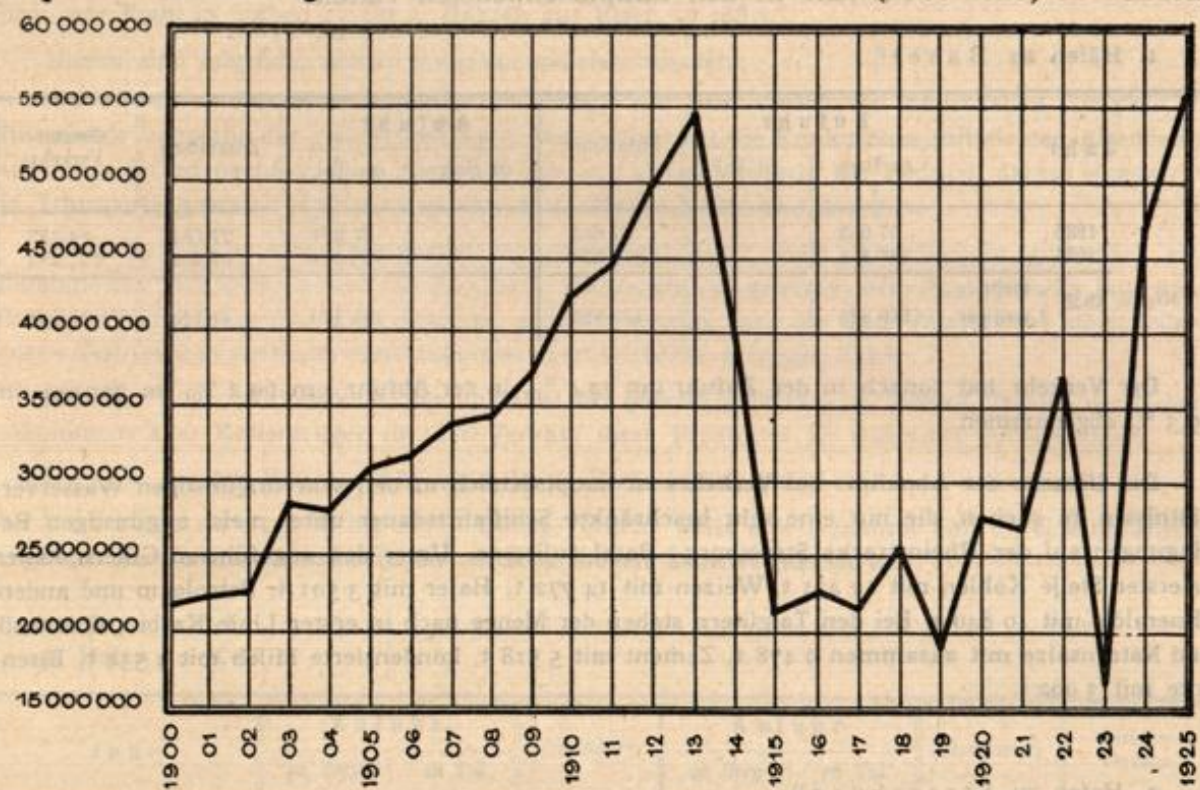
Rechnet man zu dem Gesamthafenverkehr mit 98.745.791 t den Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichtsjahr 12.601.425 t
Gibt zusammen 111.347.216 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 55 673 608 t
oder gegen das Vorjahr mit 47.047.754 t mehr 8 625 854 t oder 18,33 % Zunahme gegen 184 % Zunahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1900 bis 1925 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

¹⁾ Bemerkte wird, dass für 1924 die Zahlen für Ludwigshafen und Gustavsburg sich nur auf einige Monate erstrecken. (Siehe auch Jahresbericht 1924 Seite 64 und 65.)

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1925) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	
1900	41 326 355	2 497 446	21 911 900	
1901	41 944 030	2 290 864	22 117 447	
1902	42 995 611	2 288 250	22 641 930	
1903	54 064 781	2 922 115	28 493 448	
1904	53 348 178	2 673 711	28 010 944	
1905	58 466 542	3 028 070	30 747 306	
1906	60 038 868	3 073 890	31 556 379	
1907	64 505 058	3 195 971	33 850 514	
1908	65 751 899	2 817 671	34 284 785	
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268	
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053	
1911	85 271 825	3 864 776	44 568 301	
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234	
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574	
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095	
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660	
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940	
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185	
1924	82 742 839	11 352 669	47 047 754	
1925	98 745 791	12 601 425	55 673 608	
1925 gegen 1924	mehr weniger	16 002 952 —	1 248 756 —	8 625 854 —

Verkehr in den hauptsächlichsten Häfen.¹⁾1. Häfen zu Basel²⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	57 073	—	57 053	—	27 284	27 284	84 337
1924	206 888	—	216 878	—	62 404	68 404	277 282
Mithin 1925	mehr ... weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	149 825	—	149 825	—	41 120	41 120	190 945

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,4 %, in der Abfuhr um 60,2 %, im ganzen um 69,3 % abgenommen.

Die Ursache der Abnahme des Verkehrs ist hauptsächlich in den sehr ungünstigen Wasserverhältnissen zu suchen, die nur eine sehr beschränkte Schifffahrtsdauer unter meist ungünstigen Bedingungen auf der Rheinstrecke Strassburg—Basel zulassen. Unter den zugeführten Gütern stehen an erster Stelle Kohlen mit 17 431 t, Weizen mit 14 772 t, Hafer mit 3 501 t, Petroleum und andere Mineralöle mit 10 840 t. Bei den Talgütern stehen der Menge nach in erster Linie Karbid, Chlorkalk und Natronsalze mit zusammen 9 478 t, Zement mit 5 518 t, kondensierte Milch mit 4 534 t, Eisenerze mit 3 092 t.

2. Hafen zu Strassburg³⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	1 451 243	4 245	1 455 491	11 641	675 202	686 843	2 142 334
1924	1 482 853	4 421	1 487 274	46 548	725 387	771 935	2 259 209
Mithin 1925	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	31 607	178	31 785	34 907	50 185	85 092	116 877

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,1 %, in der Abfuhr um 11 %, im ganzen um 5,2 % abgenommen.

1. Zufuhr: A. Zunahme: Hafer 25 858 t, Mehl 5 912 t, Futtermittel 6 289 t, Mineralöle 6 770 t, Kohlen 47 941 t, Steinkohlen-Briketts 6 470 t.

B. Abnahme: Weizen 142 543 t, Roggen 7 173, Mais 4 194 t, Schwefelkies 5 637 t, Steinkohlenkoks 12 336 t.

2. Abfuhr: A. Zunahme: Schwefelsaurer Ammoniak 58 225 t, Soda 20 084 t.

¹⁾ Siehe Liste Seite 167.

²⁾ Der hierin nicht enthaltene Verkehr von Basel nach dem Hüniger Kanal hat 4825 t betragen, der Verkehr von dem Hüniger Kanal nach Basel 5717 t (Siehe Beilage S. 267).

³⁾ Der hierin nicht enthaltene Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Marne-Kanal und dem Rhein-Rhône-Kanal hat 207 824 t bzw. 144 383 t betragen. Der Verkehr von dem Rhein-Marne-Kanal und dem Rhein-Rhône-Kanal nach Strassburg betrug 301 442 t bzw. 186 383 t (Siehe auch S. 267).

B. **Abnahme**: Weizen 20 903 t, Mehl 14 967 t, Kali-Dünger 44 820 t, Eisenerze 35 918 t, Eisen und Stahl in Stäben 17 472 t, Röhren aus Eisen 17 388 t.

Hierzu sind folgende, nähere Angaben geliefert worden:

Kohlen. — Der Kohlenverkehr ist infolge des Nachlassens der industriellen Tätigkeit im Hinterlande ungefähr der gleiche geblieben. Desgleichen hat die Konkurrenz mittels der Eisenbahntarife, von der im nachfolgenden Abschnitt über den Getreideverkehr die Rede ist, darauf eingewirkt, die Transporte gewisser Kohlenarten von dem Hafenerverkehr abzudrängen.

Getreide. — Die Tonnenzahl des Getreideverkehrs weist dem Vorjahr gegenüber eine Abnahme auf. Die Ursache sind die Konkurrenztarife, die auf gewissen dem Fluss parallel laufenden Eisenbahnlinien für grosse Entfernungen gewährt werden, und die dem Wasserwege einen bedeutenden Teil des ihm normalerweise zukommenden Verkehrs, entzogen haben.

Kali. — Der Kaliverkehr, der ungefähr der gleiche geblieben ist, scheint, infolge des Ueberkommens aller Kalierzeuger für den Verkauf ihres Produktes im Auslande, anzuwachsen.

Eisen. — Der Eisenverkehr weist keine Veränderung auf.

Verschiedene Güter. — Dieser Verkehr weist eine Abnahme auf, die eine natürliche Folge der im Vorjahre eingetretenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist.

3. Hafen zu Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	642 983	15 428	658 411	21 072	43 184	64 256	722 667
1924	1 162 819	15 545	1 178 364	43 225	43 693	86 918	1 265 282
Mithin 1925	mehr weniger	— 117	— 519 953	— 22 153	— 509	— 22 662	— 542 615

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44 %, in der Abfuhr um 26 %, im ganzen um 43 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff¹⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 9 121 t (1924: 37 083 t), zu Tal: 2 847 t (1924: 3 526 t); demnach zusammen: 11 968 t (1924: 40 609 t); in der Abfuhr zu Berg: 9 293 t (1924: 36 805 t), zu Tal: 2 817 t (1924: 2 934 t), demnach zusammen: 12 110 t (1924: 39 739 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 24 078 t (1924: 80 348 t) und haben sonach in der Zufuhr um 95 %, in der Abfuhr um 69 % und im ganzen um 70 % abgenommen.

Zu- und Abfuhr der wichtigsten Produkte:

Zufuhr: Brennstoffe 458 098 t, Getreide aller Art 144 829 t, Schwefelkies 12 450 t, Kreide 9 331 t, Mehl 5 998 t, Teer und Teeröle 4 251 t, Holz aller Art 3 667 t und Düngemittel 826 t.

Abfuhr: Brennstoffe 22 797 t, Schwefelkies 6 007 t, Papier 5 360 t und Getreide aller Art 2 506 t.

Über die Zunahme oder Abnahme in der Zu- und Abfuhr der wichtigsten Produkte ist folgendes zu erwähnen:

¹⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

In der Zufuhr an Brennstoffen ist ein Rückgang von rund 617 000 t eingetreten. Die Zufuhren an Getreide weisen eine Zunahme von 78 016 t auf. Eine kleinere Zunahme ist noch bei Schwefelkies vorhanden. Bei allen übrigen Güterarten ist eine nennenswerte Verschiebung nicht eingetreten.

Im Abgang ist bei den meisten Güterarten ein leichter Rückgang eingetreten. Nur die Getreideabfuhr zeigt einen Rückgang von 21 634 t.

Der Rückgang bei den Brennstoffzufuhren ist ausschliesslich auf das Ausbleiben der Reparationskohlentransporte nach Italien zurückzuführen, wovon im Jahre 1924 in Kehl grosse Mengen umgeschlagen worden sind. Die Beförderung dieser Kohlen erfolgt jetzt auf dem Seeweg, weil sich bei diesem Beförderungsweg die Frachtkosten billiger stellen.

5. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal ^r t		
1925	942 878	1 433	944 311	721	192 447	193 168	1 137 479
1924	859 142	445	859 587	823	288 178	289 001	1 148 588
Mithin 1925	83 736	988	84 724	—	—	—	—
	mehr			102	95 731	95 833	11 109
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10 % zu-, in der Abfuhr um 33 % abgenommen, im ganzen um 1 % abgenommen.

Z u - u n d A b f u h r d e r w i c h t i g s t e n P r o d u k t e :

Zufuhr : Steinkohlen 499 213 t, Steinkohlenkoks 63 617 t, Braunkohlenbriketts 250 122 t, Roheisen 29 562 t, Bau- und Nutzholz, gesägt 11 183 t, Weizen 12 222 t.

Abfuhr : Bau- und Nutzholz, gesägt 115 954 t, Eisen- und Stahlbruch 28 116 t, Papier und Pappe 18 334 t, Steinkohlen 10 322 t.

Eine Zunahme in der Zufuhr ist zu erwähnen für : Weizen (+ 6 308 t), Bau- und Nutzholz, gesägt (+ 9 662 t), Roheisen (+ 7 566 t), Steinkohlen (+ 33 168 t), Braunkohlenbriketts (+ 48 552 t), eine Abnahme für : Roggen (— 11 507 t), Erde, Kies und Sand (— 10 512 t), Steinkohlenkoks (— 15 816 t), Braunkohlen, rohe (— 9 137 t).

Eine Zunahme in der Abfuhr ist zu erwähnen für : Steinkohlen (+ 9 507 t) und eine Abnahme für : Eisen und Stahlbruch (— 8 861 t), Bau- und Nutzholz, gesägt (— 76 224 t), Grubenholz (— 5 827 t), Papier und Pappe (— 2 462 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf die allgemeine Verkehrszunahme zurückzuführen, die sich nach der Zurücknahme der Besatzung aus den Häfen ergab.

Die Abnahme in der Zufuhr einiger Produkte liegt in den wirtschaftlichen Verhältnissen : Danniederliegen des Baugewerbes, Minderbedarf an Koks und Ersatz der Rohbraunkohle durch Briketts

Die Abnahme in der Abfuhr ist auf Nachlassen des Schrottverkehrs und bei den Hölzern auf den zunehmenden Transport mit der Bahn zurückzuführen.

7. Häfen zu Mannheim mit Rheinau.¹⁾

Jahr	Zufuhr			Zusammen		Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t			
1925	5 214 922	110 412	5 325 334	205 537	700 793	906 330	6 231 664		
1924	6 024 058	79 666	6 103 724	140 120	667 133	807 253	6 910 977		
Mithin 1925	mehr weniger	30 746	—	65 417	33 660	99 077	—		
	809 136	—	778 390	—	—	—	679 313		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13 % ab-, in der Abfuhr um 14 % ab, im ganzen um 10 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff²⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 95 293 t (1924: 84 713 t), zu Tal 7 256 t (1924: 6 103 t), demnach zusammen: 102 549 t (1924: 90 816 t), in der Abfuhr zu Berg: 89 284 t (1924: 61 932 t), zu Tal: 175 777 t (1924: 256 266 t), demnach zusammen: 265 071 t (1924: 318 198 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 367 620 t (1924: 409 014 t) und haben sonach in der Zufuhr um 13 % zu-, in der Abfuhr um 17 % ab- und im ganzen um 11 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1925 u. 1924:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1925 t	1924 t	1925			1924 zu- sammen t	1925			1924 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Ha- fenanlagen ohne Rheinauhafen..	4 124 374	4 269 904	3 233 311	95 923	3 329 234	3 545 656	128 300	666 840	795 140	724 248
Rheinauhafen..	2 107 290	2 641 073	1 981 611	14 489	1 996 100	2 558 068	77 237	33 953	111 190	83 005
Zusammen...	6 231 664	6 910 977	5 214 922	110 412	5 325 334	6 103 724	205 537	700 793	906 330	807 253

a) Mannheim ohne Rheinau.

Die Abnahme der Zufuhr ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass durch die im Jahre 1923 erfolgte Besetzung der Rheinhäfen die Zufuhr abgeschnitten war und demzufolge während der langen Dauer dieser Unterbindung die Lager sich fast ausnahmslos erschöpften. Mit der Lockerung der Besetzungsmassnahmen setzte alsbald, insbesondere aber 1924, eine aussergewöhnliche starke Zufuhr ein. Die Lager waren wieder aufzufüllen und manche Transporte wurden wieder trotz des Wettbewerbes der Reichsbahn von dem Schienen- auf den Wasserweg übergeleitet.

Die Zufuhrziffern von 1924 stellen also infolge der vorangegangenen politischen Verhältnisse eine Ausnahme dar und bilden keine richtige Unterlage zur Beurteilung des Normalverkehrs und der Wirtschaft überhaupt.

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Mannheim nach dem Neckar betrug 50 347 t und von dem Neckar nach Mannheim 166 163 t. (Siehe auch S. 267).

²⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

Die Abnahme der Zufuhr entfällt hauptsächlich auf folgende Güterarten :

Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Braunkohlen und Briketts, Weizen, Roggen, Mais und sonstiges Getreide, Mehl, Salz, Ziegel und Backsteine, Asphalt und Zement. Die Gründe hierfür liegen bezüglich Kohlen aller Art in der ausserordentlich starken Zufuhr 1924, bezüglich Getreide in dem Aufgeben der Lager der Reichsgetreidegesellschaft und bezüglich der Baumaterialien in dem Nachlassen der Bautätigkeit. Eine Ausnahme ist bezüglich der Zufuhr an Edelhölzern, Bau- und Tischlerholz festzustellen. An diesen Güterarten hat die Zufuhr zugenommen. Die Ursache hierfür ist darin zu suchen, dass die Interessenten mit der Auffüllung ihrer Lager zuwarteten, bis die Besatzungstruppen vollständig abgezogen waren.

Die erhöhte Abfuhr entfällt hauptsächlich auf folgende Güterarten : Weizen, Roggen und sonstiges Getreide, Eisen, Erze und Kohlen, insbesondere Steinkohlen. Die erhöhte Abfuhr an Getreide ist auf Räumung der Lager der Reichsgetreidegesellschaft und die erhöhte Abfuhr der übrigen Güter auf die ausserordentlich starke Zufuhr von 1924 zurückzuführen.

b) Rheinau.

Der im Jahre 1925 eingetretene Verkehrsrückgang ist ausschliesslich auf die Abnahme der Kohlenzufuhren zurückzuführen. Im Jahre 1924 wurden hier insgesamt 1 092 523 Tonnen Brennstoffe umgeschlagen. Der weitaus grösste Teil hiervon waren für Italien bestimmte Reparationskohlen. Diese Transporte sind im Jahre 1925 gänzlich ausgeblieben. Sie werden jetzt auf dem Seeweg nach ihrem Bestimmungsland verbracht. Bringt man diese Reparationskohlenmengen von der Verkehrssumme des Jahres 1924 in Abzug, so ergibt sich für das Jahr kein Verkehrsrückgang. Es zeigt sich vielmehr eine erhebliche Zunahme (zirka 54 000 t). Die meisten übrigen Güterarten haben sich auf der Höhe des Jahres 1925 gehalten, obschon grössere Gütermengen bis Basel auf dem Wasserweg verblieben sind.

8. Hafen zu Ludwigshafen¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	2 436 074	45 722	2 481 796	173 250	609 437	782 717	3 264 513
1922 ²⁾	2 178 469	190 384	2 368 853	7 167	334 827	341 994	2 710 847
Mithin 1925	257 605	—	112 943	166 083	274 640	440 723	553 666
		144 662	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 % zu-, in der Abfuhr um 130 % zu-, im ganzen um 28 % zugenommen.

Die Mehrzufuhr bestand in der Hauptsache in Getreide, Eisen, Roheisen und Erzen. Der Mehrzufuhr dieser Güter stehen Minderzufuhren einiger, in genauen Mengen nicht nachweisbarer Güter gegenüber. Die Zunahme der Abfuhr bestand in der Hauptsache in Getreide, Schwefelkiesabbränden, Ammoniak und Brennstoffen.

¹⁾ Die Angaben des Verkehrs von Ludwigshafen nach und von dem Neckar konnten für dieses Jahr nicht geliefert werden.

²⁾ Das letzte Jahr, für das vollständige Angaben vorliegen, ist das Jahr 1922. Für 1923 liegen gar keine, für 1924 nur Angaben für die letzten Monate vor.

9. Häfen zu Worms.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	377 226	10 377	387 603	3 817	88 004	91 821	479 424
1924	361 004	16 647	377 651	25 453	60 446	85 899	463 550
Mithin 19_5	17 222	—	10 952	—	27 558	5 922	16 874
mehr weniger	—	6 270	—	21 636	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3 %, in der Abfuhr um 7 %, im ganzen um 4 % zugenommen.

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1924 wird folgendes bemerkt :

Zufuhr : Braunkohlen (+ 11 909 t). Die Mehrzufuhr ist auf den grösseren Bezug eines Unternehmens, dessen Betrieb noch auf Braunkohlenfeuerung eingestellt ist, zurückzuführen. Kies (+ 24 022 t). Mehrzufuhr infolge Belebung der Bautätigkeit besonders im Frühjahr 1925. Weizen (+ 10 799 t). Grössere Zufuhr infolge guter Beschäftigung der in Worms an Wasser gelegenen Mühlenindustrie. Felle (+ 5 606 t). Für die ortsansässige Lederindustrie wurden im Berichtsjahr grössere Mengen Felle aus dem Auslande hereingebracht. Rohzucker (+ 2 165 t). Hier handelt es sich um die Zufuhr von Rohzucker aus Norddeutschland, welcher in einer benachbarten Zuckerfabrik Verarbeitung zu Weisszucker gefunden hat. Roggen (— 29 407 t). Die Wenigerzufuhr ist auf die gute Inlandernte im Jahre 1925 zurückzuführen. Steinkohlen (— 16 689 t). Wenigerzufuhr für die Industrie infolge der allgemein ungünstigen Geschäftslage besonders im Herbst des Berichtsjahres.

Abfuhr : Stickstoff (+ 5 209 t). Hier handelt es sich um die Ausfuhr von Düngemehl in grossen Mengen nach dem Ausland. Klebsand (+ 18 667 t). Klebsand wurde infolge günstiger Absatzverhältnisse teils nach dem deutschen Niederrhein, teils nach dem Ausland verfrachtet. Mehl (+ 3 320 t). Mehl gelangt in grösseren Posten zum Umschlag durch Transporte nach der Schweiz und Elsass.

14. Häfen zu Mainz¹⁾ mit Weisenau und Gustavsburg.²⁾

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	981 360	382 715	1 364 075	18 605	375 812	394 427	1 758 502
1924	1 747 681	255 171	2 002 852	32 656	389 626	422 282	2 425 134
Mithin 1925	—	127 544	—	—	—	—	—
mehr weniger	766 321	—	638 777	14 051	13 804	27 855	666 632

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,9 %, in der Abfuhr um 6,6 %, im ganzen um 27,5 % abgenommen.

¹⁾ Die Angaben des Verkehrs von Mainz nach und von dem Main konnten für dieses Jahr nicht geliefert werden.

²⁾ Das letzte Jahr, für das vollständige Angaben vorliegen, ist das Jahr 1922. Für 1923 liegen gar keine, für 1924 nur Angaben für die letzten Monate vor.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1925 und 1924

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1925	1924	1925			1924	1925			1924
			zu Berg	zu Tal	zusammen	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zusammen
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Mainz	1233068	1035531	561684	373380	935064	70327	17133	250371	293004	326258
Weisenau	161360	118003	66777	8500	75277	60280	950	85133	86083	57720
Gustavsburg ¹⁾ ..	364074	1271597	352899	835	353734	1233299	522	9818	1034	38298
zusammen..	1758502	2425134	981360	382715	1364075	2002852	18605	375822	39442	422282

Der Verkehr im Hafen von Mainz hat sonach in der Zufuhr um 32 % zu-, in der Abfuhr um 9 % ab-, im ganzen um 19 % zugenommen.

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1924 wird folgendes bemerkt :

Gegenüber dem Vorjahre ist in Mainz insbesondere in der Zufuhr eine wesentliche Steigerung zu verzeichnen, was zu Berg namentlich auf stärkere Zufuhren von Ruhrkohlen und Briketts, zu Tal hauptsächlich auf stärkere Zufuhren von Mehl zurückzuführen ist.

Dagegen ist in der Abfuhr sowohl zu Berg als auch zu Tal ein kleiner Ausfall bemerkbar, der mit dem Darniederliegen der benachbarten Industrie zu erklären ist.

Der Verkehr im Hafen von Weisenau hat sonach in der Zufuhr um 25 % zu-, in der Abfuhr um 49 % zu-, im ganzen um 37 % zugenommen.

Bemerkt wird, dass die Steigerung der Abfuhr zu Tal hauptsächlich auf grössere Zementverladungen gegenüber 1924 zurückzuführen ist.

Die Verkehrssteigerung ist auf Mehrzufuhr von Kohlen zurückzuführen.

23. Hafen zu Wesseling.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
t	t	t	t	t	t	t	t
1925	129 737	3 174	132 911	1 549 480	114 295	1 663 775	1 796 686
1924	86 075	7 091	93 171	1 297 874	106 734	1 404 608	1 497 779
Mithin 1925	mehr weniger	43 662 —	39 740 —	251 606 —	7 561 —	259 167 —	298 907 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,7 % zu-, in der Abfuhr um 18,4 % zu-, im ganzen um 20 % zugenommen.

Bemerkt wird, dass die Zunahme in der Abfuhr gegenüber 1924 darauf zurückzuführen ist, dass im Vorjahre in der Zeit vom 17. Januar bis 11. März der Bergarbeiterstreik herrschte, wodurch für diese Zeit der Versand stockte ; die Zunahme in der Zufuhr ist auf den erhöhten Eingang von Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet, von Gasmasse und Abfallsalz für die an dem Bahnbereich angeschlossenen Werke und von Kies für Eisenbahnbauzwecke zurückzuführen.

¹⁾ Angaben von 1922. siehe Fussnote 2, Seite 63.

24. Häfen zu Köln.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	726 947	256 399	983 346	130 634	310 732	441 366	1 424 712
1924	789 248	311 034	1 100 282	100 407	309 098	409 505	1 509 787
Mithin 1925 mehr weniger	62 301	54 635	116 936	30 227	1 634	31 861	85 075

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,6 % ab-, in der Abfuhr um 7,8 % zu-, im ganzen um 5,6 % abgenommen.

Innerhalb der einzelnen Güterarten haben sich die Umsatzziffern gegen das Jahr 1924 verhältnismässig stark verschoben.

Eine teilweise bedeutende Zunahme ergab sich bei Erzen, Steinen und Erden, Holz, Chemikalien, Drogen, Fetten und Ölen, Nahrungs- und Genussmitteln, sowie bei den Erzeugnissen der Textil-, Leder- und Papierindustrie, während insbesondere bei Kohlen, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Getreide und Stückgut eine teilweise beträchtliche Abnahme des Umsatzes zu verzeichnen war.

Die Gründe hierfür sind in der immer noch sehr schwankenden Wirtschaftslage, insbesondere dem Daniederliegen des Kohlenbergbaues, zu suchen.

Im Laufe des Jahres 1925 wurden die Hafenanlagen im Handelshafen Niehl, soweit sie fertiggestellt waren, in Betrieb genommen. Es handelt sich um das Vorbecken und die sich an dasselbe anschliessenden Werftanlagen mit einem Kipper und 2 Kränen.

27. Hafen zu Neuss.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	304 953	50 694	355 647	175 735	53 135	228 870	584 517
1924	250 257	45 166	295 423	168 403	48 681	217 084	512 507
Mithin 1925 mehr weniger	54 696	5 528	60 224	7 332	4 454	11 786	72 010

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,4 % zu-, in der Abfuhr um 5,4 % zu-, im ganzen um 14 % zugenommen.

Wenn der Verkehr auch eine Zunahme gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen hat, so ist doch der Betrieb von 1913 noch lange nicht erreicht. Der Grund ist neben der immer noch allgemein schlechten Wirtschaftslage vor allen Dingen in der Tarifpolitik der Reichsbahn zu suchen, die die Binnenschifffahrt durch ihre Konkurrenz sehr schwer belastet. Für gewisse Güter, vor allen Dingen für die Kohlen aus dem Wurmrevier müssen unbedingt ermässigte Wasserumschlagstarife geschaffen werden. Der Bau eines 4. Hafenbeckens wurde in Angriff genommen und zwar um neues Industriegelände aufzuschliessen und gleichzeitig durch diese Arbeiten die grosse Zahl der Erwerbslosen mit produktiver Arbeit beschäftigen zu können.

28. Häfen zu Düsseldorf (einschliesslich Düsseldorf-Heerdt).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	432 350	148 708	581 058	51 259	226 987	278 246	859 304
1924	324 158	151 839	475 997	34 861	169 474	204 335	680 332
Mithin 1925	108 192	—	105 061	16 398	57 513	73 911	178 972
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	3 131	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22 % zu-, in der Abfuhr um 36,2 % zu-, im ganzen um 26,3 % zugenommen.

29. Häfen zu Crefeld mit Uerdingen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	380 858	80 229	461 087	57 524	19 057	76 581	537 668
1924	294 941	85 795	380 736	25 854	26 396	52 250	432 986
Mithin 1925	85 917	—	80 351	31 670	—	24 331	104 682
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	5 566	—	—	7 339	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,1 % zu-, in der Abfuhr um 46,5 % zu-, im ganzen um 24,1 % zugenommen.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1925 und 1924:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr			Abfuhr			1924 zu- sammen	
	1925	1924	1925		1924	1925		1924		
			zu Berg	zu Tal		zusammen	zu Berg			zu Tal
Crefeld.....	320 064	280 467	210 440	65 319	275 759	252 088	37 397	12 908	50 305	28 379
Uerdingen.....	211 604	152 519	170 418	14 910	185 328	128 648	20 127	6 149	26 276	2 387
zusammen...	537 668	432 986	380 858	80 229	461 087	380 736	57 524	19 057	76 581	52 250

Der Verkehr in dem Hafen von Crefeld hat sonach in der Zufuhr um 9,4 %, in der Abfuhr um 43,5 %, im ganzen um 14,7 % zugenommen.

Der Verkehr in dem Hafen von Ürdingen hat sonach in der Zufuhr um 44,2 %, in der Abfuhr um 5,4 %, im ganzen um 37,9 % zugenommen.

Die Zunahme des Verkehrs beruht in der vermehrten Zufuhr von Schwefelkies, Gerste, Grubenholz und Rohzucker und in der Abfuhr von Verbrauchszucker herbeigeführt durch grösseren Verbrauch der hiesigen Industrie.

Eine Abnahme ergibt sich bei Roggen, Bau- und Nutzholz gesägt, Mais und Weingeist.

Die Abnahme bei Roggen beruht in der Aufhebung der Zwangswirtschaft für Getreide, bei Bau- und Nutzholz und dem verminderten Verbrauch der hiesigen Waggonindustrie und bei Weingeist in der Aufhebung der alliierten Zollgrenze.

Erweiterungen der Werftanlagen haben im Jahre 1925 nicht stattgefunden.

31. Hafen zu Rheinhausen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	1 264 205	219 712	1 483 917	28 630	319 541	348 171	1 832 088
1924	684 429	168 192	852 621	20 492	228 436	248 928	1 101 549
Mithin 1925	579 776	51 529	631 296	8 138	91 105	99 243	730 539
	mehr						
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 74 %, in der Abfuhr um 39,8 %, im ganzen um 66,3 % zugenommen.

32. Häfen und Ladestellen zu Duisburg mit Ruhrort und Hochfeld¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	4 249 755	1 205 792	5 455 547	5 384 377	12 857 903	18 242 280	23 697 827
1924	2 884 377	864 369	3 748 746	6 256 820	9 275 539	15 532 359	19 281 105
Mithin 1925	1 365 378	341 423	1 706 801	872 443	3 582 334	2 709 921	4 416 722
	mehr						
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,5 %, in der Abfuhr um 17,4 %, im ganzen um 22,4 % 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 Jahre 1925.... 17 376 202 t

» » 1924.... 13 951 188 t

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1925 zusammen . 107 837 t

» » 1924 » . 108 386 t

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal betrug 134 572 t. von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg 202 761 t. (Siehe auch S. 267.)

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1925 t	1924 t
Duisburg bis Köln ausschliesslich.....	39 348	75 189
Köln bis Coblenz.....	36 549	68 001
Koblenz.....	8 676	2 053
Koblenz ausschliesslich bis Mainz ausschliesslich den Mainhäfen.....	102 728	39 238
Mainz bis Mannheim ausschliesslich.....	912 412	741 322
Mannheim und oberhalb.....	297 256	233 318
	3 736 976	4 863 976
Zusammen rheinaufwärts.....	5 133 885	6 023 037

Nach	1925 t	1924 t
Duisburg bis Emmerich.....	535	6 637
Holland.....	9 438 620	6 259 357
Belgien.....	2 377 333	2 059 225
Frankreich.....	43 678	23 492
Zusammen rheinabwärts.....	11 860 166	8 348 711
dazu rheinaufwärts.....	5 133 885	6 023 037
Zusammen zum Rhein.....	16 994 051	14 371 748
Rhein-Herne-Kanal.....	24 426	973
Zusammen.....	17 018 477 ¹⁾	14 372 721 ²⁾
also 1925 mehr.....	2 645 756	

Hafen zu Homberg (einschliesslich Homberg-Essenberger Rheinufer und Hafen Rheinpreussen).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1925	17 274	16 221	33 495	254 870	785 693	1 040 563	1 074 058	
1924	25 709	22 975	48 684	443 099	620 227	1 063 326	1 112 010	
Mithin 1925	mehr weniger	8 435	6 754	15 189	188 229	165 466	22 763	37 952

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31%, in der Abfuhr um 2,1%, im ganzen um 3,4% abgenommen.

¹⁾ Ausserdem 316.455 t Bootkohlen.

²⁾ Ausserdem 261.480 t Bootkohlen.

Häfen zu Alsum mit Schwelgern (Gewerkschaft Deutscher Kaiser).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	2 231 376	345 714	2 627 090	1 124 089	963 971	2 088 060	4 715 150
1924	1 800 579	434 674	2 235 253	975 331	1 755 279	2 730 610	4 965 863
Mithin 1925	480 797	—	391 837	148 758	—	—	—
mehr weniger	—	88 960	—	—	791 308	642 550	250 713

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,5% zu-, in der Abfuhr um 23,5% ab-, im ganzen um 5% abgenommen.

Aus den unten tabellarisch aufgeführten Monats-Verkehrszahlen ist zu ersehen, wie die seit Juli katastrophal rückläufige Konjunktur sich sowohl in der Zufuhr an Rohmaterialien wie auch in der Abfuhr der Produkte der Zechen und Hüttenwerke ausgewirkt hat. Bezüglich des hohen Bezuges an Kalksteinen auf dem Wasserwege ist zu bemerken, dass dieselben zum Teil infolge verminderten Bezuges der kalkhaltigen Lothringer Minette erforderlich, zum Teil auch für im Bau befindliche Kalköfen als Vorratsbestand bestimmt sind. Ferner war für den Bezug belgischen Kalksteines auf dem Wasserwege auch die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft massgebend und zwingend.

1925 Monat	Erze (Zufuhr)	Kalksteine (Zufuhr)	Kies (Zufuhr)	Thomas- schlacken (Abfuhr)	Eisen (Abfuhr)	Kohlen und Koks (Abfuhr)
Januar	232 098	3 112	15 150	5 670	28 635	159 071
Februar	211 360	3 907	22 947	2 967	27 034	161 537
März	185 149	2 440	26 051	4 300	31 628	167 844
April	227 719	6 981	16 241	1 422	30 318	150 537
Mai	276 653	5 813	13 738	5 678	32 887	182 859
Juni	312 035	7 886	12 909	2 348	25 738	107 063
Juli	230 050	10 875	6 886	4 458	32 322	118 597
August	145 594	21 593	11 142	2 461	31 694	128 906
September	126 648	26 255	8 689	5 415	27 737	111 325
Oktober	121 133	17 064	6 238	3 367	26 668	116 545
November	114 388	10 058	5 277	—	26 456	96 911
Dezember	117 609	—	2 012	2 101	25 994	72 823
	2 300 436	116 014	147 280	40 187	347 121	1 574 018

Hafen zu Walsum (Aktienverein «Gutehoffnungshütte»).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	892 055	133 860	1 025 945	261 016	716 336	977 352	2 003 297
1924	763 305	81 632	844 937	366 603	576 450	943 053	1 787 990
Mithin 1925	128 750	52 258	181 008	—	139 886	34 299	215 307
mehr weniger	—	—	—	105 587	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,4% zu-, in der Abfuhr um 3,6% zu-, im ganzen um 12% zugenommen.

Die Zunahme des Verkehrs geht in der Hauptsache auf die mit der Ankurbelung der Betriebe zusammenhängende im zweiten Halbjahr 1924 einsetzende Vermehrung der Erzeinfuhr zurück.

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

Den Gesamtverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen 1925 und 1924.

Namen der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr		Zunahme + Abnahme - des Gesamt- verkehrs 1925 gegenüb. 1924 in %
	1925 t	1924 t	1925 t	1924 t	1925 t	1924 t	
Ruhrorter Hafen ein- schliesslich Eis.-Hafer	2 079 250	1 471 892	14 089 020	11 974 717	16 168 270	13 446 609	+20,2
Duisburger Hafen	1 639 049	1 203 207	3 248 453	2 834 119	4 887 502	4 037 326	+21,0
Hochfelder Hafen	329 842	141 167	823 661	679 486	1 153 503	820 653	+40,6
Duisburger Rheinufer	890 348	707 283	143 992	162 012	1 034 340	869 295	+18,9
Verladestelle der A.-G. Phönix	738 302	561 749	159 864	135 466	898 166	697 215	+28,8
Hamborner Werft	18 667	2 681	24	96	18 691	2 777	+573,0
Hafen in Walsum	1 025 936	844 947	978 818	844 691	2 004 754	1 689 638	+18,6
Hafen in Alsum und Schwelgern	2 745 498	2 238 358	2 166 943	2 746 731	4 912 441	4 985 089	-1,5
Verladestelle der A.-G. f. Maschinenpapierfa- brikation, Walsum	160 168	70 071	12 791	6 434	172 959	76 505	+126,08
Hafen Rheinhausen	1 526 302	911 616	351 127	259 955	1 877 429	1 171 571	+60,3
Verladestelle Diergardt.	—	—	206 712	177 178	206 712	177 178	+16,7
Homb.-Essenberger Rheinufer	84 216	68 440	12 742	2 862	96 958	71 302	+35,9
Hafen Rheinpreussen	16 088	24 214	834 921	885 583	851 009	909 797	-6,5
Zusammen	11 253 666	8 245 625	23 029 068	20 709 330	34 282 734	28 954 955	+18,4

Und über den Schiffsverkehrsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen in den Jahren 1925 und 1924.

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1925 t	1924 t	1925 t	1924 t	1925 t	1924 t
I. Eisenerz ¹⁾ :						
Ruhrorter Hafen	1 542 117	1 010 301	—	—	1 542 117	1 010 301
Duisburger Hafen	888 908	517 221	—	—	888 908	517 221
Hochfelder Hafen	55 291	33 357	—	—	55 291	33 357
Duisburger Rheinufer	412 392	442 165	—	—	412 392	442 165
Verladestelle Phönix A.-G.	696 079	535 075	—	—	696 079	535 075
Hafen Walsum	947 177	773 172	—	—	947 177	773 172
Hafen Alsum-Schwelgern	2 302 931	1 950 887	—	—	2 302 931	1 950 887
Hafen Rheinhausen	1 501 899	905 025	—	—	1 501 899	905 025
Homb.-Essenberger Rheinufer	—	—	—	—	—	—
Zusammen	8 346 794	6 167 203	—	—	8 346 794	6 167 203

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

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1925 t	1924 t	1925 t	1924 t	1925 t	1924 t
II. Getreide:¹⁾						
Ruhrorter Hafen	6 059	15 517	—	—	6 059	15 517
Duisburger Hafen	362 376	340 964	—	—	362 376	340 964
Hochfelder Hafen	416	480	—	—	416	480
Homburg-Essenberger Rheinufer	22 606	18 250	—	—	22 606	18 250
Zusammen	391 457	375 211	—	—	391 457	375 211
III. Holz.						
Ruhrorter Hafen	38 695	59 288	—	—	38 695	59 288
Duisburger Hafen	57 632	48 502	—	—	57 632	48 502
Hochfelder Hafen	23 773	20 862	—	—	23 773	20 862
Duisburger Rheinufer	4 507	3 653	—	—	4 507	3 653
Hafen Walsum	6 324	9 892	—	—	6 324	9 892
Hafen Alsum-Schwelgern	40 573	40 063	—	—	40 573	40 063
Hamborner Werft	—	—	—	—	—	—
Maschinenpapierfabrik Walsum	148 546	63 441	—	—	148 546	63 441
Hafen Rheinpreussen	4 149	—	—	—	4 149	—
Homburg-Essenberger Rheinufer	1 559	811	—	—	1 559	811
Zusammen	325 758	246 512	—	—	325 758	246 512
IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks.						
Ruhrorter Hafen	—	—	13 243 850	11 175 159	13 243 850	11 175 159
Duisburger Hafen	—	—	3 143 260	2 651 645	3 143 260	2 651 645
Hochfelder Hafen	—	—	631 569	545 917	631 569	545 917
Duisburger Rheinufer	—	—	—	18 088	—	18 088
Hafen Rheinpreussen	—	—	832 566	879 552	832 566	879 552
Hafen Walsum	—	—	681 275	578 276	681 275	578 276
Hafen Alsum-Schwelgern	—	—	1 591 505	2 203 655	1 591 505	2 203 655
Papiermaschinenfabrik	—	—	—	—	—	—
Hafen Rheinhausen	—	—	—	—	—	—
Diergardt	—	—	206 712	177 178	206 712	177 178
Zusammen	—	—	20 330 737	18 211 382	20 330 737	18 211 382
V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art:						
Ruhrorter Hafen	—	—	502 490	546 914	502 490	546 914
Duisburger Hafen	—	—	25 556	54 735	25 556	54 735
Hochfelder Hafen	—	—	67 251	73 876	67 251	73 876
Duisburger Rheinufer	—	—	98 684	67 261	98 684	67 261
Phönix	—	—	155 759	131 802	155 759	131 802
Hafen Walsum	—	—	267 844	239 496	267 844	239 496
Hafen Alsum-Schwelgern	—	—	482 298	406 113	482 298	406 113
Hafen Rheinhausen	—	—	347 336	256 402	347 336	256 402
Zusammen	—	—	1 947 218	1 776 599	1 947 218	1 776 599

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

56. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1925	11 591 932	11 252 917	22 844 849
1924	10 120 582	8 583 231	18 703 813
Mithin 1925 } weniger	1 471 350	2 669 686	4 141 036

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,6%, in der Abfuhr um 31,1%, im ganzen um 22,1% zugenommen.

Zunahme der Zufuhr:			
	1925	1924	+
Steinkohlen	9 006 025	7 630 023	1 376 002
Eisen- und Stahlwaren	1 052 618	945 492	107 126
Chem. Erzeugnisse	205 007	185 681	19 326
Steinkohlenkoks	29 014	258 551	33 463
Düngemittel	136 181	105 575	30 603
Roheisen und Rohstahl	57 122	25 052	32 070
Abnahme der Zufuhr:			
Steinkohlenbriketts	157 328	169 934	12 606
Zement	71 774	86 052	14 278
Zunahme der Abfuhr:			
	1925	1924	+
Eisenerze	7 047 199	4 884 823	2 162 376
Schwefelkies	271 125	188 600	82 525
Ableitungen der Mineralöle	156 750	129 620	27 130
Zucker	159 249	73 353	85 893
Düngemittel	113 636	67 749	45 887
Abnahme der Abfuhr:			
Getreide	1 138 160	1 305 424	167 264
Mehl	68 505	222 731	154 226
Steinkohlen	272 842	580 568	307 726
Steinkohlenkoks	11 802	58 660	46 858

57. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1925	1 644 330	317 517	1 961 847
1924	1 323 945	306 112	1 635 057
Mithin 1925 } weniger	315 385	11 405	326 790

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,7%, in der Abfuhr um 3,7%, im ganzen um 20% zugenommen.

Zunahme der Zufuhr:			
	1925	1924	+
Steinkohlen	846 309	611 970	234 339
Eisen- und Stahlwaren	176 937	154 805	22 132
Chem. Erzeugnisse	130 789	83 738	47 051
Zement	59 179	35 558	23 621
Abnahme der Zufuhr:			
	1925	1924	—
Düngemittel	8 735	19 625	10 890
Abnahme der Abfuhr:			
	1925	1924	—
Mehl	26 681	49 181	22 500
Wein	17 023	18 991	1 968
Eisenerze	4 991	21 051	16 060

59. Hafen von Antwerpen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1925	3 126 815 (3 028 825)	1 600 904 (1 486 220)	4 727 719 (4 515 045)
1924	2 504 908 (2 137 062)	1 435 721 (1 178 035)	3 940 689 (3 315 097)
Mithin 1925	mehr 621 847 (891 763)	weniger 165 183 (308 185)	787 030 (1 199 948)

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,8%, in der Abfuhr um 11,5%, im ganzen um 20% zugenommen.

Eine Zunahme der Zufuhr ist namentlich zu verzeichnen für:

	1925	1924	+
Kohlen	1 419 728 (1 665 674)	1 316 724 (1 333 779)	103 004 (331 295)
Eisen- und Stahlwaren	618 845 (552 947)	454 555 (305 814)	164 290 (247 137)
Düngemittel	325 016 (269 152)	285 949 (41 437)	39 067 (227 715)
Zement	95 948 (76 635)	25 642 (13 826)	70 306 (62 829)
Steine	257 902 (13 101)	103 640 (5 608)	154 262 (7 493)

Eine Zunahme der Abfuhr ist zu verzeichnen für:

	1925	1924	+
Eisenerze	135 374 (26 338)	53 793 (4 459)	81 581 (21 879)
Sämereien	86 869 (48 399)	76 845 (41 188)	10 024 (7 211)

Hingegen ist eine Abnahme der Abfuhr zu verzeichnen für:

	1925	1924	—
Mehl	13 086 (10 161)	39 490 (35 414)	26 404 (25 253)

Nota. — Die Zahlen in Klammern sind den in den Häfen gemachten Aufstellungen entnommen, die anderen hingegen sind die Zahlen von Lobith.

60 Hafen zu Gent.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1925	1 155 618 (1 015 563)	122 792 (58 480)	1 278 410 (1 074 043)
1924	620 237 (586 009)	67 932 (28 629)	688 169 (614 638)
Mithin 1925	mehr 535 381 (429 554)	weniger 54 860 (29 851)	590 241 (459 405)

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 86,3%, in der Abfuhr um 80,8%, im ganzen um 85,8% zugenommen.

Eine Zunahme der Abfuhr ist zu verzeichnen für:

	1925	1924	+
Kohlen	995 029 (800 417)	554 527 (547 849)	440 502 (312 568)

Die Verkehrszunahme der aus Deutschland stammenden Steinkohlen stammt einerseits daher, dass das französische office des houillères sinistrées (Verwaltung der geschädigten Steinkohlenzechen) bedeutendere Mengen von Reparationskohlen über Gent geleitet hat, andererseits daher, dass ziemliche Mengen deutscher Kohlen im freien Markte umgesetzt worden sind.

Nota: Die Zahlen in Klammern sind den in den Häfen gemachten Aufstellungen entnommen; die anderen hingegen sind die Zahlen von Lobith.

Der Getreideverkehr in wichtigen Rheinhäfen im Jahre 1925 und 1924.
(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.....	13 143	—	13 143	—	—	—
Roggen	857	—	857	—	600	600
Hafer	736	—	736	—	—	—
Gerste	6 962	—	6 962	—	562	562
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5	—	5	—	—	—
Mais	1 231	—	1 231	—	—	—
Zusammen.....	22 934	—	22 934	—	1 162	1 162
Im Vorjahre.....	24 426	—	24 426	—	1 472	1 472
Mannheim.						
Weizen und Spelz.....	405 762	—	405 762	44 430	11 275	55 705
Roggen	8 217	200	8 417	911	24 713	25 624
Hafer	42 067	10	42 077	9 769	1 524	11 293
Gerste	17 257	293	17 550	3 073	1 331	4 404
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5 705	—	5 705	97	542	639
Mais	35 433	—	35 433	5 207	417	5 624
Zusammen.....	514 441	503	514 944	63 487	39 802	103 289
Im Vorjahre.....	610 726	1 247	611 973	51 034	34 574	85 608
Ludwigshafen¹⁾.						
Weizen und Spelz	107 407	—	107 407	27 063	1 288	28 351
Roggen	3 439	—	3 439	395	2 288	2 683
Hafer	14 726	—	14 726	10 476	1 402	11 878
Gerste	10 969	—	10 969	5 359	1 486	6 845
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1 208	—	1 208	—	248	248
Mais	6 299	—	6 299	4 445	—	4 445
Zusammen.....	144 048	—	144 048	47 738	6 712	54 450
Im Vorjahre.....	—	—	—	—	—	—
Mainz.						
Weizen und Spelz.....	11 344	1 182	12 526	221	510	731
Roggen	307	476	783	—	—	—
Hafer	7 731	444	8 175	—	100	100
Gerste	249	43	292	2	2 577	2 579
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1 060	14	1 074	10	733	743
Mais	315	—	315	1	9	10
Zusammen.....	21 006	2 159	23 165	234	3 929	4 163
Im Vorjahre.....	33 200	2 348	35 548	1 229	4 377	5 606
Köln.						
Weizen und Spelz.....	93 002	1 536	94 538	5 527	4 758	10 285
Roggen	15 268	1 720	16 988	3 530	1 938	5 468
Hafer	19 504	5	19 509	46	3	49
Gerste	2 716	3 912	6 628	158	306	464
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	4 334	216	4 550	133	84	217
Mais	7 420	1	7 421	17	1	18
Zusammen.....	142 244	7 390	149 634	9 411	7 090	16 501
Im Vorjahre.....	154 715	7 911	162 626	23 231	12 072	35 303

¹⁾ Die Angaben für 1924 sind nicht zu beschaffen.

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
Neuss.						
Weizen und Spelz.....	81 746	70	81 816	3 804	921	4 725
Roggen	24 239	1 427	25 666	120	—	120
Hafer	2 523	—	2 523	—	—	—
Gerste	882	252	1 134	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	3	—	3	—	—	—
Mais	1 108	—	1 108	—	—	—
Zusammen.....	110 501	1 749	112 250	3 924	921	4 845
Im Vorjahre.....	94 849	225	95 074	7 003	1 050	8 053
Düsseldorf.						
Weizen und Spelz.....	105 783	1 265	107 048	1 930	1 061	2 991
Roggen	4 511	2 469	6 980	535	1 361	1 896
Hafer	23 385	674	24 059	54	87	141
Gerste	6 340	5 555	11 895	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	3 668	154	3 822	186	143	329
Mais	6 673	62	6 735	58	143	201
Zusammen.....	150 360	10 179	160 539	2 763	2 795	5 558
Im Vorjahre.....	118 352	7 430	125 782	5 589	3 872	9 461
Crefeld mit Uerdingen.						
Weizen und Spelz.....	70 949	2 255	73 204	2 710	220	2 930
Roggen	16 087	1 620	17 707	449	623	1 072
Hafer	3 846	1	3 847	15	—	15
Gerste	21 046	649	24 695	707	—	707
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	465	26	491	—	5	5
Mais	125	—	125	—	—	—
Zusammen.....	115 518	4 551	120 069	3 881	848	4 729
Im Vorjahre.....	107 883	4 705	112 588	5 790	3 528	9 318
Duisburg-Ruhrorter Häfen.¹⁾						
Weizen und Spelz.....	96 410	1 709	98 119	10 354	750	11 104
Roggen	122 710	12 485	135 195	7 137	2 260	9 397
Hafer	58 955	1 901	60 857	1 928	713	2 641
Gerste	31 925	4 848	36 773	485	21	506
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5 112	20	5 132	38	8	46
Mais	34 218	496	34 714	462	—	462
Zusammen.....	349 331	21 459	370 790	20 404	3 752	24 156
Im Vorjahre.....	336 633	20 909	357 542	31 493	4 469	35 962

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

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1925¹⁾.

Rhein-Marne-Kanal (Schleuse 54 bei Strassburg).

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	—	15 921	15 921	6 012	—	6 012	21 933
1924	—	14 842	14 842	1 536	—	1 536	16 378
Mithin 1925	mehr	1 079	1 079	4 476	—	4 476	5 555
	weniger	—	—	—	—	—	—

a). Main (Haltung Offenbach).

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	kann nicht angegeben werden		477 764	kann nicht angegeben werden		1 346 346	1 824 110
1924	kann nicht angegeben werden		517 755	kann nicht angegeben werden		995 565	1 513 320
Mithin 1925	mehr	—	—	—	—	350 781	310 790
	weniger	—	39 991	—	—	—	—

Hafen Offenbach.

Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr:

Jahr	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr
	Mainaufwärts t	Mainabwärts t	Mainaufwärts t	Mainabwärts t	
1925	110 467	25 111	—	9 442	145 020
1924	89 867	13 168	563	28 023	131 621
Mithin 1925	mehr	20 600	11 943	—	13 399
	weniger	—	—	563	18 581

Der Verkehr hat sonach in der für den Rhein massgebenden Richtung in der Zufuhr zu Berg um 23% zu- und in der Abfuhr um 66% abgenommen. Im ganzen ist eine Zunahme um 10% zu verzeichnen.

¹⁾ In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Nebenflüsse und Seitenkanäle aufgeführt: Rhein-Marne-Kanal, Main, Rhein-Herne-Kanal, Geldersche Yssel, Merwede-Kanal und Keulshche 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 267).

b) Main (Schleuse zu Kostheim).

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		
1925	kann nicht angegeben werden		879 192	kann nicht angegeben werden		2 890 491	3 769 683
1924			936 064			2 352 769	3 288 833
Mithin 1925	} mehr weniger	—	56 872	—	—	537 722	480 850
		—	—	—	—	—	—

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

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		
1925	2 284 080	4 776 532	7 060 612	170 041	1 388 365	1 558 406	8 619 018
1924	2 361 262	4 750 773	7 112 035	87 518	983 567	1 071 085	8 183 120
Mithin 1925	} mehr weniger	25 759	—	82 523	404 798	487 321	435 898
		77 182	—	51 423	—	—	—

Geldersche Yssel (Eisenbahnbrücke zu Zutphen).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	kann nicht angegeben werden		426 795	kann nicht angegeben werden		1 195 230	1 622 025
1924			471 575			1 108 635	1 580 210
Mithin 1925	} mehr weniger	—	—	—	—	86 595	41 815
		—	—	44 780	—	—	—

Merwede-Kanal

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen.

J a h r	Von der Waal her		Zusammen	Nach der Waal hin		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	kann nicht angegeben werden		446 014	kann nicht angegeben werden		290 820	736 834
1924			477 612			292 199	769 811
Mithin 1925	} mehr weniger	—	—	—	—	—	—
		—	—	31 598	—	—	1 379

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

Jahr	Von der Waal her		Zusammen	Nach der Waal hin		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	kann nicht angegeben werden		2 850 722	kann nicht angegeben werden		658 275	3 508 997
1924	kann nicht angegeben werden		2 190 847	kann nicht angegeben werden		563 631	2 754 478
Mithin 1925	mehr	—	659 875	—	—	94 644	764 519
	weniger	—	—	—	—	—	—

Keulse Vaart.

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	kann nicht angegeben werden		64 623	kann nicht angegeben werden		809 850	874 473
1924	kann nicht angegeben werden		21 920	kann nicht angegeben werden		934 504	956 424
Mithin 1925	mehr	—	42 703	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	124 654	81 951

IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

1. Schiffsverkehr in der Schweiz, in 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. 265 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			
	1925	darunter Dampf- schiffe	1924	darunter Dampf- schiffe	1925	darunter Dampf- schiffe	1924	darunter Dampf- schiffe
Basel	294	95	710	293	296	97	712	298
Strassburg	2 491	101	2 199	105	2 450	103	2 231	103
Kehl	1 334	118	1 625	94	1 338	125	1 618	97
Lauterburg	206	—	252	—	208	—	250	—
Karlsruhe	1 715	207	1 536	172	1 702	215	1 538	172
Speyer	508	2	389	3	504	2	391	3
Mannheim (einschliesslich Rheinau)	10 721	1 183	10 366	964	9 534	1 233	9 285	971
Ludwigshafen	9 052	777	4 884 ¹⁾	650	5 859	874	4 852 ¹⁾	650
Worms	3 090	1 470	2 670	1 236	3 088	1 469	2 673	1 241
Gernsheim	711	186	473	41	699	190	470	43
Nierstein	384	242	?)	—	391	253	?)	—
Weisenau	293	2	218	1	287	4	219	1
Gustavsburg	769	189	1 843 ¹⁾	139	760	185	1 845 ¹⁾	138
Mainz	4 828	2 021	3 761	1 633	4 779	2 021	3 740	1 663
Schierstein	79	9	58	16	79	9	58	16
Budenheim	379	75	223	66	380	67	223	66
Biebrich	1 251	444	926	791	1 159	444	857	719
Bingen	2 001	1 493	1 809	1 342	1 998	1 482	1 808	1 341
Oberlahnstein	614	4	325	325	614	4	325	—
Coblenz	2 322	980	1 996	755	2 245	967	1 954	749
Beuel	425	—	282	—	425	—	282	—
Bonn	1 825	641	1 461	1 394	873	862	938	909
Wesseling	2 248	23	1 928	9	2 245	22	1 896	9
Cöln-Mülheim	5 968	2 122	5 922	3 044	4 266	2 042	4 296	2 480
Leverkusen	1 479	554	1 103	402	1 526	554	1 103	402
Reisholz	1 803	438	1 604	291	1 791	438	1 592	290
Neuss	2 119	486	1 449	251	2 109	482	1 403	238
Düsseldorf	5 592	2 652	4 147	2 238	5 555	2 652	3 906	2 225
Crefeld	1 696	758	1 299	563	1 671	758	1 292	556
Uerdingen	2 001	783	1 589	1 137	2 032	783	1 567	1 113
Rheinhausen	1 992	78	1 228	35	1 992	78	1 228	35
Duisbürg (einschliesslich Rhein-Herne-Kanal) ...	32 708	1 399	24 513	1 310	32 404	1 372	24 048	1 236
Homburg	2 474	—	2 090	—	2 474	—	2 090	—
Alsum mit Schwelgern ...	5 434	90	4 615	99	5 434	90	4 571	98
Walsum	2 422	83	1 972	50	2 422	83	1 965	50
Orsoy	611	—	624	264	578	—	624	264
Rheinberg	394	—	217	—	394	—	217	—
Wesel	2 622	410	1 793	677	2 405	410	1 640	524
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpen	3 498	233	1 892	118	2 452	132	3 028	146
Gent	120	—	—	—	46	—	13	3
Brüssel	9	—	20	—	5	—	12	—
Seebrügge	64	—	—	—	—	—	—	—
Andere belgische Häfen ...	3 486	938	3 832	1	644	—	254	1

¹⁾ Das letzte Jahr, für das vollständige Angaben vorliegen, ist das Jahr 1922. Für 1923 liegen gar keine, für 1924 nur Angaben für die letzten Monate vor.

²⁾ Die Zahlen der angekommenen und abgegangenen Schiffe sind in den Vorjahren nicht angeschrieben worden.

2. Schiffsverkehr an einzelnen Durchgangsstellen.

a) Brücken.

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen: Dampfer	Schlepp- kähne	Segel- schiffe	Zusammen: Schleppkähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
H ü n i n g e n:							
zu Berg	—	89	89	175	—	175	264
zu Tal	—	89	89	173	—	173	262
Zusammen ..	—	178	178	348	—	348	526
gegen 1924 ..	—	522	522	749	19	768	1 290
Maximiliansau:							
zu Berg	132	2 526	2 658	4 327	24	4 351	7 009
zu Tal	130	2 453	2 583	4 233	19	4 252	6 835
Zus. Maximiliansau gegen 1924 ..	262	4 979	5 241	8 560	43	8 603	13 844
	332	5 258	5 590	8 813	35	8 848	14 438
S p e y e r:							
zu Berg	59	2 467	2 526	4 474	710	5 184	7 710
zu Tal	57	2 445	2 502	4 396	728	5 124	7 626
Zusammen Speyer gegen 1924 ..	116	4 912	5 028	8 870	1 438	10 308	15 336
	114	4 668	4 782	8 837	890	9 727	14 509

Schiffbrücke zu	1925			1924		
	Dampfschiffe und Motorboote	Schleppkähne und Segelschiffe	Zusammen: Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Schleppkähne und Segelschiffe	Zusammen: Schiffe
Coblenz	17 422	36 327	53 749	16 504	33 724	50 228
Cöln-Mülheim	19 364	38 904	58 268	20 699	36 689	57 388

Schiffbrücke zu	Personen- dampfer und Motorboote	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen: Dampfer	Schlepp- kähne	Freifahrende Segelschiffe	Zusammen: Schlepp- Kähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
Coblenz	3 551	13 871	17 422	35 851	476	36 327	53 749
Cöln-Mülheim	3 323	16 041	19 364	37 873	1 031	38 904	58 268

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

Durchgefahrene Schiffe	1925	1924	1923	1922	1921	1920
Rheinschiffe	12 183	11 179	6 514	7 873	6 020	3 312
Sonstige Flussschiffe	1 757	1 791	1 482	1 447	1 517	1 088
Flussdampfschiffe	22 063	19 573	14 564	16 721	13 650	9 498
Seeschiffe	1 477	1 091	762	917	660	660
Zusammen ..	37 480	33 634	23 322	26 958	21 847	14 558
Durchschnittlich in 24 Stunden	103	92	64	74	60	40

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 zu IV B a 2, S. 299 zusammengestellt.

Nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle zu Lobith führen über die Grenze:

	1925	gegen 1924
zu Berg...	37 863 Schiffe	30 579 Schiffe
zu Tal...	38 280 "	30 450 "
zusammen...	76 143 Schiffe	61 029 Schiffe.

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

im Jahre 1925: 18 235 von insgesamt 75 320 = 24%

im Jahre 1924: 16 296 von insgesamt 60 437 = 27%

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

46 328 = 60,84%	die niederländische Flagge,
14 886 = 19,55%	Flaggen deutscher Staaten,
11 100 = 14,58%	die belgische Flagge,
3 189 = 4,19%	die französische Flagge,
440 = 0,58%	die schweizerische Flagge,
109 = 0,14%	die britische Flagge,
85 = 0,11%	die luxemburgische Flagge,
6 = 0,01%	norwegische Flagge.

Nach den Aufzeichnungen der Deutschen Haupt-Zollstelle zu Emmerich führen über die Grenze:

zu Berg	37 285 Schiffe,	darunter für den Rhein-See-Verkehr	404
zu Tal	37 943 "	" " " " " "	426
Zusammen 1925	75 228 Schiffe,	" " " " " "	830
gegen 1922 ¹⁾	36 823 "	" " " " " "	490

Sonach 1925 mehr 38 405 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr 340 mehr.

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

im Jahre 1925: 17 685 von insgesamt 69 995 Segelschiffen und Schleppkähnen = 25%

" 1922¹⁾: 8 514 " " 34 691 " " = 24,5%

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

45 136 = 60,00%	die niederländische Flagge,
14 987 = 19,92%	" Flagge deutscher Staaten,
11 460 = 15,23%	" belgische Flagge,
3 007 = 4,00%	" französische Flagge,
407 = 0,54%	" schweizerische Flagge,
181 = 0,24%	" luxemburgische Flagge,
39 = 0,05%	" britische Flagge,
11 = 0,01%	andere Flaggen.

¹⁾ Für die Jahre 1923 und 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 1925.¹⁾

Rhein-Marne-Kanal (Schleuse 54 bei Strassburg).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	
	beladen	leer	zusammen		
von dem Rhein her	zu Berg..	32	34	66	19 480
	zu Tal..	—	—	—	—
nach dem Rhein hin	zu Berg..	—	—	—	—
	zu Tal..	68	13	81	24 146
zusammen 1925....	100	47	147	43 626	
» 1924.....	172	155	327	33 687	
Mithin 1925	mehr	—	—	—	9 939
	weniger	72	108	180	—

Main (Haltung Offenbach).

Jahr	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit		
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t
1925	1 991	817	2 808	1 656 114	387 260	2 043 374
1924	1 484	605	2 089	1 153 989	325 183	1 479 172
Mithin 1925	mehr	507	212	719	502 125	62 077
	weniger	—	—	—	—	—

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 34,4% der Tragfähigkeit nach um rund 38,1%.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach-Frankfurt 99 zu Berg und 108 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 48 Bergboote und 43 Talboote mehr.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 32,7% zugenommen.

Nachtschleusungen in der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahre 1925 für 51 Schiffe in 24 Schleusungen.

¹⁾ In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Nebenflüsse und Seitenkanäle aufgeführt: Rhein-Marne-Kanal, Main, Rhein-Herne-Kanal, Geldersche Yssel, Merwede-Kanal, Keutche 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 307.

Main (Kostheim).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her	5 444	592	6 036	3 973 789
nach dem Rhein hin	1 930	4 120	6 050	3 969 169
1925 zusammen...	7 374	4 712	12 086	7 942 958
1924 »	5 890	9 146	15 036	6 206 534
Mithin 1925	mehr	1 484	—	1 736 424
	weniger..	—	4 434	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 19,6 % abgenommen.

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

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
nach dem Rhein hin	11 344	961	12 305	8 589 689
von dem Rhein her	3 102	9 268	12 370	8 565 975
1925	14 446	10 229	24 675	17 155 664
1924	12 752	10 655	23 407	—
Mithin 1925	mehr	1 694	—	—
	weniger	—	426	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 5 % zugenommen.

Geldersche Yssel (Eisenbahnbrücke zu Zutphen).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her	7 468	1 165	8 633	1 255 805
nach dem Rhein hin	3 924	4 806	8 730	1 266 690
1925 zusammen	11 392	5 971	17 363	2 522 495
1924 „	10 471	5 100	15 571	2 370 758
Mithin 1925	mehr	921	—	151 737
	weniger	—	871	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 11,5 % und in der Tragfähigkeit um 6,4 % zugenommen.

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	
von der Waal her	5 211	1 310	6 521	509 993
nach der Waal hin	3 664	3 080	6 744	524 067
1925 zusammen...	8 875	4 390	13 265	1 034 060
1924 »	9 454	4 299	13 753	1 046 472
Mithin 1925 } mehr	—	91	—	—
} weniger	579	—	488	12 412

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 3,5 %, der Tragfähigkeit nach um 1,2 % 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	
von der Waal her	11 565	3 177	14 742	2 974 138
nach der Waal hin	5 465	5 750	11 215	1 391 911
1925 zusammen...	17 030	8 927	25 957	4 366 049
1924 »	15 599	7 492	23 091	3 480 063
Mithin 1925 } mehr	1 431	1 435	2 866	885 986
} weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 12,4 %, der Tragfähigkeit nach um 25,4 % 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	—	—	36 339	8 192 955
in der Richtung von Amsterdam	—	—	36 652	8 693 200
1925 zusammen...	—	—	72 991	16 886 155
1924 » ...	—	—	64 016	14 839 696
Mithin 1925	mehr	—	8 975	2 046 459
	weniger	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 14 %, der Tragfähigkeit nach um 14 % zugenommen.

Keulse Vaart (Schleuse bei Vreeswijk).

Verkehr in Vreeswijk	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her	13 631	1 714	15 345	1 054 630
nach dem Rhein hin	2 227	14 070	16 297	1 098 328
1925 zusammen...	15 858	15 784	31 642	2 152 958
1924 » ...	14 933	18 366	33 299	2 398 536
Mithin 1925	mehr	925	—	—
	weniger	—	2 582	1 657

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 5 %, der Tragfähigkeit nach um 10,2 % abgenommen.

Zuid-Beveland-Kanal (Schleusen bei Wemeldinge).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
in der Richtung nach dem Rhein	14 530	20 184	34 714	10 386 216
in der Richtung von dem Rhein	22 324	12 125	34 449	10 471 292
1925 zusammen...	36 854	32 309	69 163	20 857 508
1924 » ...	33 169	27 423	60 592	17 030 392
Mithin 1925	mehr	3 685	4 886	8 571
	weniger	—	—	—

Demnach hat in 1925 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 14,1 % und der Tragfähigkeit nach um 22,5 % 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:

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	zusammen t
1925	248 284	132 228	380 512
1924	186 989	130 565	317 554
Mithin 1925	mehr 61 295	1 663	62 958
	weniger —	—	—

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 32,8 %, in der Abfuhr um 1,3 %, im ganzen um 19,8 % zugenommen; gegen 45,9 %, 38,5 % und 42,9 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von 380 512 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 1 926 t vom Rhein her und 165 868,2 t nach dem Rhein hin, also zusammen 167 794,2 t

so ergibt sich als Gesamtflossverkehr auf dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 548 306,2 t

Gegen das Vorjahr mit zusammen 455 875,2 t bedeutet dies eine Zunahme von 92 431 t oder 20,3 % Zunahme, gegen 40,3 % Zunahme 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 Rheinstrecke 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										
1925 gegen 1924	1	—	—	—	13	—	—	13	—	—
Mithin 1925	1	—	—	—	13	—	—	13	—	—
2. Mannheim :										
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Flosshafen und sonstigen Hafenteilungen										
1925 gegen 1924	11 (11) 29 (18)	—	—	—	2 740 (2 740) 7 889 (5 458)	—	—	2 740 (2 740) 7 889 (5 458)	—	—
Mithin 1925	18 (7)	—	—	—	5 149 (2 718)	—	—	5 149 (2 718)	—	Die Zahl in Klammern gibt die davon direkt vom Neckar in den Rhein über-gangenen Flösse an.
b) Abgang (Rhein) im Flosshafen :										
1925 gegen 1924	6	—	—	—	3 546	4	—	3 550	—	—
Mithin 1925	6	—	—	—	3 546	4	—	3 550	—	—
3. Speyer :										
Ankunft :										
1925 gegen 1924	1	—	—	—	120	—	—	120	—	—
Mithin 1925	1	—	—	—	120	—	—	120	—	—

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 t	Beigela-dene Güter t	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme t	Schnitt-ware t	Scheite t	Stämme t	Schnitt-ware t	Scheite t			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	Scheite werden auf den hiesigen Rheinflößen nicht befördert, dagegen anderes Nutzholz und zwar hauptsächlich Stangen.	
Februar	4	174 400	—	—	5 646 000	14 400	—	5 834 800		
März	8	—	—	—	12 002 868	27 300	—	12 030 168		
April	8	17 600	—	—	10 290 000	21 000	1 200	10 329 800		
Mai	7	44 400	—	—	10 155 600	26 100	—	10 226 100		
Juni	10	—	—	—	14 270 958	30 120	—	14 301 078		
Juli	11	311 200	—	—	13 600 200	28 800	—	13 940 200		
August	12	45 600	—	—	15 505 800	32 400	—	15 583 800		
September	8	—	—	—	11 099 310	22 800	—	11 122 110		
Oktober	11	84 800	—	—	16 170 000	31 800	—	16 286 600		
November	5	—	—	—	6 439 422	18 600	—	6 458 022		
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zusammen 1925	84	678 000	—	—	115 180 254	253 320	1 200	116 112 774		
gegen 1924	74	556 400	—	—	96 126 588	237 240	231 000	97 151 228		
Mithin 1925	mehr	10	121 600	—	—	19 053 666	16 080	—	18 961 546	
	weniger	—	—	—	—	—	229 800	—	—	

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 t	Beigela-dene Güter t	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme t	Schnitt-ware t	Scheite t	Stämme t	Schnitt-ware t	Scheite t			
a) Ankunft	692	—	—	—	131 999	—	—	131 999	—	
b) Abgang	108	—	—	—	88 814	223	—	89 037	—	

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	
1925	115	161 595	106	231 656	
1924	100	130 671	85	197 725	
Mithin 1925	mehr	15	30 924	21	33 931
	weniger	—	—	—	—

Bei Coblenz wurden sämtliche Flösse von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 115 Flößen hatte das grösste ein Gewicht von 2 548 t, das kleinste ein Gewicht von 210 t. Unter den 115 Flößen hatten:

108 Flösse (grosse) ein Gewicht über 750 t,
7 » (mittlere) » » zwischen 750 t und 50 t.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich und der niederländischen Zollstelle in Lobith:

Emmerich.

Jahr	Auskuft aus Deutschland	
	Anzahl	Flossbestand t
1925	55	49 671
1922 ¹⁾	45	57 815
Mithin 1925	mehr weniger	10 — 8 144

Lobith.

Jahr	Ausfuhr aus Deutschland	
	Anzahl	Flossbestand t
1925	60	54 917
1924	41	39 667
Mithin 1925	mehr weniger	19 — 15 250

Die Ausfuhr an Flossholz hat sonach für Emmerich um 14% abgenommen und für Lobith um 38,4% zugenommen.

IV. B. c) 2. Flossverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.²⁾ Main (Kostheim).

Anschreibestelle: Kostheim	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
Verkehr		
von dem Rhein her	—	—
nach dem Rhein hin	826	160 714,2
1925 zusammen	826	160 714,2
1924 »	707	131 967,2
Mithin 1925	mehr weniger	119 — 28 747

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

Das Verhältnis dieser Zu- und Abnahme 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
1925	161 949	—	160 594	—	—	120
1924	118 079	110 329	131 599	320	80	368
Mithin 1925	mehr weniger	— —	28 995 —	— 320	— 80	— 248
in Prozenten...	37	—	22	—	—	67

¹⁾ Für 1923 und 1924 waren mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse Angaben nicht erhältlich.

²⁾ In diesem Abschnitt sind die Angaben folgender Nebenflüsse und Seitenkanäle aufgeführt: Main, Merwede-Kanal und Keulse Vaart. Für den Flossverkehr von und nach den übrigen Nebenflüssen und Seitenkanälen siehe Beilagen Seite 307.

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

Durch die Haltungen:

Jahr	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Flosszüge	mit Flößen	Flosszüge	mit Flößen	Flosszüge	mit Flößen
1925	65	305				
1924	4	13				
Mithin 1925	61	292				
	mehr	—				
	weniger	—				

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

Verkehr	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
nach der Waal hin	583	8 649
von der Waal her	20	287
1925 zusammen	603	8 936
1924 »	793	11 838
Mithin 1925	—	—
	mehr	—
	weniger	190
		2 902

Der Flossverkehr hat in der Anzahl der Flösse um 24%, im Gewicht um 24,5% abgenommen.

Merwede Kanal (Königinnenschleuse zu Vreeswijk).

Verkehr	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
in der Richtung nach Amsterdam	28	13 128
in der Richtung von Amsterdam	28	13 595
1925 zusammen	56	26 723
1924 »	116	58 257
Mithin 1925	—	—
	mehr	—
	weniger	60
		31 534

Der Flossverkehr hat dem Gewicht nach um 54% abgenommen.

Keulse Vaart.

Verkehr in Vreeswijk	Flösse	
	Anzahl	Länge m
von dem Rhein her	5	190
nach dem Rhein hin	1	26
1925 zusammen	6	216

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

Nach deutschen und niederländischen Mitteilungen wurde unmittelbarer Rhein-See-Verkehr im Jahre 1925 mit 41 Rhein-See-Dampfern und 4 Motor-Seebooten betrieben, die insgesamt 37 475 t Tragfähigkeit besitzen.

Die grösste Tragfähigkeit hatte das Schiff **Frankfurt** der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg, mit 1 900 t. Das Schiff hatte einen Netto-Rauminhalt von 1 944 cbm und 600 indizierte Pferdestärke.

Das kleinste Schiff war **Sir Redvers Buller**, von dem Englischen Staat in London, mit einer Tragfähigkeit von 143 t.

Das grösste Motor-Seeboot war **Mangan** von der Gesellschaft Ernst Komroski in Hamburg, mit einer Tragfähigkeit von 848 t.

Das kleinste Motor-Seeboot war **Erica Trees** von der Gesellschaft Max Trees in Hamburg mit 534 t Tragfähigkeit.

Neben diesen Rheinseedampfern waren 5 seetüchtige Segelschiffe für den unmittelbaren Rhein-See-Verkehr, hauptsächlich zwischen Remagen und London zur Beförderung von Appolinaris-Wasser, eingestellt. Es waren dies die englischen hölzernen Segelschiffe «Maggie» und «Veravia» und die eisernen holländischen Segelschiffe «Stella», «Appolinaris» und «Succes», mit einer gesamten Tragfähigkeit von 770 Tonnen und einem Tiefgang in beladenem Zustand von 2,0 bis 2,15 m.

An dem Rhein-See-Verkehr sind unter anderen die folgenden Gesellschaften beteiligt:

1. Die Kölner Reederei A. G. unterhält mit ihren 4 Dampfern einen regelmässigen Verkehr zwischen Köln und London. Im Jahre 1925 wurden von London nach dem Rhein 26 054 t und umgekehrt 34 402 t befördert. Die Ladungen bestanden hauptsächlich aus Stückgut, in vereinzelt Fällen in Eisenladungen von Duisburg nach Stettin, Schweden und Norwegen.

2. Die Elbinger Dampfschiffs-Reederei F. Schichau beförderte im Jahre 1925 mit ihren 3 Dampfern von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Malmö, Norrköpping, Stettin, Königsberg und Riga 8 695 t hauptsächlich Eisenwaren und Maschinen.

3. Die Hamburg-Rhein-Linie A. G. m. b. H. unterhielt mit ihren 4 Schiffen eine regelmässige Dampfschiffahrtslinie zwischen Hamburg und den niederrheinischen Häfen bis Köln. Die Gesellschaft hat im Jahre 1925

im Bergverkehr 41 800 t

im Talverkehr 43 250 t

Stückgüter befördert und ausserdem 1 050 t Briketts von Wesseling nach Dänemark.

(Für ausführliche Angaben siehe Beilage 318)

IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1925 liegen folgende Angaben vor :

A. Schweiz.

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

Im Jahre 1925 sind befördert worden :

zu Berg : 128 173 t	zu Tal : 103 427 t nach Belgien
161 815 t	76 378 t nach Holland
110 597 t	26 387 t nach der Ruhr
400 585 t	206 192 t
insgesamt <u>606 777 tonnes.</u>	

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.

Basler Rheinschiffahrt A. G.

In Basel gründete sich unter dem Titel «Basler Rheinschiffahrt A. G.» eine neue Reederei, die ihren Betrieb am 8. April aufgenommen hat.

B. Frankreich.

Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin.
Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 15 Millionen Francs und dem Sitz in Strassburg.

Im Jahre 1925 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt:

Zu Berg:	
Von Ruhrort	1 722 400 t.
Von Mannheim	1 041 300 t.
Zusammen	<u>2 763 700 t.</u>

Zu Tal:		
Abgang von Strassburg	498 geladene Kähne	776 leere Kähne
» » Mannheim	628 »	763 »

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

24 Radschleppern mit zusammen 27 580 P.S.,
21 Schraubenschleppern mit zusammen 7 385 P.S.,
12 Hafenleichtern,
6 Schwimmkranen.

Société Alsacienne de Navigation Rhénane.

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 7 000 000 Fr. und dem Sitz in Strassburg.

Die Gesellschaft beförderte im Jahre 1925 folgende Gütermengen :

	zu Tal	zu Berg	insgesamt
Januar.....	29 396	13 839	43 235 t
Februar.....	32 255	25 420	57 675 t
März.....	21 374	28 183	49 557 t
April.....	22 020	35 085	57 105 t
Mai.....	43 605	42 014	85 619 t
Juni.....	33 119	42 098	75 217 t
Juli.....	36 493	52 509	89 002 t
August.....	82 372	31 034	109 927 t
September.....	50 937	35 046	85 983 t
Oktober.....	45 519	35 342	80 363 t
November.....	31 304	34 737	66 041 t
Dezember.....	24 324	22 625	46 949 t
	452 718	397 932	846 673 t

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

68 Kähnen mit zusammen 86 611 t Tragfähigkeit.

Société Française de Navigation Rhénane

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 10 000 000 Fr. und dem Sitz in Paris.

Im Jahre 1925 sind durch die Gesellschaft befördert worden :

zu Berg : 50 520 t Getreide
 221 156 t Reparationskohle
 13 489 t sonstige Güter
 285 165 t

zu Tal : 69 452 t Kali
 216 720 t Reparationskohle
 14 280 t Erze
 5 954 t sonstige Güter
 306 406 t

insgesamt 591 571 t.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

103 Kähnen mit zusammen 123 000 t Tragkraft.

«Le Rhin» Société Générale de Navigation et d'Entrepôts.

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 10 000 000 Fr. und dem Sitz in Strassburg.

Im Jahre 1925 hat die Gesellschaft

444 356,5 t zu Berg
 310 846 t zu Tal

755 202,5 t insgesamt befördert.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

67 Kähnen mit ungefähr 86 000 t. Tragfähigkeit.

Comptoir Rhénan de Transports fluviaux

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 4 000 000 Fr. und dem Sitz in Paris.

Im Jahre 1925 beförderte die Gesellschaft folgende Gütermengen :

	zu Berg	zu Tal	insgesamt
Januar.....	8 605	46 900	55 505 t
Februar	23 633	30 275	54 908 t
März	15 332	44 336	59 668 t
April	23 290	53 150	76 440 t
Mai	25 283	63 953	89 236 t
Juni	40 640	38 701	79 341 t
Juli	23 329	56 046	79 375 t
August	7 083	51 268	58 351 t
September	19 424	38 267	53 208 t
Oktober	20 059	38 697	56 492 t
November	27 194	32 538	58 167 t
Dezember	21 231	21 040	42 271 t
	<u>255 103</u>	<u>515 171</u>	<u>770 274 t</u>

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

30 Kähnen mit zusammen 39 396 t Tragfähigkeit.

C. Deutschland.

a) Baden:
Fehlanzeige.

b) Bayern:
Entsprechende Firmen kommen in der Bayerischen Pfalz nicht in Frage.

c) Hessen:

Die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Filiale Mainz, hat ihren Auslandsverkehr wieder aufgenommen.

d) Preussen:
Fehlanzeige.

D. Niederland.

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij

Generaldirektion in Amsterdam.

Im Jahre 1925 sind befördert worden :

zu Berg :	207 904 t
zu Tal :	<u>236 388 t</u>
insgesamt ...	444 292 t.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus:

32 Schraubengüterdampfern mit zusammen 23 102 t Tragfähigkeit,
23 Rheinkähnen mit zusammen 16 648 t Tragfähigkeit.

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 und umgekehrt zur Beförderung von Personen und Gütern, sowie zwischen Köln und Mainz und umgekehrt einen speziellen fahrplanmässigen Personenverkehr unterhielt. Diese Dampfer haben zusammen eine Tragfähigkeit von 2 440 t und können je 1110/1850 Personen befördern.

Naamloze Vennotschap Reederij voorheen J. Königsfeld

Naamlooze Vennotschap mit einem Kapital von 1 500 000 Gulden. Generaldirektion in Rotterdam.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus :

13 Güterdampfern	} mit zusammen ungefähr 11 000 t Tragfähigkeit.
2 Güter-Motorbooten	
4 Rheinkähnen	mit zusammen ungefähr 4 200 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1925 sind befördert worden :

zu Berg :	120 466 t
zu Tal :	60 807 t
zusammen	... 181 273 t

Johs. Otten & Zoon's Transport-Gesellschaft

beförderte zu Berg 1 026 815 t Güter.

E. Belgien.

Société Anonyme de Transports Plouvier & Cie

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 82 Rheinkähnen mit zusammen 86 157 t Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1925 sind befördert worden :

zu Berg :	342 547 t
zu Tal :	513 815 t
zusammen	. 856 362 t

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 Gesellschaft befördert worden im Jahre 1925 :

zu Berg :	217 000 t
zu Tal :	432 000 t
zusammen	. 649 000 t

IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.¹⁾

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

Zu den Übersichten selbst ist folgendes zu bemerken:

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

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

- a) Stückgüter,
- b) Massengüter,
- c) besonders häufige Massengüter, als:

Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden.

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

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

Aus den einzelnen Uferstaaten liegen folgende besondere Mitteilungen vor:

1. S c h w e i z. — Bei einer im Juli vorgenommenen Erhebung des Schiffahrtsamtes ergaben sich für den schweizerischen Rheinverkehr folgende Schiffsfrachten pro Tonne:

a) im B e r g v e r k e h r: Antwerpen—Basel: Getreide 13,50 Fr., Kohlen 9,50 Fr., Papierholz 13,60 Fr., Pyrit 12,20 Fr., Schwefel 12,60 Fr., Kolonialwaren und verschiedene andere Güter 13,00 bis 15,50 Fr. unter 50 Tonnen bis 21,00 Fr.

Ruhrort-Hafen Rheinschiff-Basel: Kohlen 9,20 Fr.

b) im T a l v e r k e h r: Basel (Waggon)-Ruhrort (Rheinschiff): Gonzenerz 5,80 Fr., Basel (Waggon)-Antwerpen (Rheinschiff): Karbid 8,20 Fr., Asphalt 8,60 Fr., Zement 7,10 Fr., kondensierte Milch 10,60 Fr.

In den Frachtsätzen des Bergverkehrs sind die Kosten des Umschlages im Seehafen und in Basel einbegriffen. Aus gewissen Gründen wurden die Umschlagskosten meist mit den Frachtkosten verrechnet. Eine Ausscheidung in Kahnfracht und Schlepplohn ist nicht möglich. Ebensovienig lassen sich für die drei Schiffahrtsgrössen getrennte Angaben machen. Über gewisse Transporte (Benzin, etc.) lassen sich überhaupt keine bestimmten Angaben machen. Die Frachtsätze wiesen während der ganzen Schiffahrtsperiode 1925 nur ganz geringe Schwankungen auf.

2. F r a n k r e i c h. — Die Kosten für Einladen, Ausladen, Versicherung und Leichtern sind in den Frachtsätzen nicht einbegriffen. Für die drei verschiedenen Schiffgrössen lassen sich nach den Mitteilungen der Interessenten getrennte Angaben nicht machen.

Infolge Fehlens der nötigen Unterlagen, konnten Angaben nur für die Fahrten Antwerpen—Strassburg, Strassburg—Antwerpen und Ruhrhäfen—Strassburg gemacht werden.

3. B a d e n. — Keine Erläuterungen.

4. B a y e r n. — Keine Erläuterungen.

5. H e s s e n. — In den hessischen Rheinhäfen wurden Frachten nicht notiert, da in dieser Hinsicht die Schifferbörse Duisburg als massgebend anzusehen ist.

6. P r e u s s e n. — Keine Erläuterungen.

¹⁾ Die Beilagen befinden sich auf Seite 319.

7. **Niederland.** — Die gegenwärtige Frachtenconjonctur für Massengüter macht es für Rotterdam unmöglich die Ziffern gemäss des Formulars darzustellen. In Dordrecht fanden Frachtnotierungen nicht statt.

8. **Belgien.** — Keine Erläuterungen.

Für die Übersichten siehe Beilage, Seite 319.

b) Versicherungswesen.

1. **Schweiz.** — Keine Angaben.

2. **Frankreich.** — Keine Angaben.

3. **Baden.** — Keine Angaben.

4. **Bayern.** — Keine Angaben.

5. **Hessen.** — Keine Angaben.

6. **Preussen.** — Im Jahre 1925 wurden 1919 Schiffe klassifiziert gegen 1392 im Vorjahre. Sämtliche klassifizierte Schiffe waren eiserne Schiffe. Es gehörten an :

der Klasse A 1	1 466	Schiffe
der Klasse A 2	446	»
der Klasse A 3	7	»

Zusammen 1 919 eiserne Schiffe.

Der Geschäftsumfang der Versicherungsgesellschaften ist im Jahre 1925 im allgemeinen dasselbe geblieben.

a) der Schiffs-Versicherungsgesellschaft «Harmonie» A. G. in Koblenz gehörten am 1. Januar 1925 152 Mitglieder mit 147 Schiffen an. Der Versicherungswert der 147 Schiffe betrug 4 844 080 holländische Gulden, ihre Tragfähigkeit 177 380 t. Der Prämiensatz betrug 1925 für Schiff 40 Cents für die Tonne, für Möbel 1/2 % und für Fracht 1/2 %.

b) Der Schifferhülf-Gesellschaft «Germania» in Ruhrort gehörten am Ende des Jahres 1924 125 Rheinschiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 130 000 t und einer Gesamtversicherungssumme von 7 970 000 Mk. an.

c) Bei der Hülfsgesellschaft «Gute Hoffnung» in Ruhrort waren ausgangs 1925 70 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 72 827 t und einem Wert von 2 669 700 Mk. versichert.

d) Bei der Schifferhülf-Gesellschaft «Vater Rhein» in Ruhrort waren Ende 1925 65 Kähne mit einer Gesamttragfähigkeit von 71 928 t versichert. Die Versicherungsprämie für 1925 betrug 95 Pfennige für die Tonne Tragfähigkeit und 1 Jahr.

e) Bei der Kasko-Versicherungs-Gesellschaft «Jus et Justitia» zu Mannheim waren am 31. Dezember 1925 von 232 Schiffern 234 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 217 563 t und einer Gesamtversicherungssumme von 7 085 900 holländischen Gulden versichert. Für das Jahr 1925 wurde eine Kaskoprämie von 30 Cents für die Tonne Tragfähigkeit erhoben.

7. **Niederland.** — Die Schiffe sind grösstenteils versichert gegen feste Prämie auf Börsenpolice, auch bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften. Eingreifende Aenderungen fanden nicht statt.

8. **Belgien.** — Fehlanzeige.