

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-255540](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255540)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der in den Beilagen I zu IV, A, a, Seite 171 zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfasst :¹⁾

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.

Für diesen Verkehr sollen in Zukunft die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet werden. Für dieses Jahr jedoch ist der Talverkehr auch laut Angaben von Lobith wiedergegeben und der Gesamtverkehr ist, um einen Vergleich mit dem Vorjahr zu ermöglichen, ausschliesslich aus den Lobither Angaben berechnet worden.

Andererseits werden diese Verkehrsziffern 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.

Für diesen Verkehr sollen in Zukunft die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet werden. Für dieses Jahr jedoch ist der Talverkehr auch laut Angaben von Lobith wiedergegeben und der Gesamtverkehr ist, um einen Vergleich mit dem Vorjahr zu ermöglichen, ausschliesslich aus den Lobither Angaben berechnet worden.

In den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 169, Nr. 1-38) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

1. Nach Beilage I zu IV, A, a Summe I Seite 171, betrug in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen

	1926	1925	
die Zufuhr	27.028.518 t	28.295.979 t	mithin 1926 weniger 1.267.461 t
die Abfuhr	39.122.106 t	30.044.939 t	» 1926 mehr 9.077.167 t
Zusammen	66.150.624 t	58.340.918 t	mithin 1926 mehr 7.809.706 t

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 4,48% gegen 17,12% Zunahme im Vorjahr, die Verkehrszunahme bei der Abfuhr 30,2% gegen 12,37% Zunahme im Vorjahr, im ganzen 13,40% gegen 14,62% Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Die Karten hinter Seite 359 stellen ein Vergleich zwischen dem Gesamthafenverkehr verschiedener Häfen sowie den Rheinverkehr zu Berg und zu Tal dar.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1926	1925	
der Verkehr zu Berg	31.050.161 t	33.879.804 t	mithin 1926 weniger 2.829.643 t
der Verkehr zu Tal.....	35.100.463 t	24.461.114 t	» 1926 mehr 10.639.349 t
Zusammen	66.150.624 t	58.340.918 t	mithin 1926 mehr 7.809.706 t

mithin in der Richtung zu Berg 8,35%, Abnahme in der Richtung zu Tal 43,5% Zunahme, gegen 9,74% und 22,17% Zunahme im Vorjahr.

Bisher ist in dem Jahresbericht die Zufuhr in den minderwichtigen deutschen Hafentplätzen, Lösch- und Umschlagstellen aufgenommen.

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

39. in Frankreich	1.855 t
40. » Baden	17.045 t
41. » Bayern	3.519 t
42. » Hessen	55.837 t
43. » Preussen	373.226 t
Zusammen	1926 451.482 t
gegen	1925 536.760 t

Nach Mitteilungen des Statistischen Reichsamtes kann die Abfuhr der minderwichtigen Häfen in 1926 erst gegen Ende des laufenden Jahres ermittelt werden. Man hat aber diese Zahl schätzungsweise berechnet und ist hierbei auf eine Ziffer von 3.910.000 t gekommen. Der Gesamtverkehr in den minderwichtigen Häfen hat demnach für 1926 schätzungsweise 4.361.482 t betragen.

In 1925 betrug — ebenfalls nach Angabe des Statistischen Reichsamtes die Abfuhr aus minderwichtigen Häfen rund 3.980.000 t; mit der Zufuhr von 536.760 t beläuft sich demnach der Gesamtverkehr in 1925 auf 4.516.760 t sonach gegen das Vorjahr auf 155.872 t weniger.

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

im Berichtsjahr ...	70.512.106 t
im Vorjahr.....	62.857.678 ¹⁾ t
mithin in 1926 mehr	7.654.429 t

also ergibt sich eine Zunahme von 12,02%, gegen 14,83% Zunahme im Vorjahr.

2. Der Verkehr in den niederländischen, belgischen und französischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage I zu IV A, a, Summe 2

	1926	1925	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	37 573 354 t	24 183 646 t	mithin 1926 mehr 13 389 708 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	14 301 332 t	15 347 590 t	mithin 1926 weniger 1 046 258 t
Zusammen	51 874 686 t	39 531 236 t	mithin 1926 mehr 12 343 450 t

¹⁾ Der Jahresbericht 1925 gibt 58.877.678 t an; diese Zahl muss um die angegebene Abfuhr aus den minderwichtigen Häfen also um 3.980.000 t erhöht werden.

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 31,22%, gegen 24,24% Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr 55,36% zu-, in der Abfuhr nach dem Rhein hin 6,81% abgenommen, gegen 21,19% und 29,31% Zunahme im Vorjahr.

Nimmt man für die Berechnung dieses Verkehrs für die Talfahrt die Emmericher Zahlen und für die Bergfahrt die Lobith'schen Zahlen an, dann beträgt die Zufuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze her 37.806.633 t
und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der d.-n. G. 14.301.332 t
zusammen 52.107.965 t

Diese Ziffer wird dann für den Vergleich mit dem Verkehr in 1927 dienen.

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.

Nachstehend eine Gegenüberstellung der hierbei erhaltenen Zahlen und der Zahlen der Statistik von Lobith.

Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Französische Häfen (Maas)	65. Französische Häfen (Schelde)	66. Andere französische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken ..	4 014 104	1 065 914	210 806	23 494	1 571 225	170 819	91 636	474 431
Lobith	4 346 109	1 340 318	202 646	101 188	1 668 776	30 477	108 440	—

	Gesamtverkehr der belgischen Häfen	Gesamtverkehr der französischen Häfen	Gesamtverkehr der belgischen und französischen Häfen
Lokalstatistiken	6 885 543	736 886	7 622 429
Lobith	7 659 037	138 917	7 797 954

Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Französische Häfen (Maas)	65. Französische Häfen (Schelde)	66. Andere französische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken ..	1 718 475	122 077	1 434	—	187 194	14 733	16 668	47 459
Lobith	1 682 122	222 974	—	—	172 441	—	—	—

	Gesamtverkehr der helgischen Häfen	Gesamtverkehr der französischen Häfen	Gesamtverkehr der belgischen und französischen Häfen
Lokalstatistiken.....	2 029 180	78 860	2 108 040
Lobith	2 077 537	—	2 077 537

3. Der Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1, 4 und 5 zu IV, A, a Summe 3

	1926	1925		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	215.586 t	202.800 t	mithin 1926 mehr	12.786 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	177.192 t	134.077 t	» 1926 »	43.115 t
Zusammen	392.778 t	336.877 t	mithin 1926 mehr	55.901 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein 6,3% in der Abfuhr 32,15% im ganzen um 16,59% zugenommen, gegen 59,39% Zunahme im Vorjahr.

Nimmt man für diesen Verkehr, was die Talfahrt anbelangt, die Emmericher Zahlen, und was die Bergfahrt anbelangt, die Lobither Zahlen, dann beträgt für 1926 die Talfahrt..... 213.297 t
die Bergfahrt 177.192 t
also zusammen..... 390.489 t

Diese Ziffer wird dann das nächste Jahr zum Vergleich des Verkehrs dienen.

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:

	1926	1925		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	37.788.940 t	24.386.446 t	mithin 1926 mehr	13.402.494 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	14.478.524 t	15.481.667 t	» 1926 weniger	1.003.143 t
Zusammen	52.267.464 t	39.868.113 t	mithin 1926 mehr	12.399.351 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 31,1%, gegen 24,47% Zunahme im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 54,96%, die Abnahme in der Abfuhr 6,48%, gegen 21,41% und 29,61% Zunahme im Vorjahr.

Nimmt man für die Berechnung dieses Verkehrs für die Talfahrt die Emmericher Zahlen und für die Bergfahrt die Lobither Zahlen an, dann beträgt die Zufuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 38.019.930 t
und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 14.478.524 t
zusammen..... 52.498.454 t

Diese Ziffer wird dann für den Vergleich mit dem Verkehr in 1927 dienen.

Graphische Darstellung des Verkehrs mit den niederländischen Häfen (1900—1926) in Tonnen.
Aufzeichnungen von Lobith.

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:

	1926	1925	
Durchfuhr vom Rhein	4.441.369 t	4.565.026 t	mithin 1926 weniger 123.657 t
Durchfuhr nach dem Rhein ..	11.821.815 t	8.036.399 t	» 1926 mehr 3.785.416 t
zusammen...	16.263.184 t	12.601.425 t	mithin 1926 mehr 3.661.759 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 29.05 %. Die Abnahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 2.7 %, und die Zunahme in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 47,1 %.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs)..... 52.267.464 t
den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 70.512.106 t

so ergibt sich im Jahre 1926 als Gesamthafenverkehr 122.779.570 t
gegen 1925 102.725.791¹⁾t

Sonach 1926 mehr 20.053.779 t
oder 20.32 % Zunahme, gegen 19.34 % Zunahme im Vorjahre.

Rechnet man zu dem Gesamthafenverkehr mit 122.779.570 t
den Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichtsjahr.. 16.263.184¹⁾t

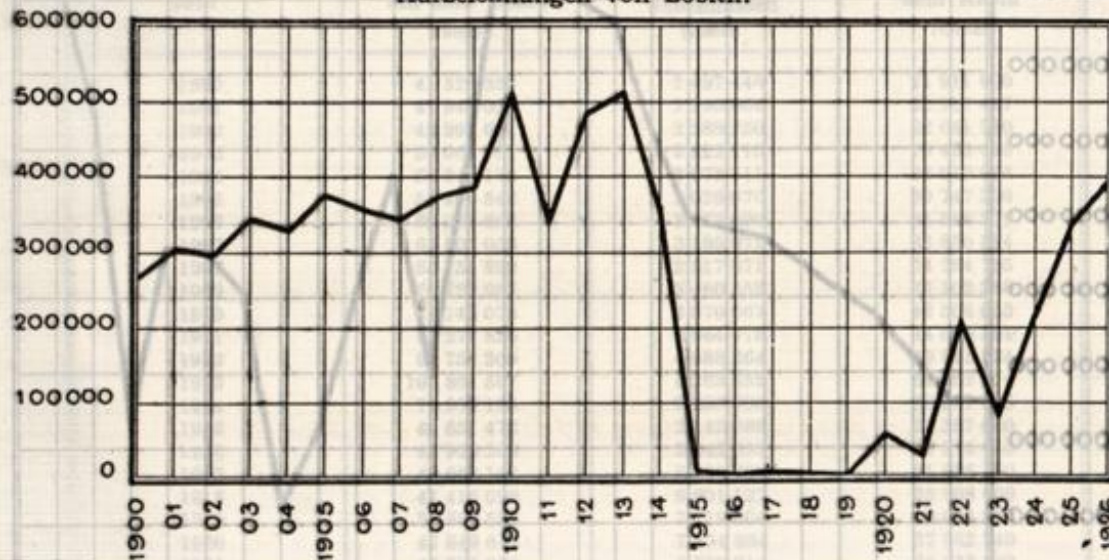
Gibt zusammen 139.042.754 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 69 521 377 t
oder gegen das Vorjahr mit 57.663.608²⁾t mehr 11 857 769 t oder 21,31 % Zunahme gegen 18,33 % Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr auf dem Rhein beträgt, wenn man für den Talverkehr die Emmericher Angaben und für den Bergverkehr die Lobither Zahlen annimmt 69.637.104 t
Diese Ziffer wird zum Vergleich mit dem nächsten Jahr dienen.

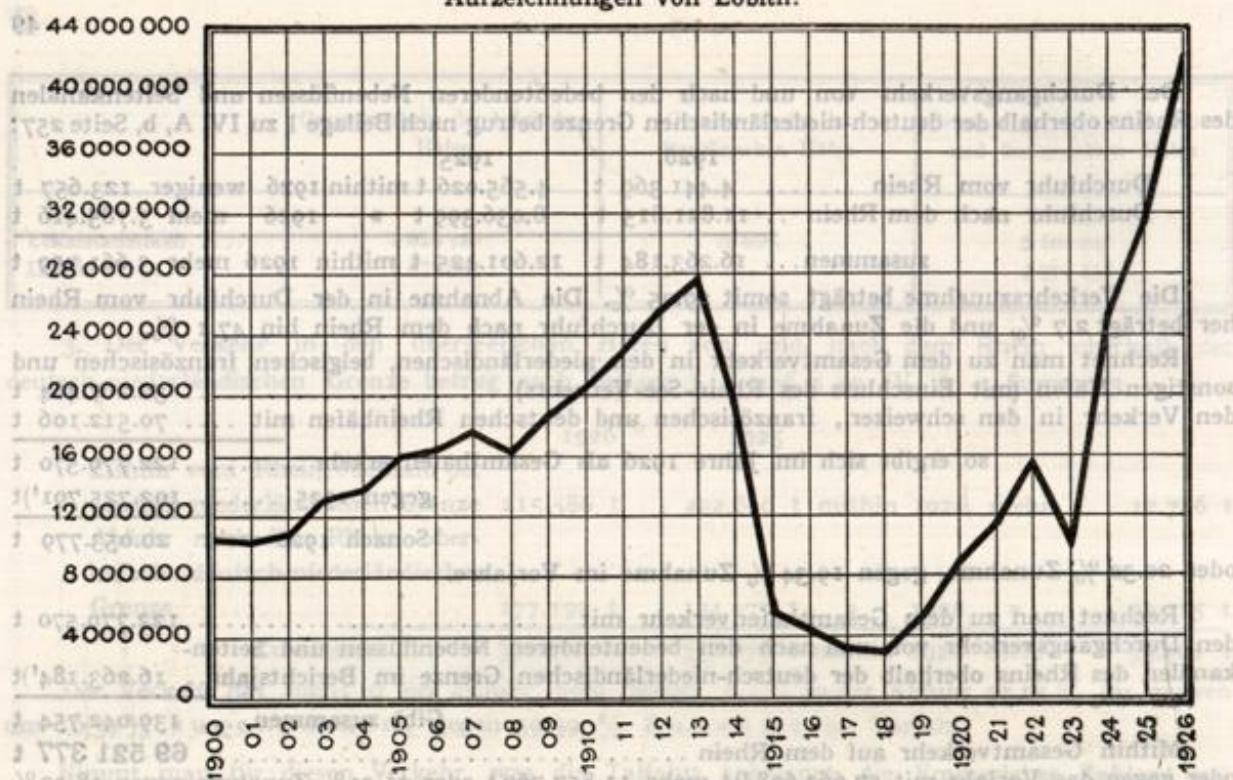
Nachstehend folgen graphische Darstellungen des Rheinseeverkehrs, des Verkehrs mit den niederländischen Häfen, des Verkehrs mit den belgischen und französischen Häfen und des Gesamtverkehrs auf dem Rhein:

Graphische Darstellung des Rheinsee-Verkehrs (1900—1926) in Tonnen.
Aufzeichnungen von Lobith.

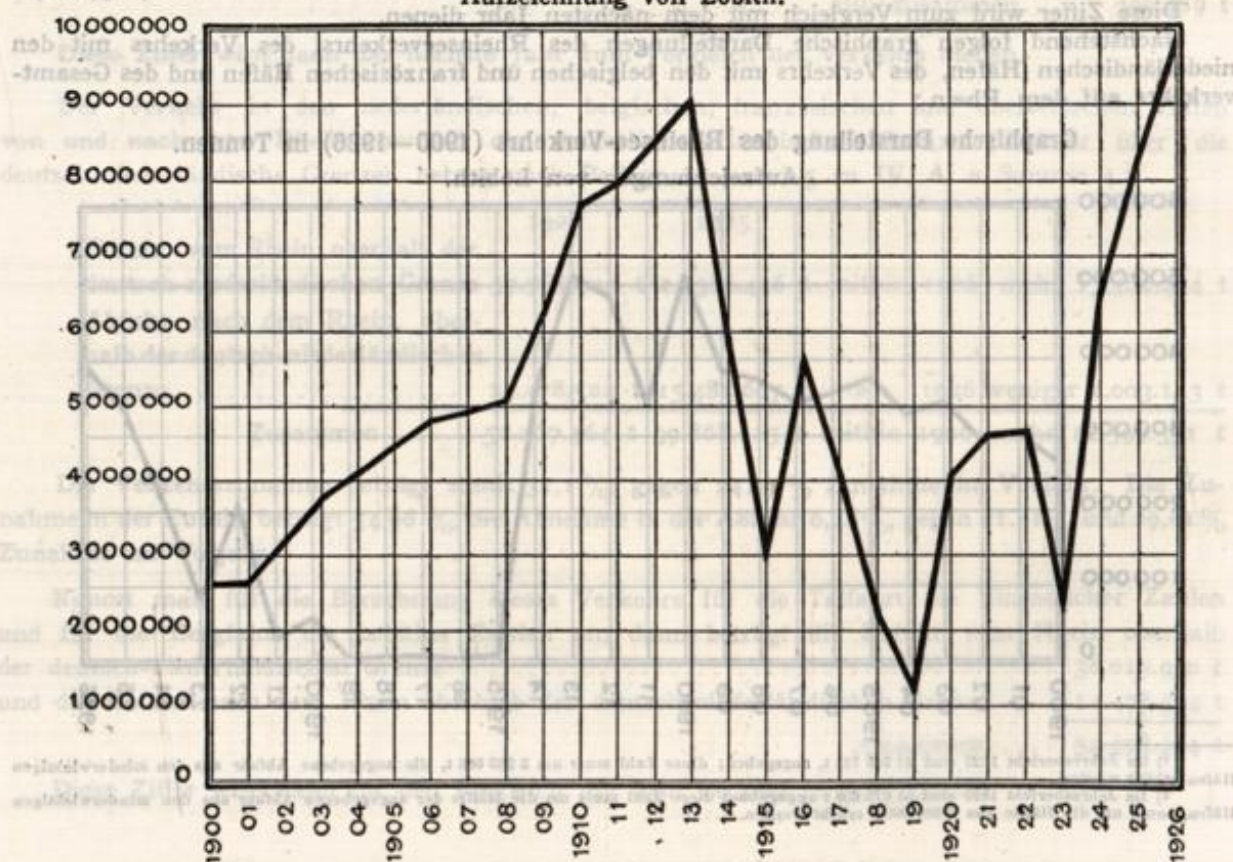


¹⁾ Im Jahresbericht 1925 sind 93 745 791 t, angegeben; diese Zahl muss um 3 980 000 t, die angegebene Abfuhr aus den minderwichtigen Häfen erhöht werden.
²⁾ Im Jahresbericht 1925 sind 55 673 608 t angegeben; diese Zahl muss um die Hälfte der angegebenen Abfuhr aus den minderwichtigen Häfen, somit um die Hälfte von 3 980 000 t erhöht werden.

Graphische Darstellung des Verkehrs mit den Niederländischen Häfen (1900—1926) in Tonnen.
Aufzeichnungen von Lobith.

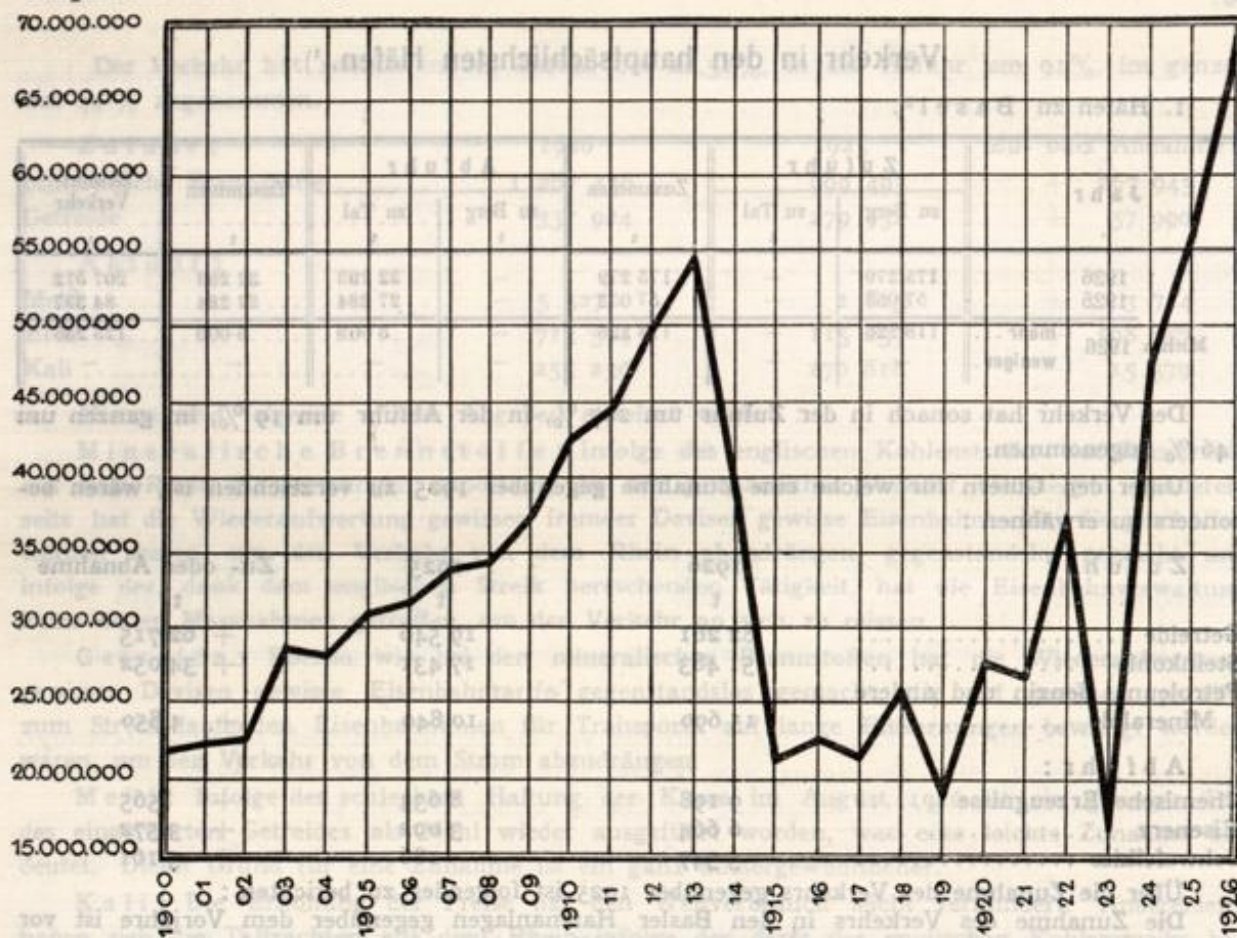


Graphische Darstellung des Verkehrs mit den belgischen und französischen¹⁾ Häfen (1900—1926) in Tonnen.
Aufzeichnung von Lobith.



¹⁾ Der Verkehr mit den französischen Häfen ist nur ab 1923 angeschrieben worden.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1926) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein 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	21 626 180
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	102 725 791 ¹⁾	12 601 425	57 663 608 ²⁾
1926	122 779 570	16 263 184	69 521 377
1926 gegen 1925	20 053 779 mehr weniger	3 661 703 —	11 857 769 —

1) Siehe Bemerkung 1) Seite 49.

2) Siehe Bemerkung 2) Seite 49.

Verkehr in den hauptsächlichsten Häfen. 1)

1. Häfen zu Basel²⁾.

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	175 279	—	175 279	—	32 293	32 293	207 572	
1925	57 053	—	57 053	—	27 284	27 284	84 337	
Mithin 1926	mehr ... weniger	118 226	118 226	—	5 009	5 009	123 235	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 207 %, in der Abfuhr um 19 %, im ganzen um 146 % zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zunahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1926 t	1925 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide	82 261	19 546	+ 62 715
Steinkohle	51 483	17 431	+ 34 052
Petroleum, Benzin und andere Mineralöle	15 690	10 840	+ 4 850
Abfuhr:			
Chemische Erzeugnisse	9 198	8 633	+ 565
Eisenerz	6 664	3 092	+ 3 572
Schwefelkies	5 347	186	+ 5 161

Über die Zunahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten:

Die Zunahme des Verkehrs in den Basler Hafenanlagen gegenüber dem Vorjahre ist vor allem den bessern Wasserständen in der Hauptschiffahrtszeit zuzuschreiben. Andererseits tragen die durch den Streik der Bergwerker in England eingetretene Verbesserung der Frachtlage am Unterrhein, ferner die durch die französische Valuta gedrückten Bahnfrachten und die verhältnismässig kurze Zeit der Schiffbarkeit der Oberrheinstrecke Schuld, dass der Gesamtverkehr hinter dem im Jahre 1924 erreichten Maximum um rund 13 000 Tonnen zurückgeblieben ist.

2. Hafen zu Strassburg³⁾.

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	1 777 414	6 034	1 783 448	46 216	1 265 082	1 311 298	3 094 746	
1925	1 451 246	4 245	1 455 491	11 641	675 202	686 843	2 142 334	
Mithin 1926	mehr weniger	326 168	327 957	34 575	589 880	624 455	952 412	

¹⁾ Siehe Liste Seite 169.
²⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Basel nach dem Hüniger Kanal hat 3 980 t (1925: 4 825 t) betragen, der Verkehr von dem Hüniger Kanal nach Basel 61 678 t (1925: 5 717 t) (Siehe Beilage S. 274).

Schweizerischerseits wird mitgeteilt, dass der Verkehr zwischen Basel und Strassburg auf dem Rhein-Rhône-Kanal, zum ersten Mal einen nennenswerten Umfang angenommen hat. Zum Verschleppen der Kanalkähne zwischen der Kanalmündung und den Hafenanlagen, stehen nun kleine Schlepper zur Verfügung, welche Eigentum von Schiffahrtsunternehmungen sind.

³⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Marne-Kanal und dem Rhein-Rhône-Kanal hat 332 319 (1925: 207 824 t) bzw. 170 279 t (1925: 144 383 t) betragen. Der Verkehr von dem Rhein-Marne-Kanal und dem Rhein-Rhône-Kanal nach Strassburg betrug 344 407 (1925: 301 442 t) bzw. 151 571 (1925: 186 383 t) (Siehe auch S. 274).

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,51%, in der Abfuhr um 91%, im ganzen um 44 % zugenommen.

Zufuhr:		1926	1925	Zu- oder Abnahme
Mineralische Brennstoffe		1 267 436	999 493	+ 267 943
Getreide		337 924	279 934	+ 57 990
Abfuhr:		1926	1925	Zu- oder Abnahme
Mehl		5 527	1 813	+ 3 714
Erze		713 594	115 237	+ 598 357
Kali		255 239	270 818	- 15 579

Hierzu sind folgende nähere Angaben geliefert worden:

Mineralische Brennstoffe: Infolge des englischen Kohlenstreiks hat Frankreich auf dem Rhein Kohlenmengen importiert, die den gewöhnlichen Verkehr übersteigen. Andererseits hat die Wiederaufwertung gewisser fremder Devisen gewisse Eisenbahntarife, die geschaffen worden waren, um den Verkehr von dem Rhein abzudrängen, gegenstandslos gemacht und infolge der, dank dem englischen Streik herrschenden Tätigkeit, hat die Eisenbahnverwaltung keine neuen Massnahmen getroffen, um den Verkehr an sich zu reißen.

Getreide: Ebenso wie bei den mineralischen Brennstoffen hat die Wiederaufwertung gewisser Devisen gewisse Eisenbahntarife gegenstandslos gemacht, die auf gewissen, parallel zum Strom laufenden Eisenbahnlinien für Transporte auf lange Entfernungen bewilligt worden waren, um den Verkehr von dem Strom abzudrängen.

Mehl: Infolge der schlechten Haltung der Kurse im August 1926 ist ein geringer Teil des eingeführten Getreides als Mehl wieder ausgeführt worden, was eine leichte Zunahme bedeutet. Dieser Grund für eine Zunahme ist ein ganz aussergewöhnlicher.

Kali: Die Erhöhung der Preise hat den Weltverbrauch leicht vermindert. Andererseits haben sich die Talfrachten auf dem Rhein infolge der dank des englischen Kohlenstreiks beförderten Kohle auf ziemlich hoher Höhe gehalten, und gewisse Eisenbahnlinien haben erfolgreich mit dem Rhein konkurrieren können.

3. Hafen zu Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	563 936	14 727	578 663	56 191	128 148	184 339	763 002
1925	642 983	15 428	658 411	21 072	4 3184	64 256	722 667
Mithin 1926	mehr weniger	79 047 701	79 748	35 119	84 964	120 083	40 335

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12 % ab, in der Abfuhr um 187 % zu-, im ganzen um 6 % zugenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff¹⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 25 361 t (1925: 9 121 t), zu Tal: 4 417 t (1925: 2 847 t); demnach zusammen: 29 778 t (1925: 11 968 t); in der Abfuhr zu Berg: 25 188 t (1925: 9 293 t), zu Tal: 4 417 t (1925: 2 817 t), demnach zusammen: 29 605 t (1925: 12 110 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 59 383 t (1925: 24 078 t) und haben sonach in der Zufuhr um 148 %, in der Abfuhr um 144 % und im ganzen um 146 % zugenommen.

¹⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1926 t	1925 t	Zu- oder Abnahme t
Mehl- und Mühlenerzeugnisse	35 513	5 998	+ 29 515
Hölzer- ausgenommen Edel- hölzer	14 421	1 893	+ 12 528
Schwefelkies	651	12 450	- 11 799
Steinkohlen	296 362	422 973	- 126 611
Steinkohlenkoks	3 555	29 888	- 26 333
Abfuhr:			
Steinkohlen	102 723	18 139	+ 84 584
Steinkohlenkoks	6 898	48	+ 6 850

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten :

Zufuhr.

Mehl: Durch die Erhöhung des Mehlsolles hat die Einfuhr von Mehl aus den Strassburger Mühlen aufgehört. Die Versorgung von Mittel- und Südbaden geschieht jetzt durch rechts rheinische Mühlen, worauf die Steigerung der Zufuhr zurückzuführen ist.

Hölzer: Im Jahre 1926 kamen verschiedene Posten Celluloseholz aus Russland nach der Schweiz zum Umschlag.

Schwefelkies: Die Schwefelkiestransporte aus dem Rheinland nach der Schweiz sind im Jahre 1926 ausgeblieben. Die Ursache hierfür konnte nicht ermittelt werden.

Steinkohlen und Steinkohlenkoks: Durch die schlechten Absatzverhältnisse nach der Schweiz ist der Umschlag stark zurückgegangen.

Abfuhr.

Steinkohlen und Steinkohlenkoks: Durch den englischen Kohlenarbeiterstreik war es möglich, alte Lagerbestände an Brennstoffen nach England abzusetzen, die auf dem Wasserweg abgeführt wurden.

5. Hafen zu Karlsruhe.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1926	1 289 020	18 153	1 307 173	1 053	208 062	209 115	1 516 288
1925	942 878	1 433	944 311	721	192 447	193 168	1 137 479
Mithin 1926 } mehr weniger	346 142	16 720	362 862	332	15 615	15 947	378 809

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38 %, in der Abfuhr um 8 %, im ganzen um 33 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1926	1925	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Kies.....	48 862	671	+ 48 191
Steinkohlen.....	633 757	499 213	+ 135 544
Steinkohlenkoks.....	100 317	63 617	+ 36 700
Braunkohlenbriketts.....	382 755	250 722	+ 132 033
Abfuhr:			
Alteisen.....	52 324	28 116	+ 24 208
Steinkohlen.....	37 506	10 322	+ 27 184
Holz.....	79 772	115 954	- 36 182

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr.

Kies: Die Zunahme dürfte in der Belegung der Bautätigkeit gefunden werden.

Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts: Die Zunahmen sind auf den günstigen Wasserstand nach dem Oberrhein zurückzuführen.

Abfuhr:

Alteisen: Gelangte infolge günstiger Absatzverhältnisse nach dem Niederrhein.

Steinkohlen: Die Zunahme kann auf den Bergarbeiterstreik in England zurückgeführt werden.

Holz: Die Abnahme dürfte auf die ungünstige Lage des Holzmarktes, auf die Verminderung der Bautätigkeit und auf die Abwanderung zur Eisenbahn zurückzuführen sein.

7. Häfen zu Mannheim¹⁾

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	4 150 027	223 086	4 373 113	173 916	1 174 675	1 348 591	5 721 704
1925	5 214 922	110 412	5 325 334	205 537	700 793	906 330	6 231 664
Mithin 1926	mehr	112 674	—	—	473 882	442 261	—
	weniger	—	952 221	31 621	—	—	509 960

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 % ab-, in der Abfuhr um 49 % zu, im ganzen um 8 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff²⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 105 546 t (1925: 95 293 t), zu Tal 14 568 t (1925: 7 256 t), demnach zusammen: 120 114 t (1925: 102 549 t), in der Abfuhr zu Berg: 75 248 t (1925: 89 284 t), zu Tal: 176 163 t (1925: 175 777 t), demnach zusammen: 251 411 t (1925: 265 071 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 371 525 t (1925: 367 620 t) und haben sonach in der Zufuhr um 17 % zu-, in der Abfuhr um 5 % ab- und im ganzen um 1 % zugenommen.

¹⁾ Der hiezu nicht einbegriffene Verkehr von Mannheim nach dem Neckar betrug 48 341 t (1925: 50 347 t) und von dem Neckar nach Mannheim 166 863 t. (1925: 166 163) (Siehe auch S. 273).

²⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1926 u. 1925:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1926 t	1925 t	1926			1925 zu- sammen t	1926			1925 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen	3 858 265	4 124 374	2 807 701	203 821	3 011 522	3 329 234	124 500	722 243	846 743	795 140
Rheinauhafen	1 863 439	2 107 290	1 342 326	19 265	1 361 591	1 996 100	49 416	452 432	501 848	111 190
Zusammen	5 721 704	6 231 664	4 150 027	223 086	4 373 113	5 325 334	173 916	1 174 675	1 348 591	906 330

Hafen zu Rheinau.

Zufuhr:	1926 t	1925 t	Zu- oder Abnahme t
Steinkohlen	771 075	1 290 906	-519 831
Steinkohlenkoks	105 162	150 539	-45 377
Schlacken*)	54 265	38 803	+15 462
Braunkohlenbriketts*)	314 260	378 148	-63 888
Abfuhr:			
Steinkohlen	328 286	85 845	+242 441
Steinkohlenbriketts	139 240	—	+139 240

Hafen zu Mannheim.

Zufuhr:	1926 t	1925 t	Zu- oder Abnahme t
Weizen	491 046	405 762	+85 284
Kies (Steine)	183 817	80 317	+103 500
Mineralöle	68 576	45 202	+23 374
Steinkohlen	1 077 878	1 630 106	-552 228
Steinkohlenkoks	138 960	126 455	+12 505
Teer, Teeröl, usw.	5 497	21 209	-15 712
Sämereien	11 346	23 369	-12 023
Mais*)	50 525	35 433	+15 092
Hülsenfrüchte*)	19 793	5 048	+14 745
Holz, Bretter*)	224 362	169 442	+54 920
Braunkohlenbriketts*)	104 490	77 315	+27 175
Erde und Sand*)	42 860	22 211	+20 649
Hafer*)	28 282	42 077	-13 795
Schwefelkies*)	28 970	59 073	-30 103
Abfuhr:			
Steinkohlen	47 395	24 238	+23 157
Mehl	79 285	29 275	+50 010
Zement	51 078	22 330	+28 748
Salz	217 118	328 421	-111 303
Roggen	4 756	25 624	-20 868
Schwefelkies	56 095	68 325	-12 330
Weizen*)	38 591	55 705	-17 114
Steinkohlenbriketts	63 122	—	+63 122

Nota: Durch die Trennung von Mannheim und Rheinau treten die mit *) bezeichneten Warengattungen, die sich bei der zusammengefassten Darstellung gegenseitig ausgleichen, neu auf.

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr.

Weizen: Schlechte Inlandsernte, Zollerhöhungen.

Kies: (Steine): Erhöhte Bautätigkeit.

Mineralöle: Grösserer Verbrauch von Antriebsstoffen durch erhöhte Tätigkeit der Industrie und Verbreitung des Kraftwagens.

Steinkohlen und Steinkohlenkoks: Nichtauffüllung der Inlandslager zu Gunsten von Auslandsaufträgen infolge des englischen Bergarbeiterstreiks.

Teer und Teeröle: Gründe des Rückgangs konnten nicht genau erkundet werden. Mitursache ist ohne Zweifel der Rückgang der Asphalt-Industrie und der geringere Verbrauch von Harz- und Teerpech in der Brikettfabrikation.

Sämereien: Rückgang des Umschlags nach Heilbronn. Ob die Transporte überhaupt ausblieben oder über den Schienenweg geleitet wurden, konnte nicht festgestellt werden.

Abfuhr:

Steinkohlen und Steinkohlenbriketts: Räumung der Lager zu Gunsten von Auslandsaufträgen. Englischer Bergarbeiterstreik.

Mehl: Grössere Konzentration der Lager, insbesondere Errichtung solcher in Süddeutschland.

Zement: Erhöhte Bautätigkeit, insbesondere auch Kanalbauten.

Salz: Durch Erschliessung einer Saline am Niederrhein blieben Aufträge nach dem Rheinland, Westfalen und Hamburg aus.

Roggen: Schlechte Inlandsernte.

Schwefelkies: Ursache nicht festgestellt.

8. Hafen zu Ludwigshafen¹⁾.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1926	2 405 181	108 724	2 513 905	87 796	762 114	849 910	3 363 815
1925	2 436 074	45 722	2 481 796	173 250	609 467	782 717	3 264 513
Mithin 1926	mehr	63 002	32 109	—	152 647	67 193	99 302
	weniger	30 893	—	85 454	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,3 %, in der Abfuhr um 8,6 %, im ganzen um 3 % zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1926	1925	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Steinkohlen	740 705	916 412	-175 707
Sand	122 705	45 775	+ 76 930
Salz- und Schwefelsäure	71 430	15 656	+ 55 774
Steinkohlenkoks	431 687	380 016	+ 51 671
Phosphorsaurer Kalk	47 307	8 537	+ 38 770
Weizen	136 304	107 407	+ 28 897
Schwefelkies	136 254	162 073	- 25 819
Braunkohlenbriketts	496 443	473 847	+ 22 596

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Ludwigshafen nach dem Neckar betrug 488 t, und von dem Neckar nach Ludwigshafen 307 t. (Siehe auch S. 273).

Abfuhr:

	t	t	t
Steinkohlen	29 825	82 349	— 52 524
Getreide	15 737	54 197	— 38 460
Schwefelkiesabbrände	96 157	133 969	— 37 812
Mehl	39 067	14 250	+ 24 817

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr.

Steinkohlen: Verminderte Zufuhr von Reparationskohlen und verminderter Umschlag infolge geringeren Bedarfs der Verbraucher. Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bezieht seit 15. II. 1926 ihre Dienstkohlen auf dem Bahnweg.

Sand: Stärkerer Verbrauch im Baugewerbe.

Salz- und Schwefelsäure: Vermehrter Bedarf der I. G. Farbenindustrie A. G. Ludwigshafen a. Rh.

Steinkohlenkoks: Vermehrter Bedarf der Industrie und der privaten Verbraucher.

Phosphorsaurer Kalk: Vermehrter Verbrauch der I. G. Farbenindustrie A. G. in Ludwigshafen a. Rh.

Weizen: Grösserer Zufuhr vom Ausland.

Schwefelkies: Geringerer Verbrauch der I. G. Farbenindustrie A. G. und Gebr. Giuliani. in Ludwigshafen a. Rh.

Braunkohlenbriketts: Mehrverbrauch der I. G. Farbenindustrie A. G. und der privaten Verbraucher, da die Saarkohle infolge des englischen Bergarbeiterstreiks knapper war.

Abfuhr.

Steinkohlen: Die hier gelagerten Bestände an Reparationskohlen wurden im Jahre 1925 auf den Wasserweg verbracht. Im Jahre 1926 waren keine Bestände mehr vorhanden.

Getreide: Das vorübergehend für das Elsass und die Schweiz eingelagerte Getreide wurde im Jahre 1925 auf den Wasserweg gebracht. Im Jahre 1926 waren keine Bestände mehr vorhanden.

Schwefelkiesabbrände: Verminderte Abfuhr infolge geringeren Verbrauchs von Schwefelkies.

Mehl: Stärkere Abfuhr nach Mittelrhein- und Mainstationen.

9. Hafen zu Worms.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1926	358 980	5 678	364 658	1 500	86 728	88 228	452 886
1925	377 226	10 377	387 603	3 817	88 004	91 821	479 424
Mithin 1926	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	18 246	4 699	2 317	1 276	3 593	26 538

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,9 %, in der Abfuhr um 4 %, im ganzen um 5,5 % abgenommen.

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1925 wird folgendes bemerkt:

Zufuhr.	
Weizen + 5 869 t.:	Verstärkte Zufuhren für die am Rhein gelegenen Mühlen, sowie Umstellung durch Mehrverbrauch von Weizenmehl statt Roggenmehl.
Gerste + 2 358 t.:	Steigerung des Bierabsatzes und ungünstige Beschaffenheit der Inlandernte.
Steinkohlen + 15 251 t.:	Allgemeine Besserung der Beschäftigung der ortsansässigen Industrie, besonders in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres.
Roggen - 2 612 t.:	Durch Stilllegung einer Roggenmühle in Worms;
Erde, Kies - 31 300 t.:	Geringere Bautätigkeit.
Braunkohlenbrikett - 9 493 t.:	Benutzung des Bahnweges statt des Wasserweges
Platten und Bleche aus Eisen - 2 063 t.:	Ausfall durch Stilllegung eines Werkes zur Verarbeitung der Bleche zu Röhren, daher auch eine Wenigerabfuhr von Röhren.
Abfuhr.	
Mehl und andere Mülhenerzeugnisse + 4 547 t.:	Gute Beschäftigung der Mühlen-Industrie.
Rohe oder einfach behauene Steine + 4 136 t.:	Hier handelt es sich um Steine, die Verwendung zur Verbesserung der Stromstrecke in der Nähe von Worms gefunden haben.
Künstlicher Stickstoffdünger - 5 126 t.:	Verringerung des Absatzes nach dem Ausland.
Erde, Kies (Klebsand) - 8 586 t.:	Infolge ungünstiger Geschäftslage der Eisen-Hütten-Industrie im Ruhrgebiet besonders im ersten Halbjahr 1926.

14. Häfen zu Mainz¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	935 454	318 919	1 254 373	11 309	468 401	479 710	1 734 083
1925	981 360	382 715	1 364 075	18 605	375 822	394 427	1 758 502
Mithin 1926	mehr	-	-	-	92 579	85 283	-
	weniger	45 906	63 796	109 702	7 296	-	24 419

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8 % ab-, in der Abfuhr um 21,6 % zu-, im ganzen um 1,4 % abgenommen.

¹⁾ In den Verkehr des Hafens Mainz ist auch dessen Verkehr mit dem Main einbegriffen.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1926 und 1925

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1926	1925	1926			1925	1926			1925
			zu Berg	zu Tal	zusammen	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zusammen
Mainz	1232 103	1233 068	603 137	313 937	917 074	935 064	8 951	306 078	315 029	298 004
Weisenau	203 042	161 360	72 999	4 982	77 981	75 277	816	124 245	125 061	86 083
Gustavsburg ..	298 938	304 074	259 318	—	259 318	353 734	1 542	38 078	39 620	10 340
zusammen..	1734 083	1758 502	935 454	318 919	1 254 373	1 364 075	11 309	468 401	479 710	394 427

Der Verkehr im Hafen von Mainz hat sonach in der Zufuhr um 1,9% ab-, in der Abfuhr um 5,7% zu-, im ganzen um 0,07% abgenommen.

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1925 wird folgendes bemerkt:

Mainz. — Der Ausfall in der Zufuhr zu Tal ist auf geringere Zufuhren von Flossholz zurückzuführen, hat sich jedoch im Gesamtverkehr durch gesteigerte Abfuhr von Stückgütern wieder ausgeglichen, so dass die Gesamtverkehrsziffer gegenüber dem Vorjahre ungefähr gleich blieb.

Weisenau. — Die Steigerung der Verkehrsziffer sowohl in der Zufuhr als auch in der Abfuhr ist auf stärkeren Betrieb der Zementfabrik zurückzuführen, die gegenüber dem Vorjahre etwas mehr Kohlen bezog und etwas mehr Zement zum Versand brachte.

Gustavsburg. — Der früher sehr bedeutende Hafen Gustavsburg zeigt danach immer noch sinkende Verkehrsziffern, was in der Zufuhr hauptsächlich auf geringere Zufuhren an Steinkohlen und Braunkohlenbriketts zurückzuführen ist. Das Mehr in der Abfuhr beruht auf einer ausnahmsweise erfolgten Verladung von Steinkohlen infolge des englischen Bergarbeiterstreiks.

23. Hafen zu Wesseling.

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	zu Berg		zu Tal			
	t	t	t		t			
1926	64 731	2 643	67 374	1 662 736	161 534	1 824 270	1 891 644	
1925	129 737	3 174	132 911	1 549 480	114 295	1 663 775	1 796 686	
Mithin 1923	mehr weniger	— 531	— 65 537	113 256	47 239	160 495	94 958	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 49,3% ab-, in der Abfuhr um 9,6% zu-, im ganzen um 5,2% zugenommen.

Begründung der Abnahme in der Zufuhr: Infolge des Bergarbeiterstreiks in England ist die Ruhrkohle ausgeblieben.

Begründung der Zunahme in der Abfuhr: Die Zunahme ist auf eine Verstärkung des Braunkohlenbrikettumschlages zurückzuführen, die vielleicht ebenfalls mittelbar mit dem englischen Bergarbeiterstreik zusammenhängt.

24. Häfen zu Köln.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1926	642 135	245 590	887 725	508 677	423 008	931 685	1 819 410
1925	726 947	256 399	983 346	130 634	310 732	441 366	1 424 712
Mithin 1926	mehr	—	—	378 043	112 276	490 319	394 698
	weniger	84 812	10 809	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,72 % ab-, in der Abfuhr um 111,09 % zu-, im ganzen um 27,7 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr : *	1926	1925	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Eisenerz	11 676	55 230	— 43 554
Sonstige Erden und mineralische Rohstoffe	46 780	88 342	— 41 562
Zinkerze	23 365	12 940	+ 10 425
Unedle Metalle und Waren daraus	23 958	35 384	— 11 426
Steinkohlen	49 040	80 831	— 31 791
Bau- und Nutzholz in der Längsrichtung gesägt, weich	25 751	35 369	— 9 618
Weizen und Spelz	118 913	94 539	+ 24 374
Salz	47 480	63 820	— 16 340
Zucker, roh	32 582	3 782	+ 28 800
Verbrauchszucker	7 416	22 441	— 15 025
Weizenmehl	35 532	23 856	+ 11 676
Roggenmehl	17 759	5 698	+ 12 061
Erde, Kies, Sand, Mergel	89 750	98 840	— 9 090

Abfuhr : *

Eisen- und Stahlwaren	15 742	27 554	— 11 812
Eisen und Stahl in Stäben	45 305	28 048	+ 17 257
Steinkohlen	289 497	55 358	+ 234 139
Steinkohlenkoks	132 546	6 234	+ 126 312
Röhren aus Ton und Zement	3 525	12 689	— 9 164
Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat	21 468	7 648	+ 13 820

* Bemerkung: Zur Vermeidung von Missverständnissen wird darauf aufmerksam gemacht, dass diese, den Lokalstatistiken entnommenen Zahlen nicht allgemein mit den von dem Statistischen Reichsamt gelieferten und in den Beilagen wiedergegebenen Zahlen übereinstimmen. In Fällen, in denen der Unterschied mehr als 5% beträgt, sind die Zahlen der Lokalstatistiken in Kursivschrift gedruckt.

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten :

Zufuhr:

Eisenerz: Infolge Stilllegens von Hochöfen verminderter Bedarf.
Erde, Kies, Sand, Mergel, sonstige Erden und mineralische Rohstoffe: Infolge der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage verminderter Verbrauch.
Zinkerze: Infolge Vergrößerung einer der Hauptverarbeitungsstellen vermehrter Verbrauch.
Uedle Metalle und Waren daraus: Infolge der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage verminderter Verbrauch und Abwanderung auf die Bahn.
Steinkohlen: Abwanderung auf die Bahn und englischer Kohlenstreik.
Bau- und Nutzholz in der Längsrichtung gesägt, weich: Verminderter Verbrauch infolge Rückganges der Bautätigkeit.
Weizen und Spelz, Weizen- und Roggenmehl: Infolge der schlechten Inlandernte vermehrte Zufuhr aus dem Ausland.
Salz: Infolge der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage verminderter Verbrauch.
Zucker, roh: bedingt durch Zollverhältnisse.
Verbrauchszucker: abgewandert auf die Bahn.

Abfuhr:

Eisen- und Stahlwaren: weniger Auslandsbedarf.
Eisen und Stahl in Stäben: stärkere Ausfuhr.
Steinkohlen, Steinkohlenkoks: Aufnahme des Umschlags im neuen Hafen Niehl aus dem Wurmrevier.
Röhren aus Ton und Zement: weniger Auslandsbedarf.
Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat: stärkere Verarbeitung durch die betr. Industrie.

27. Hafen zu Neuss.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	396 045	46 155	442 200	113 336	182 538	295 874	738 074
1925	304 953	50 694	355 647	175 735	53 135	228 870	584 517
Mithin 1926	91 092	—	86 553	—	129 403	67 004	153 557
weniger	—	4 539	—	62 399	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,3 %, in der Abfuhr um 29,2 %, im ganzen um 26,3 % zugenommen.

Der Verkehr entwickelte sich gegenüber den beiden letzten Jahren in durchaus günstiger Weise, zumal berücksichtigt werden muss, dass der englische Streik sozusagen ohne jeden Einfluss auf den Verkehr geblieben ist, weil die Kohlen unseres Hinterlandes, infolge der belgischen Inflationstarife, durchweg auf der Bahn nach Antwerpen rollten. Von einer vorübergehenden Konjunktorentwicklung kann also in Neuss keine Rede sein. Hierbei muss noch hervorgehoben werden, dass der neue Hafen Köln-Niehl, infolge seiner günstiger gestellten Hafensbahn, dem Neusser Hafen eine Kohlenmenge von mindestens 250-300000 Tonnen abgenommen hat. Neuss ist deswegen darauf angewiesen, von der Reichsbahn für seine Hafensbahn die gleiche Stellung zu beanspruchen, wie Köln-Niehl, wenn nicht zukünftig auch andere Güter in grösserem Umfange bei dem weiteren Ausbau des Köln-Niehler Hafens dorthin abwandern sollen. Die Köln-Niehler Hafensbahn als Nebenbahn hat gegenüber Neuss eben so grosse tarifliche Vorteile, sodass man Güter, die reichsbahnfrachtlich günstiger nach Neuss liegen, billiger über Köln-Niehl trotz- und alledem verfrachten kann. Es handelt sich also für Neuss rund heraus gesagt hier um eine Lebensfrage.

Im Rahmen der Schiffsstatistik ist es interessant die Beobachtung zu machen, dass der Güterdampferverkehr in den letzten 3 Jahren sich jedesmal rund verdoppelte, 1924 271 Dampfschiffe, 1925 515 und 1926 1043 Dampfschiffe. Bei dieser Entwicklung spielt die Tarifgestaltung der Reichsbahn neben der technischen und organisatorischen Verbesserung des Güterdampferdienstes wohl eine Hauptrolle.

Wenn es auch unsicher ist, die zukünftige Entwicklung des Verkehrs zu prophezeien, so darf man doch die berechtigte Hoffnung haben, dass wenn aussergewöhnliche Wirtschafterschütterungen in der Zukunft nicht eintreten, der weitere Aufschwung des Hafens durchaus in normaler Weise vor sich gehen wird.

28. Häfen zu Düsseldorf.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1926	555 986	117 007	672 993	118 972	242 134	361 106	1 034 099
1925	432 350	148 708	581 058	51 259	226 987	278 246	859 304
Mithin 1926	mehr	—	91 935	67 713	15 147	82 860	174 795
	weniger	31 701	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,8%, in der Abfuhr um 29,8%, im ganzen um 20,3% zugenommen.

Bei folgenden Gütern ist gegenüber 1925 eine Zu-, bzw. Abnahme zu verzeichnen:

Es wurden umgeschlagen:

Zufuhr:*	1926		1925		t ...
	t	t	t	t	
Weizen und Spelz	176 617	107 044	+ 69 573		
Roggen	23 737	6 980	+ 16 757		
Hafer	27 272	24 059	+ 3 213		
Gerste	15 523	11 102	+ 4 421		

* Siehe Bemerkung S. 61.

Abfuhr:*

	1926	1925	
Eier	3 129	1 175	+ 1 954
Eisen und Stahl in Stäben	6 923	3 954	+ 2 969
Eiserne Platten und Bleche	14 191	39 154	- 24 963
Eiserne Röhren und Säulen	77 970	69 612	+ 8 358
Eisen- und Stahldraht	31 928	18 367	+ 13 561
Weizenmehl	56 632	17 232	+ 39 400

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr: Der erhöhte Getreideumschlag ist auf die schlechte Inlandsernte zurückzuführen

Abfuhr: Bier gelangte in grösseren Mengen zur Ausfuhr nach dem Auslande gegenüber dem Vorjahr. Eisen und Stahl in Stäben wurde mehr verfrachtet, dagegen war die Nachfrage nach eisernen Platten und Blechen nicht mehr so rege. Auch wurde infolge der Rationalisierung die Fabrikation von Blechen in Düsseldorf zeitweilig eingestellt.

Die erhöhte Abfuhr von eisernen Röhren und Säulen ist auf eine Besserung in der Düsseldorfer Röhrenindustrie zurückzuführen.

Auch gelangte Mehl in grösseren Mengen zur Ausfuhr nach dem Auslande.

Im ganzen genommen hat der Düsseldorfer Hafen günstig abgeschnitten. Wenn auch die Zunahme des Verkehrs keine so grosse ist, so kann man doch eine langsame Aufwärtsbewegung des Verkehrs feststellen.

29. Häfen zu Krefeld.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	377 701	81 364	459 065	125 200	185 639	310 839	769 904
1925	380 858	80 229	461 087	57 524	19 057	76 581	537 668
Mithin 1926	mehr	1 135	-	67 676	166 582	234 258	232 236
	weniger	-	2 022	-	-	-	-

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,43% ab-, in der Abfuhr um 305,89% zu-, im ganzen um 43,19% zugenommen.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1926 und 1925:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr			Abfuhr			zusammen	
	1926	1925	1926		zusammen	1926		zusammen		
			zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
Krefeld	593 435	326 064	232 926	73 740	306 666	275 759	112 249	174 520	286 769	50 305
Uerdingen	176 469	211 604	144 775	7 624	152 399	185 328	12 951	11 119	24 070	26 276
zusammen	769 904	537 668	377 701	81 364	459 065	461 087	125 200	185 639	310 839	76 581

Der Verkehr in dem Hafen von Krefeld hat sonach in der Zufuhr um 11,2%, in der Abfuhr um 470%, im ganzen um 81,9% zugenommen.

* Siehe Bemerkung S. 61.

Unter den Gütern für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr*:	1926 t	1925 t	Zu- oder Abnahme
Eisenerz	85 231	55 065	+ 30 166
Abfuhr*:			
Roheisen	12 656	605	+ 12 051
Steinkohlen	207 705	—	+ 207 705
Mühlenfabrikate	36 988	28 085	+ 8 903
Schwefelsäure	5 470	—	+ 5 470

Zufuhr:

Eisenerz: Aufblühen der Eisenindustrie.

Abfuhr:

- Roheisen: Versand auf dem Wasserwege, früher auf dem Bahnwege.
 Steinkohlen: Infolge des englischen Bergarbeiterstreiks wurden die auf Lager liegenden Kohlen auf dem Wasserwege abtransportiert.
 Mühlenfabrikate: Erhöhter Absatz in der Mühlenindustrie.
 Schwefelsäure: Inbetriebnahme einer Schwefelsäurefabrik.

Der Verkehr in dem Hafen von Ürdingen hat in der Zufuhr um 17,76 %, in der Abfuhr um 8,4 %, im ganzen um 16,6 % abgenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1925 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr*:	1926 t	1925 t	Zu- oder Abnahme
Roggen	3 334	819	+ 2 515
Gerste	38 322	23 865	+ 14 457
Kleie	2 004	977	+ 1 027
Öl und Fett	11 116	4 239	+ 6 877
Salz	4 781	1 800	+ 2 981
Leinsaat	13 763	31 775	— 18 012
Grubenholz	633	8 484	— 7 851
Rohzucker	45 429	68 309	— 22 880
Zucker	3 066	3 502	— 436
Chemikalien	828	596	+ 232
Abfuhr*:			
Zucker	9 813	12 916	— 3 103

* Siehe Bemerkung S. 61.

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1925 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr: Die Roggen-, Gerste-, Kleie-, Salz- und Chemikalientransporte haben infolge vermehrter Tätigkeit der Industrie und Absatzmöglichkeit im Inlande zugenommen. Die Ölzufuhr hat zugenommen, da Rohöl von Holland billiger zu beziehen ist, als wenn es die hiesigen Ölfabriken selbst pressen.

Abgenommen hat der Verkehr in Leinsaat aus oben angegebenen Gründen wegen verminderter Presstätigkeit der Ölfabriken, die das Rohöl von Holland billiger beziehen, als wenn sie es selbst pressen.

Abgenommen hat der Verkehr in Grubenholz wegen Verlegung des hiesigen Lagers zum Krefelder Hafen und in Rohzucker und Zucker wegen der in Zahlungsschwierigkeiten geratenen hiesigen grossen Zuckerraffinerie von P. Schwengers Söhne.

Abfuhr: Aus den zuletzt angegebenen Gründen war auch die Abfuhr von Zucker vom hiesigen Markt aus geringer als im Vorjahre.

31. Hafen zu Rheinhausen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	1 174 791	181 741	1 356 532	28 785	466 238	495 023	1 851 555
1925	1 264 205	219 712	1 483 917	28 630	319 541	348 171	1 832 088
Mithin 1926	mehr	—	—	155	146 697	146 852	19 467
	weniger	89 414	127 385	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,58% ab-, in der Abfuhr um 39,3% zu-, im ganzen um 1,06% zugenommen.

32. Häfen und Ladestellen zu Duisburg¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	3 335 987	1 385 106	4 721 093	4 331 965	19 903 386	24 235 351	28 956 444
1925	4 249 755	1 205 792	5 455 547	5 384 377	12 857 903	18 242 280	23 697 827
Mithin 1926	mehr	179 314	—	—	7 045 483	5 993 071	5 258 617
	weniger	913 768	734 454	1 052 412	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,4% ab-, in der Abfuhr um 32,8% zu-, im ganzen um 22,3% zugenommen.

Der Jahresbericht der «Duisburg-Ruhrorter-Häfen Aktien-Gesellschaft» führt über die Verkehrsentwicklung der Aktien-Gesellschaft gehörenden Häfen (Hochfeld, Duisburg und Ruhrort, mit Ausschluss des Duisburger Rheinufers) im Jahre 1926 das Folgende aus:

Im Kalenderjahr 1926 stieg der Gesamtverkehr der Häfen in Hochfeld, Duisburg und Ruhrort auf eine Höhe, welche die beste Jahresleistung der Vorkriegszeit (1913) um mehr als 400 000 t. übertraf. So erfreulich diese Tatsache an sich ist, so liegen deren Ursachen jedoch

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal betrug 94 575 t. von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg 268 017 t. (Siehe auch S. 273.)

nicht in einer Belebung der Wirtschaft von innen heraus, sondern in der langen Dauer des englischen Bergarbeiterstreiks, nach dessen Beendigung die monatlichen Verkehrszahlen in raschem Lauf wieder auf einen Tiefstand herabsanken, wie ihn die ersten, im Zeichen der allgemeinen Wirtschaftskrisis stehenden Monate des Jahres 1926 brachten.

Den Gesamtumschlag einschliesslich Bunkerkohle und einschliesslich dem Verkehr zwischen Häfen und Kanal im verflossenen Jahre, im Vergleich zu dem der Vorjahre, zeigt nachstehende Zusammenstellung ;

Im Kalenderjahr	1913.....	27 262 167 t.
»	» 1914.....	19 957 725 t.
»	» 1915.....	10 303 218 t.
»	» 1916.....	9 892 574 t.
»	» 1917.....	9 163 801 t.
»	» 1918.....	11 144 533 t.
»	» 1919.....	6 230 927 t.
»	» 1920.....	10 730 533 t.
»	» 1921.....	10 554 379 t.
»	» 1922.....	13 484 971 t.
»	» 1923.....	3 404 116 t.
»	» 1924.....	18 566 077 t.
»	» 1925.....	22 525 730 t.
»	» 1926.....	27 706 215 t.

Über den Verkehr der einzelnen Hauptgüterarten ist folgendes hervorzuheben :

Kohle : Die Kohlenabfuhr-Gesamtkurve zeigt mit grosser Deutlichkeit in den ersten Monaten die Auswirkung der industriellen Krisis. Hier kommt der grosse Absatzmangel der Zechen zum Ausdruck, die zu Arbeiterentlassungen und Einlegung von Feierschichten in grossem Umfange genötigt waren und trotzdem noch einen grossen Teil der geförderten Kohle auf Halden nehmen mussten, die zusammen mit den Syndikatslagern im April 1926 einen Bestand von 9,2 Millionen Tonnen hatten.

Als am 4. Mai der englische Bergarbeiterausstand begann und die bisher mit englischer Kohle versorgten Gebiete sich allmählich auf den Bezug von Festlandkohle umstellen mussten, trat im Versand deutscher Kohle allgemein eine ständig zunehmende Aufwärtsbewegung ein, die im Ruhrgebiet ihren Höhepunkt im Dezember erreichte. Hier gelang es, die Produktion von 7,8 Millionen Tonnen im April auf 10,7 Millionen Tonnen im Dezember, d. h. um fast 40 % zu erhöhen. Die Absatzverhältnisse entwickelten sich so günstig, dass bei Abbruch des Streiks die umfangreichen Haldenbestände zum grössten Teil geräumt waren.

Die Höchstleistungen im Kohlenumschlag schwankten zwischen 105 000 bis 110 000 t je Tag. Hiervon entfielen durchschnittlich 70 000 bis 75 000 t auf die Kipperleistungen und 30 000 bis 35 000 t auf den Umschlag durch die Privatkrane. Als ausserordentlich vorteilhaft hat es sich erwiesen, dass es gelang, die Privatkrane von vornherein in ausgiebigem Masse für den Kohlenumschlag heranzuziehen. Solange die Wasserstände und die Witterungsverhältnisse einigermaßen günstig blieben, vollzog sich der grosse Umschlag reibungslos. Erst als eine kleine Hochwasserwelle kam, welche die Kipperverwaltungen zwang, die Trichter aus den Kippern auszubauen, wodurch eine gewisse Betriebsstörung herbeigeführt wurde, kam eine Unruhe in den glatten Verlauf des Umschlages. Sofort sammelten sich die Züge in übergrosser Zahl in den Bahnhöfen, sodass es erforderlich war, vorübergehend eine Zulaufsperrung zu verhängen. Jedoch wäre dieser Übelstand schnell gehoben gewesen, wenn sich nicht inzwischen herausgestellt hätte, dass die Rheinschiffsflotte bei den allmählich auftretenden Entladeschwierigkeiten in den Seehäfen

in der Ausnutzung ihrer vollen Leistungsfähigkeit gehemmt wurde, und dass die Rotterdamer Anlagen den aussergewöhnlichen See- und Binnenschiffsandrang nicht immer laufend bewältigen konnten. Die Folge war, dass zeitweise bis zu 600 Rheinschiffe in den Rotterdamer Häfen zum Teil längere Zeit auf Entladung warten mussten. Die weitere Folge war, dass die Seeschiffe nicht in der genügenden Schnelligkeit bebunkert wurden oder ihre Kohlenladungen einnehmen konnten, sodass den Kohlenfrachtern ausserordentliche Unkosten durch die Schiffsliegegelder entstanden. Diese Seeschiffsliegegelder waren so hoch, dass schliesslich die Kohlenverfrachter es vorzogen, Kohlen aus dem Ruhrgebiet — der Dortmund-Ems-Kanal und der Hafen Emden wurden schon bis zur Höchstleistung ausgenutzt — trotz der hohen Bahnfrachten auf dem Bahnwege nach Hamburg, Rotterdam und Antwerpen zu verschicken.

Erz: Der das ganze Jahr hindurch zu beklagende Rückgang der Erzanfuhr ist im höchsten Grade bedenklich. Dass die Erzanfuhren zum deutschen Markt allgemein geringer waren als im Vorjahre, ist darauf zurückzuführen, dass in den ersten Monaten 1926 die verarbeitenden Werke im Wege der Rationalisierung einen Ausgleich der Bestände herbeiführten, aber auch angesichts der allgemeinen Wirtschaftskrise starke Zurückhaltung der Ankäufe übten. Später spielte die Transportfrage am Erzmarkt eine ausschlaggebende Rolle, da wegen des Bergarbeiterstreiks, die Seefrachten erheblich angezogen hatten.

Immerhin aber war in der Erzanfuhr über Emmerich als auch über Emden ein allmähliches Ansteigen der Verkehrskurve zu verzeichnen, während bei der Anfuhr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen gerade das Gegenteil der Fall war; insbesondere wurde die Spannung zwischen der Erzeinfuhr über Emmerich und der Hafenanfuhr von Monat zu Monat grösser. Daraus geht hervor, dass die das Spannungsverhältnis ausmachenden Mengen in steigendem Masse anderen Umschlagsplätzen am Rhein zugeführt worden sind; und zwar sind die Vereinigten Stahlwerke je länger desto mehr dazu übergegangen, die früher über die Häfen geleiteten Erzmengen jetzt über die Umschlagsvorrichtungen ihrer am Rhein gelegenen Werke, die ehemals nur für ihren eigenen Bedarf sorgten, ihren im Hinterland gelegenen Werken zuzuführen. Dieser Weg gestaltete sich für die Vereinigten Stahlwerke deshalb billiger, weil dadurch die Hafentracht und die sonstigen Hafengebühren erspart wurden oder doch diesen gegenüber die in Frage kommenden Werkanschlussgebühren verhältnismässig gering waren.

Getreide: Ähnlich wie durch den Ausfall an Erzkünften wurde die Duisburger Wirtschaft durch den immer mehr bergab gehenden Getreideverkehr betroffen. Duisburg, einst der Hauptumschlagsplatz für die Versorgung des Ruhrgebiets mit Getreide, ist im Begriff, diese Bedeutung nach und nach zu verlieren. Die zahlreichen grossen und modern eingerichteten Speicher stehen so gut wie leer. Zwar war im Juli eine geringe Belebung festzustellen, die aber lediglich darin ihren Grund hatte, dass am 1. August die Zollerhöhung auf Getreide in Kraft trat und die Händler bestrebt waren, möglichst viel Getreide noch im Juli zu dem niedrigen Zollsatz herein zu bekommen. Um so besorgniserregender war der schnelle Rückgang in den folgenden Monaten, so im September auf ein Viertel, in den Monaten Oktober bis Dezember auf weniger als ein Drittel des Verkehrs in den gleichen Monaten des Jahres 1913.

Der Hauptgrund für den Rückgang des Getreidezulaufes ist in dem erheblichen Nachlassen der Getreideeinfuhr überhaupt zu suchen, daneben übten aber auch die für die nahen Entfernungen teureren Staffeltarife und die die Seehäfen begünstigenden Ausnahmetarife der Reichsbahn einen nachteiligen Einfluss aus. Ferner nahmen über 10 000 t Getreide von Rotterdam, die sonst über die Häfen gegangen wären, ihren Weg an diesen vorbei nach dem Rhein-Herne-Kanal.

Holz: Die Entwicklung des Holzverkehrs zeigt deutlich den Tiefstand gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr, ist doch der Jahresverkehr 1926 fast auf ein Sechstel desjenigen des

Jahres 1913 herabgesunken. Während früher die Duisburg-Ruhrorter Häfen Hauptumschlagsplatz für den Bedarf des Ruhrgebietes an Grubenholz waren, nimmt letzteres wegen der Tarifvergünstigung der Reichsbahn jetzt zum grössten Teil andere Wege.

Eisen: In dem verhältnismässig guten Ergebnis des Eisenverkehrs, der denjenigen des Jahres 1913 überflügelte, spiegelte sich die befriedigende Entwicklung der deutschen Gross-Eisenindustrie im Gefolge des englischen Kohlenstreiks. Der Streik hat der englischen Roheisen- und Stahlindustrie Ausfälle von $3\frac{1}{2}$ bis $4\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen und dafür der deutschen Eisenindustrie reichliche Beschäftigung auf längere Sicht gebracht. In den letzten Monaten des Jahres war eine besonders starke Eisenausfuhr, gepaart mit einer starken Belegung des Eisenmarktes im Inland, zu verzeichnen. Daraus ergibt sich das etwas raschere Ansteigen der Verkehrskurve von September bis Dezember.

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

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

im Jahre 1926.... 22 128 836 t

» » 1925.... 17 376 202 t

b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1926 zusammen . 151 904 t

» » 1925 » . 107 837 t

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1926 t	1925 t
Duisburg bis Köln ausschliesslich	62 156	39 348
Köln bis Koblenz	7 635	36 549
Koblenz	—	8 676
Koblenz ausschliesslich bis Mainz ausschliesslich den Mainhäfen	98 272	102 728
Mainz bis Mannheim ausschliesslich	600 787	912 412
Mannheim und oberhalb	213 088	297 256
Zusammen rheinaufwärts.....	3 140 575	3 736 916
	4 122 514	5 133 885

Nach	1926 t	1925 t
Duisburg bis Emmerich	—	535
Holland	15 595 149	9 438 620
Belgien	2 848 919	2 377 333
Frankreich	85 415	43 678
Zusammen rheinabwärts	18 529 483	11 860 166
dazu rheinaufwärts	4 122 514	5 133 885
Zusammen zum Rhein	22 651 997	16 994 051
Rhein-Herne-Kanal	11 987	24 426
Zusammen	22 663 984 ¹⁾	17 018 477 ²⁾
also 1926 mehr	5 645 507	

¹⁾ Ausserdem 282.468 t Bootekohlen.

²⁾ Ausserdem 316.455 t Bootekohlen.

a) Zufuhr:

	Kohlen Tonnen	Eisenerz Tonnen	Eisenwaren Tonnen	Getreide Tonnen	Holz Tonnen	Sonstige Güter Tonnen	Zusammen Tonnen
1913	2 466	3 221 306	321 794	947 245	497 737	2 166 312	7 156 860
1914	7 434	2 085 069	273 357	583 114	319 299	1 177 561	4 451 834
1915	317 290	351 077	242 828	80 789	170 514	1 049 704	2 212 202
1916	875 738	334 979	205 956	101 077	181 094	1 076 017	2 774 861
1917	268 321	371 046	76 608	48 676	182 689	992 417	1 939 757
1918	370 925	455 213	38 583	16 448	204 085	994 918	2 030 172
1919	167 364	97 980	45 494	89 875	83 241	590 378	1 074 332
1920	126 980	340 291	60 783	203 708	634 485	556 532	1 322 779
1921	276 402	582 999	71 272	272 356	57 644	489 516	1 750 189
1922	431 192	1 591 404	203 433	287 347	97 742	998 598	3 609 716
1923	241 686	704 376	48 628	181 735	17 975	525 810	1 720 210
1924	108 386	1 432 423	119 157	359 719	128 495	668 086	2 816 266
1925	107 837	2 273 014	148 120	373 983	120 075	1 025 112	4 048 141
1926	151 904	1 571 843	150 108	418 116	88 746	1 007 344	3 388 061

b) Abfuhr:

	Kohlen Tonnen	Eisenerz Tonnen	Eisenwaren Tonnen	Getreide Tonnen	Holz Tonnen	Sonstige Güter Tonnen	Zusammen Tonnen
1913	18 262 324	8 365	856 339	4 285	2 428	533 496	19 667 237
1914	14 110 360	40 907	593 896	23 116	1 647	419 836	15 189 762
1915	7 074 522	260 186	201 847	22 348	4 003	351 606	7 914 512
1916	5 521 863	319 969	162 522	40 560	48 799	829 333	6 922 446
1917	5 657 204	270 006	82 783	10 340	42 295	995 756	7 058 384
1918	7 719 213	215 429	131 509	12 857	109 669	732 147	8 920 824
1919	4 336 937	15 173	226 867	22 959	78 389	333 959	5 014 284
1920	8 210 203	27 326	263 903	24 551	32 975	545 323	9 104 281
1921	7 874 959	10 353	361 569	24 605	9 644	295 149	8 576 279
1922	8 399 437	61 100	484 505	51 116	19 315	549 290	9 564 763
1923	1 156 958	30 956	267 316	19 599	1 170	133 000	1 608 999
1924	14 372 721	135 689	675 525	45 351	5 074	253 962	15 488 322
1925	17 018 477	84 099	595 297	34 415	1 454	426 792	18 161 134
1926	22 663 984	37 028	891 099	19 646	1 265	422 664	24 035 686

Hafen zu Homberg.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1926	19 561	8 672	28 233	321 550	746 457	1 068 007	1 096 240
1925	17 274	16 221	33 495	254 870	785 693	1 040 563	1 074 058
Mithin 1926	mehr 2 287	weniger 7 549	5 262	66 680	39 236	27 444	22 182

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15% ab-, in der Abfuhr um 3% zu-, im ganzen um 2% zugenommen.

Häfen zu A l s u m.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	2 000 937	488 848	2 549 785	503 314	1 727 988	2 231 302	4 781 087
1925	2 281 376	345 714	2 627 090	1 124 089	933 971	2 088 060	4 715 150
Mithin 1926	mehr weniger	143 134	77 305	620 775	764 017	143 242	65 937
		220 439					

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

Aus der nachfolgenden Tabelle ist zu ersehen wie die im Bericht pro 1925 bereits erwähnte wirtschaftliche Krise sich bis in den Monat Mai im Hafenumschlag auswirkte. Die mit dem englischen Bergarbeiterstreik einsetzende starke Nachfrage zunächst nach Kohle und später auch nach Walzwerkprodukten hat wesentlich zur Belebung des Hafenverkehrs beigetragen. In etwas tritt auch bereits die durch Gründung der Vereinigte Stahlwerke A.-G. in deren Eigentum der Hafen Schwelgern am 1. 4. 1926 übergegangen ist, ermöglichte Rationalisierung durch bevorzugte Beschäftigung der am Rhein für Bezug von Rohstoffen und Versand von Produkten fruchtlich so günstig gelegenen Werke in Erscheinung.

1926	Erze und Abbrände	Grubenholz	Kohlen und Koks	Roheisen	Eisen	Versch. Güter	Zusammen
Januar	116 702	1 260	74 060	5 029	30 203	25 902	253 156
Februar	129 131	810	68 476	2 670	34 428	16 033	251 548
März	180 005	840	85 726	2 926	30 824	19 107	319 428
April	172 645	1 677	84 771	4 075	31 792	21 893	316 853
Mai	164 053	1 475	91 591	5 014	36 717	23 941	322 791
Juni	179 189	2 412	159 858	4 270	42 364	21 620	409 713
Juli	196 070	3 343	188 835	2 526	64 903	26 612	482 289
August	194 567	3 948	171 941	3 203	60 611	26 940	461 210
September	197 598	4 089	173 456	4 661	54 740	18 344	452 888
Oktober	275 726	2 763	162 944	2 805	52 621	22 741	519 600
November	244 144	5 782	160 221	5 356	48 956	40 238	504 697
Dezember	272 331	2 602	144 580	3 801	50 705	28 865	502 884
	2 322 161	31 001	1 566 459	46 336	538 864	292 236	4 797 057

Hafen zu W a l s u m.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1926	786 211	257 598	1 043 809	240 083	1 096 763	1 336 846	2 380 655
1925	892 055	133 890	1 025 945	261 016	716 336	977 352	2 003 297
Mithin 1926	mehr weniger	123 708	17 864	20 933	380 427	359 494	377 358
	105 844						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,6% zu-, in der Abfuhr um 3,7% zu-, im ganzen um 18% zugenommen.

Die Zunahme des Verkehrs ist in der Hauptsache auf den durch den englischen Bergarbeiterstreik hervorgerufenen vermehrten Kohlenumschlag zurückzuführen.

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

Den Gesamtverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen 1926 und 1925.

Namen der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr		Zunahme + Abnahme des Gesamtverkehrs 1926 gegenüb. 1925 in %
	1926 t	1925 t	1926 t	1925 t	1926 t	1925 t	
Ruhrorter Hafen einschliesslich Eis.-Hafer	1 841 807	2 079 250	18 289 955	14 089 020	20 131 762	16 168 270	+24,5
Duisburger Hafen	1 161 932	1 639 049	4 697 752	3 248 453	5 859 634	4 887 502	+20
Hochfelder Hafen	384 322	329 842	1 047 979	823 661	1 432 301	1 153 503	+24,2
Duisburger Rheinufer	1 197 781	890 348	181 735	143 992	1 382 516	1 034 340	+33,6
Verladestelle der A.-G. Phönix	1 478 818	738 302	554 504	159 864	2 033 322	898 166	+126,4
Hamborner Werft	9 732	18 667	25 479	24	35 211	18 691	+88,4
Hafen in Walsum	1 040 984	1 025 936	1 338 963	978 818	2 379 947	2 001 754	+18,7
Häfen in Alsum und Schwelgern	2 540 145	2 745 498	2 256 912	2 166 943	4 797 057	4 912 441	-2,3
Verladestelle der A.-G. f. Maschinenpapierfabrikation, Walsum	126 253	160 168	19 390	12 791	155 643	172 959	-10
Hafen Rheinhausen	1 373 093	1 526 302	495 521	351 127	1 871 614	1 877 429	-0,3
Verladestelle Diergardt, Homburg-Essenberger Rheinufer	60 590	84 216	88 779	12 742	252 108	206 712	+21,9
Hafen Rheinpreussen	20 612	16 088	818 541	834 921	149 369	96 958	+54
Zusammen	11 249 069	11 253 666	30 070 618	23 029 068	41 319 687	34 282 734	-20,5

Und über den Schiffsverkehrsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen in den Jahren 1926 und 1925.

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1926 t	1925 t	1926 t	1925 t	1926 t	1925 t
I. Eisenerz¹⁾:						
Ruhrorter Hafen	1 290 605	1 542 117	—	—	1 290 605	1 542 117
Duisburger Hafen	388 873	888 908	—	—	388 873	888 908
Hochfelder Hafen	13 936	55 291	—	—	13 936	55 291
Duisburger Rheinufer	383 007	412 392	—	—	383 007	412 392
Verladestelle Phönix A.-G.	1 448 018	696 079	—	—	1 448 018	696 079
Hafen Walsum	993 589	947 177	—	—	993 589	947 177
Hafen Alsum-Schwelgern	2 297 847	2 302 931	—	—	2 297 847	2 302 931
Hafen Rheinhausen	1 244 215	1 501 899	—	—	1 244 215	1 501 899
Zusammen	8 060 090	8 346 794	—	—	8 060 090	8 346 794

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

Bezeichnung der Häfen und Ladestellen	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr	
	1926 t	1925 t	1926 t	1925 t	1926 t	1925 t
II. Getreide:¹)						
Ruhrorter Hafen.....	8 978	6 203	—	—	8 978	6 203
Duisburger Hafen	408 147	367 176	—	—	408 147	367 176
Hochfelder Hafen	991	604	—	—	991	604
Hombg-Essenberger Rheinufer	48 388	22 606	—	—	48 388	22 606
Zusammen.....	466 504	396 589	—	—	466 504	396 589²)
III. Holz.						
Ruhrorter Hafen.....	32 387	38 695	—	—	32 387	38 695
Duisburger Hafen	35 095	57 632	—	—	35 095	57 632
Hochfelder Hafen	21 264	23 773	—	—	21 264	23 773
Duisburger Rheinufer	4 558	4 507	—	—	4 558	4 507
Verladestelle der Phönix A.-G....	3 381	—	—	—	3 381	—
Hafen Walsum	9 196	6 324	—	—	9 196	6 324
Hafen Alsum-Schwelgern	31 003	40 573	—	—	31 003	40 573
Maschinenpapierfabrik Walsum.	125 368	148 546	—	—	125 368	148 546
Hafen Rheinpreussen	6 553	4 149	—	—	6 553	4 149
Hombg-Essenberger Rheinufer.	1 429	1 559	—	—	1 429	1 559
Zusammen.....	270 234	325 758	—	—	270 234	325 758
IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks.						
Ruhrorter Hafen.....	—	—	17 215 918	13 243 850	17 215 918	13 243 850
Duisburger Hafen	—	—	4 611 633	3 143 260	4 611 633	3 143 260
Hochfelder Hafen	—	—	836 433	631 569	836 433	631 569
Duisburger Rheinufer	—	—	99	—	99	—
Verladestelle der Phönix A.-G....	—	—	80 776	—	80 776	—
Hafen Rheinpreussen	—	—	816 176	832 566	816 176	832 566
Hafen Walsum	—	—	980 699	681 275	980 699	681 275
Hafen Alsum-Schwelgern	—	—	1 566 461	1 591 505	1 566 461	1 591 505
Hafen Rheinhausen	—	—	—	—	—	—
Diergardt	—	—	252 108	206 712	252 108	206 712
Zusammen.....	—	—	26 360 303	20 330 737	26 360 303	20 330 737
V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art:						
Ruhrorter Hafen.....	—	—	782 490	502 490	782 490	502 490
Duisburger Hafen	—	—	33 167	25 556	33 167	25 556
Hochfelder Hafen	—	—	75 442	67 251	75 442	67 251
Duisburger Rheinufer	—	—	143 207	98 684	143 207	98 684
Phönix	—	—	434 981	155 759	434 981	155 759
Hafen Walsum	—	—	345 523	267 844	345 523	267 844
Hafen Alsum-Schwelgern	—	—	584 618	482 298	584 618	482 298
Hafen Rheinhausen	—	—	484 951	347 336	484 951	347 336
Zusammen.....	—	—	2 884 379	1 947 218	2 884 379	1 947 218

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

²) Berichtigte Ziffern.

56. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1926	22 081 133	10 320 680	32 401 813
1925	11 591 932	11 252 917	22 844 849
Mithin 1926	10 489 201	932 237	9 556 964
	mehr		
	weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 91% zu- in der Abfuhr um 8% ab-, im ganzen um 42% zugenommen.

57. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1926	2 015 379	389 339	2 404 718
1925	1 644 330	317 517	1 961 847
Mithin 1926	371 049	71 822	442 871
	mehr		
	weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23% in der Abfuhr um 23% im ganzen um 23% zugenommen.

59. Hafen von Antwerpen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1926	4 346 109 (4 014 104)	1 682 122 (1 718 475)	6 028 231 (5 732 579)
1925	3 126 815 (3 028 825)	1 600 904 (1 486 220)	4 727 719 (4 515 045)
Mithin 1926	1 219 294 (985 279)	81 218 (232 255)	1 300 512 (1 217 534)
	mehr		
	weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,9% in der Abfuhr um 5,07% im ganzen um 27,5% zugenommen.

Der Getreideverkehr in wichtigen Rheinhäfen im Jahre 1926 und 1925.
(Nach Mitteilungen der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel.)

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Karlsruhe.						
Weizen und Spelz.....	21 699	—	21 699	—	—	—
Roggen	1 060	—	1 060	—	149	149
Hafer	1 050	—	1 050	—	2	2
Gerste	9 076	—	9 076	—	427	427
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	32	—	32	—	—	—
Mais	1 837	—	1 837	—	—	—
Zusammen.....	34 754	—	34 754	—	578	578
Im Vorjahre.....	22 934	—	22 934	—	1 162	1 162
Mannheim.						
Weizen und Spelz.....	490 414	632	491 046	28 072	10 519	38 591
Roggen	4 954	100	5 054	3 104	1 252	4 356
Hafer	28 122	160	28 282	7 826	4 674	12 500
Gerste	18 722	427	19 149	5 417	908	6 325
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	20 166	24	20 190	557	736	1 293
Mais	50 525	—	50 525	9 157	1 003	10 160
Zusammen.....	612 903	1 343	614 246	54 133	19 092	73 225
Im Vorjahre.....	514 441	503	514 944	63 487	39 802	103 289
Ludwigshafen.						
Weizen und Spelz	135 999	522	136 521	11 192	599	11 791
Roggen	3 778	—	3 778	—	—	—
Hafer	4 069	—	4 069	376	76	452
Gerste	6 263	103	6 366	427	2 208	2 635
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 162	1	2 163	22	754	776
Mais	656	—	656	543	—	543
Zusammen.....	152 927	626	153 553	12 560	3 637	16 197
Im Vorjahre.....	1 4 048	—	144 048	47 738	6 712	54 450
Mainz.						
Weizen und Spelz.....	11 559	1 150	12 709	640	471	1 111
Roggen	601	90	691	—	—	—
Hafer	7 835	1 317	9 152	154	236	390
Gerste	1 670	225	1 895	54	312	366
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2 134	26	2 160	187	249	436
Mais	1 357	35	1 392	50	—	50
Zusammen.....	25 156	2 843	27 999	1 085	1 268	2 353
Im Vorjahre.....	21 006	2 159	23 165	234	3 929	4 163
Köln.						
Weizen und Spelz.....	117 430	1 482	118 912	11 168	434	11 602
Roggen	17 019	645	17 664	1 537	593	2 130
Hafer	13 793	225	14 018	304	1 011	1 315
Gerste	6 217	1 842	8 059	777	63	840
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5 941	1 040	6 981	849	1 447	2 296
Mais	10 123	19	10 142	37	30	67
Zusammen.....	170 523	5 253	175 776	14 672	3 578	18 250
Im Vorjahre.....	142 244	7 340	149 634	9 411	7 090	16 501

Arten	Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
Neuss.						
Weizen und Spelz.....	110 433	460	110 893	250	254	504
Roggen	32 556	1 007	33 563	—	—	—
Hafer	3 796	—	3 796	30	—	30
Gerste	1 086	205	1 291	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—
Mais	2 228	—	2 228	—	—	—
Zusammen.....	150 099	1 672	151 771	280	254	534
Im Vorjahre.....	110 501	1 749	112 250	3 924	921	4 845
Düsseldorf.						
Weizen und Spelz.....	172 993	3 623	176 616	101	—	101
Roggen	22 825	912	23 737	97	—	97
Hafer	26 113	1 159	27 272	93	—	93
Gerste	9 610	5 912	15 522	21	303	324
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	4 417	134	4 551	14	20	34
Mais	11 052	—	11 052	15	—	15
Zusammen.....	247 010	11 740	258 750	341	323	664
Im Vorjahre.....	150 360	10 179	160 539	2 763	2 795	5 558
Krefeld mit Uerdingen.						
Weizen und Spelz.....	88 420	428	88 848	150	1 463	1 613
Roggen	19 289	801	20 090	—	—	—
Hafer	3 031	1	3 032	53	—	53
Gerste	36 960	4 460	41 420	160	200	360
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	601	95	696	8	—	8
Mais	1 832	129	1 961	—	—	—
Zusammen.....	150 133	5 914	156 047	371	1 663	2 034
Im Vorjahre.....	115 518	4 551	120 069	3 881	848	4 729
Duisburg-Ruhrorter Häfen.¹⁾						
Weizen und Spelz.....	111 814	1 820	115 269	11 835	1 116	14 467
Roggen	117 939	2 737	121 421	1 536	800	2 534
Hafer	58 818	4 513	63 539	948	15	1 461
Gerste	59 234	5 372	64 710	177	361	678
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	8 621	176	8 797	221	—	221
Mais	44 380	—	44 380	250	—	285
Zusammen.....	400 806	14 618	418 116	14 967	2 292	19 046
Im Vorjahre.....	349 331	21 459	373 983	20 394	3 752	26 666

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 1926).

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		
1926	—	14 994	14 994	10 753	—	10 753	25 747
1925	—	15 921	15 921	6 012	—	6 012	21 933
Mithin 1926	mehr	—	—	4 741	—	4 741	3 814
	weniger	927	927	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 6^o/_o ab-, in der Richtung von dem Rhein her um 79^o/_o zu-, im ganzen um 17^o/_o zugenommen.

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		
1926	—	670 700	640 700	1 062 107	—	1 062 107	1 702 807
1925	—	477 764	477 764	1 346 346	—	1 346 346	1 824 110
Mithin 1926	mehr	162 963	162 936	—	—	—	—
	weniger	—	—	284 239	—	284 239	121 303

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 34^o/_o zu-, in der Richtung von dem Rhein her um 21^o/_o ab-, im ganzen um 7^o/_o abgenommen.

Hafen Offenbach.

Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr:

Jahr	Zufuhr		Abfuhr		Gesamtverkehr
	Mainaufwärts t	Mainabwärts t	Mainaufwärts t	Mainabwärts t	
1926	109 171	11 206	—	5 311	125 688
1925	110 467	25 111	—	9 442	145 020
Mithin 1926	mehr	—	—	—	—
	weniger	1 296	13 905	4 131	19 332

Der Verkehr hat sonach in der für den Rhein massgebenden Richtung in der Zufuhr zu Berg um 0.01^o/_o und in der Abfuhr um 44^o/_o abgenommen. Im ganzen ist eine Abnahme um 13^o/_o zu verzeichnen.

b) Main (Schleuse zu Kostheim).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	kann nicht angegeben werden		970 943	kann nicht angegeben werden		2 640 585	3 621 528
1925	kann nicht angegeben werden		879 192	kann nicht angegeben werden		2 890 491	3 769 683
Mithin 1926	mehr	—	91 751	—	—	249 906	148 155
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 12 % zu- in der Richtung von dem Rhein her um 9 % ab- im ganzen um 4 % abgenommen.

Rhein-Herne-Kanal (Schleuse I und Ruhrschleuse bei Duisburg¹⁾).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	2 609 639	8 094 744	10 704 383	289 388	1 345 650	1 635 038	12 339 421
1925	2 284 080	4 776 532	7 060 612	170 041	1 388 365	1 558 406	8 619 018
Mithin 1926	mehr	325 559	3 318 212	3 643 771	119 347	—	76 632
	weniger	—	—	—	—	42 715	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 52 %, in der Richtung von dem Rhein her um 5 %, im ganzen um 43 % zugenommen.

Geldersche Yssel (Brücke zu Doesburg).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	kann nicht angegeben werden		297 512	kann nicht angegeben werden		1 092 672	1 390 189
1925	kann nicht angegeben werden		295 712	kann nicht angegeben werden		1 047 900	1 343 612
Mithin 1926	mehr	—	1 800	—	—	44 772	46 572
	weniger	—	—	—	—	—	—

Merwede-Kanal

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen.

J a h r	Von der Waal her		Zusammen	Nach der Waal hin		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	kann nicht angegeben werden		519 848	kann nicht angegeben werden		321 148	840 996
1925	kann nicht angegeben werden		446 014	kann nicht angegeben werden		290 820	736 834
Mithin 1926	mehr	—	73 834	—	—	30 328	104 162
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 17 %, in der Richtung von dem Rhein her um 10 %, im ganzen um 14 % zugenommen.

¹⁾ Siehe Seite 27 unter »Aussergewöhnliche Bauten« auf der Strecke Köln-Pannerden.

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

Jahr	Von der Waal her		Zusammen t	Nach der Waal hin		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	kann nicht angegeben werden		2 555 220	kann nicht angegeben werden		624 591	3 179 811
1925	kann nicht angegeben werden		2 850 722	kann nicht angegeben werden		658 275	3 508 997
Mithin 1926	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	295 502	—	—	33 684	329 186

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 10 % in der Richtung von dem Rhein her um 5 %, im ganzen um 9 % abgenommen,

Keulse Vaart.

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen t	Von dem Rhein her		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1926	kann nicht angegeben werden		93 999	kann nicht angegeben werden		1 056 684	1 150 683
1925	kann nicht angegeben werden		64 623	kann nicht angegeben werden		809 850	874 473
Mithin 1926	mehr	—	29 376	—	—	246 834	276 210
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 45 %, in der Richtung von dem Rhein her um 30 %, im ganzen um 32 % zugenommen,

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. 277 enthalten.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1926	darunter Dampf- schiffe	1925	darunter Dampf- schiffe	1926	darunter Dampf- schiffe	1925	darunter Dampf- schiffe
Basel	547	244	294	95	606	244	296	97
Strassburg	2 857	126	2 491	101	2 873	125	2 450	103
Kehl	1 385	160	1 334	118	1 394	160	1 338	125
Lauterburg	255	—	206	—	253	—	208	—
Karlsruhe	2 148	287	1 715	207	2 147	290	1 702	205
Speyer	159	—	508	2	239	—	504	2
Mannheim	8 852	1 260	10 721	1 183	8 716	1 367	9 534	1 233
Ludwigshafen	9 902	856	9 052	777	6 671	923 ¹⁾	5 859	874
Worms	3 115	1 612	3 090	1 470	3 125	1 622	3 088	1 469
Gernsheim	898	292	711	186	883	303	699	190
Nierstein	527	262	384	242	592	330	391	253
Weisenau	346	2	293	2	337	2	287	4
Gustavsburg	615	183	769	189	622	185	760	185
Mainz	4 993	2 161	4 828	2 021	4 962	2 160	4 779	2 021
Schierstein	165	23	79	9	164	23	79	9
Budenheim	317	63	379	75	313	62	380	67
Biebrich	1 274	655	1 251	444	1 250	642	1 159	444
Bingen	2 019	1 494	2 001	1 493	1 990	1 494	1 998	1 482
Oberlahnstein	691	39	614	4	657	39	614	4
Koblenz	2 457	1 181	2 322	980	2 435	1 163	2 245	967
Beuel	375	—	425	—	375	—	425	—
Bonn	1 871	776	1 825	641	906	895	873	862
Wesseling	2 395	78	2 248	23	2 368	70	2 245	22
Köln-Mülheim	5 903	2 128	5 968	2 122	5 841	2 122	4 266	2 042
Leverkusen	1 483	518	1 479	554	1 474	518	1 526	554
Reisholz	1 592	605	1 803	438	1 584	603	1 791	438
Neuss	2 695	728	2 119	486	2 669	715	2 109	482
Düsseldorf	5 539	2 600	5 592	2 652	5 511	2 594	5 555	2 652
Krefeld	2 426	952	1 696	758	2 407	952	1 671	758
Uerdingen	2 075	936	2 001	783	2 051	921	2 032	783
Rheinhausen	2 183	98	1 992	78	2 179	98	1 992	78
Duisburg	54 116	2 206	32 708	1 399	53 570	2 190	32 404	1 372
Homberg	2 243	—	2 474	—	2 225	—	2 474	—
Alsum mit Schwelgern ...	5 094	76	5 434	90	5 091	76	5 434	90
Walsum	2 930	103	2 422	83	2 909	103	2 422	83
Orsoy	541	13	611	—	540	13	578	—
Rheinberg	363	3	394	—	363	3	394	—
Wesel	3 126	492	2 622	410	3 093	489	2 405	410
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpen	6 204	197	3 498	233	2 196	129	2 452	132
Gent	89	—	120	—	99	—	46	—
Brüssel	10	—	9	—	2	—	5	—
Seebrügge	52	—	64	—	—	—	—	—
Ardere belgische Häfen...	3 081	1 134	3 486	938	419	—	644	—

¹⁾ Im Abgangverkehr sind Schleppdampfer nicht angeschrieben.

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
Hünigen:							
zu Berg	8	200	208	334	—	334	542
zu Tal	8	200	208	311	23	334	542
Zusammen	16	400	416	645	23	668	1084
gegen 1925	—	178	178	348	—	348	526
Maximiliansau:							
zu Berg	28	3 068	3 096	4 715	28	4 743	7 839
zu Tal	27	3 062	3 089	4 726	39	4 765	7 854
Zus. Maximiliansau gegen 1925	55	6 130	6 185	9 441	67	9 508	15 693
	262	4 979	5 241	8 560	43	8 603	13 844
Speyer:							
zu Berg	85	2 811	2 896	4 669	554	5 223	8 119
zu Tal	84	2 817	2 901	4 716	520	5 236	8 137
Zusammen Speyer gegen 1925	169	5 628	5 797	9 385	1 074	10 459	16 256
	116	4 912	5 028	8 870	1 438	10 308	15 336
Koblenz:							
zu Berg	2 273	6 184	8 457	16 426	13	16 439	24 896
zu Tal	2 264	6 117	8 381	16 413	332	16 745	25 126
Zusammen	4 537	12 301	16 838	32 839	345	33 184	50 022
gegen 1925	3 551	13 871	17 422	35 851	476	36 327	53 749
Köln-Mülheim:							
zu Berg	1 419	7 954	9 373	17 982	—	17 982	27 355
zu Tal	1 566	7 964	9 530	16 735	1 136	17 898	27 428
Zusammen	2 985	15 918	18 903	34 717	1 163	35 880	54 783
gegen 1925	3 323	16 041	19 364	37 873	1 031	38 904	58 268

Die Schiffbrücke zu Koblenz war im Jahre 1926 wegen Eisgangs 2 Tage abgefahren. Dieselbe wurde 11117 mal geöffnet, mithin tägl. im Durchschnitt 31 mal.

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

Durchgefahrene Schiffe	1926	1925	1924	1923	1922	1921
Rheinschiffe	17 362	12 183	11 179	6 514	7 873	6 020
Sonstige Flussschiffe	1 439	1 757	1 791	1 482	1 447	1 517
Flussdampfschiffe	27 788	22 063	19 573	14 564	16 721	13 650
Seeschiffe	1 463	1 477	1 091	762	917	660
Zusammen	48 052	37 480	33 634	23 322	26 958	21 847
Durchschnittlich in 24 Stunden	152	103	92	64	74	60

IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1926.

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

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her				
} zu Berg	44	16	60	18 375
} zu Tal	—	—	—	—
nach dem Rhein hin				
} zu Berg	—	—	—	—
} zu Tal	62	6	68	20 368
zusammen 1926 . . .	106	22	128	38 743
» 1925	100	47	147	43 626
Mithin 1926				
} mehr	6	—	—	—
} weniger	—	25	19	4 883

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 13% und in der Tragfähigkeit um 11% abgenommen.

Main (Haltung Offenbach).

Jahr	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit		
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t
1926	1 735	950	2 685	1 250 179	468 096	1 718 275
1925	1 991	817	2 808	1 656 114	387 260	2 043 374
Mithin 1926						
} mehr	—	133	—	—	80 836	—
} weniger	256	—	123	405 935	—	325 099

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um rund 4,6% der Tragfähigkeit nach um rund 19%.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach-Frankfurt 153 zu Berg und 204 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 54 Bergboote und 96 Talboote mehr.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 6,4% zugenommen.

Nachtschleusungen in der Haltung Offenbach fanden statt:
im Jahre 1926 für 45 Schiffe in 38 Schleusungen.

Main (Kostheim).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her	5 209	777	5 986	3 577 695
nach dem Rhein hin	2 386	3 604	5 990	3 537 443
1926 zusammen...	7 595	4 381	11 976	7 115 138
1925 »	7 374	4 712	12 086	7 942 958
Mithin 1926 } mehr ...	221	—	—	—
Mithin 1926 } weniger	—	331	110	827 820

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 0,9 % und in der Tragfähigkeit um 10,4 % abgenommen.

Der Rhein-Herne-Kanal (Schleuse 1 und Ruhrschleuse bei Duisburg).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her } zu Berg	518	2 195	2 713	2 444 231
von dem Rhein her } zu Tal ..	2 870	12 800	15 670	9 999 374
nach dem Rhein hin } zu Berg	3 388	44	3 432	3 138 978
nach dem Rhein hin } zu Tal ...	13 664	1 010	14 674	9 185 245
zusammen 1926...	20 440	26 049	36 389	24 767 828
» 1925...	14 446	10 229	24 675	17 155 664
Mithin 1926 } mehr	5 994	15 820	11 714	7 612 164
Mithin 1926 } weniger	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 47,6 % und in der Tragfähigkeit um 45,5 % zugenommen.

Geldersche Yssel (Brücke zu Doesburg).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her	9 256	1 323	10 579	1 429 400
nach dem Rhein hin	3 491	7 674	11 165	1 490 120
1926 zusammen	12 747	8 997	21 744	2 919 520
1925 „	13 117	8 590	21 707	2 734 810
Mithin 1926 } mehr	—	407	37	184 710
Mithin 1926 } weniger	370	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Tragfähigkeit um 1,5 % 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 dem Lek her	3 796	3 247	7 043	561 206
nach dem Lek hin	5 743	1 400	7 143	587 701
1926 zusammen..	9 539	4 647	14 186	1 148 907
1925 » ..	8 875	4 390	13 265	1 034 000
Mithin 1926 } mehr	664	257	921	114 847
Mithin 1926 } weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7 %, der Tragfähigkeit nach um 11 % 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 dem Lek her	5 381	5 825	11 206	1 412 600
nach dem Lek hin	11 108	3 053	14 161	2 672 618
1926 zusammen..	16 489	8 878	25 367	4 085 218
1925 » ..	17 030	8 927	25 957	4 366 049
Mithin 1926 } mehr	—	—	—	—
Mithin 1926 } weniger	541	49	590	280 831

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 2 %, der Tragfähigkeit nach um 6 % abgenommen.

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	—	—	37 549	9 061 061
in der Richtung von Amsterdam	—	—	37 287	9 097 749
1926 zusammen...	—	—	74 836	18 758 810
1925 »	—	—	72 991	16 886 155
Mithin 1926 { mehr	—	—	1 845	1 872 655
{ weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 3 %, der Tragfähigkeit nach um 11 % zugenommen.

Keulse Vaart (Schleuse bei Vreeswijk).

Verkehr in Vreeswijk	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Lek her	13 040	4 311	17 351	1 290 491
nach dem Lek hin	3 036	15 107	18 143	1 266 623
1926 zusammen...	16 076	19 418	35 494	2 557 114
1925 »	15 858	15 784	31 642	2 152 958
Mithin 1926 { mehr	218	3 634	3 852	404 156
{ weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 12 %, der Tragfähigkeit nach um 19 % zugenommen.

Zuid-Beveland-Kanal (Schleusen bei Wemeldinge).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
in der Richtung nach dem Rhein	14 818	23 160	37 978	11 933 559
in der Richtung von dem Rhein	25 140	12 664	37 804	12 041 672
1926 zusammen...	39 958	35 824	75 782	23 975 231
1925 »	36 854	32 309	69 163	20 857 508
Mithin 1926 { mehr	3 104	3 515	6 619	3 117 723
{ weniger	—	—	—	—

Demnach hat in 1926 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 10 % und der Tragfähigkeit nach um 15 % 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
1926	146 201	112 692	258 893
1925	248 284	132 228	380 512
Mithin 1926	mehr weniger	— —	— —
	102 083	19 536	121 619

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 41, % in der Abfuhr um 14,7 %, im ganzen um 32 % abgenommen; gegen 32,8 %, 1,3 % und 19,8 % Zunahme im Vorjahr.

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, 2 u. 3 zu IV, B, c, nämlich mit 742 t vom Rhein her und 104 978 t nach dem Rhein hin, also zusammen	105 720 t
sowie den Flossverkehr über die deutsch-niederländischen Grenze, Beilage 4 zu IV, A, a, und 3 zu IV, B, c.....	64 089 t
gibt zusammen.....	428.702 t
Mithin Gesamtflossverkehr auf dem Rhein	214.351 t

oder gegen das Vorjahr mit 301.611,¹⁾ t. weniger 87.260 t. oder 25% Abnahme.

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 dem Hafen zu Mannheim und liegen die folgenden Angaben vor:

¹⁾ Der Jahresbericht 1925 erwähnt allerdings 548.306, 2 t.; hierzu ist jedoch zu bemerken, dass diese Zahl - ebenso wie die der Vorjahre - auf einer irrtümlichen Berechnung beruht.

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										
1926										
gegen 1925										
Mithin 1926										
mehr										
weniger										
2. Mannheim :										
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Flosshafen und sonstigen Hafenteilungen										
1926										
gegen 1925										
Mithin 1926										
mehr										
weniger										
b) Abgang (Rhein) im Flosshafen:										
1926										
gegen 1925										
Mithin 1926										
mehr										
weniger										
3. Speyer :										
Ankunft:										
1926										
gegen 1925										
Mithin 1926										
mehr										
weniger										

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

Monat	Anzahl der Flösse	Bestand der Flösse						Zusammen an Flossbestand	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t				
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	2	—	—	—	3 741 600	12 600	12 000	3 766 200	—	
April	4	—	—	—	4 509 384	14 400	—	4 523 784	—	
Mai	2	—	—	—	2 422 800	10 800	—	2 433 600	—	
Juni	6	—	—	—	9 384 600	19 200	—	9 403 800	—	
Juli	6	139 200	—	—	9 887 400	19 200	—	10 045 800	—	
August	9	73 600	—	—	13 023 300	26 100	9 000	13 132 000	—	
September	8	—	—	—	11 403 000	25 800	—	11 428 800	—	
Oktober	12	182 400	—	—	15 898 800	34 200	—	16 115 400	—	
November	11	72 600	—	14 400	17 341 200	42 800	31 200	17 591 700	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen 1926 ..	60	467 200	—	14 400	87 612 084	205 200	52 200	88 251 084	—	
gegen 1925 ..	84	678 600	—	—	115 180 254	253 720	1 200	116 112 774	—	
Mithin 1926				14 400			51 000			
mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
weniger	24	210 800	—	—	27 568 170	48 120	—	27 761 690	—	

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

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

Verkehr	Anzahl der Flösse	Bestand der Flösse						Zusammen an Flossbestand	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t				
a) Ankunft	459	—	—	—	80 395	—	—	80 395	—	
b) Abgang	103	—	—	—	71 613	224	—	71 837	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu			
	Koblenz		Köln-Mülheim	
	Flösse			
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Inhalt cbm. ¹⁾
1926	86	131 740	76	31 778
1925 ¹⁾	115	161 595	106	231 656
Mithin 1926				
mehr	—	—	—	—
weniger	29	29 855	30	199 878

Bei Koblenz wurden sämtliche Flösse von Dampfern geschleppt.

¹⁾ Im Jahresbericht 1925 wurden irrtümlicherweise Tonnen angegeben, während es sich um cbm handelte.

Unter den bei Koblenz durchgegangenen 86 Flößen hatte das grösste ein Gewicht von 2 539 t, das kleinste ein Gewicht von 169 t. Unter den 86 Flößen hatten:

81 Flöße (grosse) ein Gewicht über 750 t,
5 » (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.			Lobith.		
Jahr	Ausfuhr aus Deutschland		Jahr	Ausfuhr aus Deutschland	
	Anzahl	Flossbestand t		Anzahl	Flossbestand t
1926	49	59 627	1926	52	64 089
1925	55	49 671	1925	60	54 917
Mithin 1926	mehr weniger	9 956	Mithin 1926	mehr weniger	9 172
	6	—		8	—

Die Ausfuhr an Flossholz hat sonach für Emmerich um 20% und für Lobith um 16,7% zugenommen.

IV. B. c) 2. Flossverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.¹⁾ Main (Kostheim).

Anschreibestelle: Kostheim	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
Verkehr		
von dem Rhein her	—	—
nach dem Rhein hin	570	100 790
1926 zusammen	570	100 790
1925 »	826	160 714,2
Mithin 1926	mehr weniger	256
		59 924,2

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

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

Jahr	Weiches Holz (Weissflösse)			Hartes Holz (Holländerflösse)		
	Offenbach	Frankfurt	Kostheim	Offenbach	Frankfurt	Kostheim
1926	104 789	—	100 670	136	—	120
1925	161 949	—	160 594	—	—	120
Mithin 1926	mehr weniger	—	59 924	136	—	—
	57 160	—	—	—	—	—
in Prozenten	35,3	—	37,3	—	—	—

¹⁾ 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 Dampfern geschleppt:

Durch die Haltungen:

Jahr	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Flosszüge	mit Flößen	Flosszüge	mit Flößen	Flosszüge	mit Flößen
1926	11	48	—	—	—	—
1925	65	305	—	—	—	—
Mithin 1926	} mehr weniger	—	—	—	—	—
		54	257	—	—	—

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

Verkehr	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
von dem Lek her	133	1 980
nach dem Lek hin	—	—
1926 zusammen...	133	1 980
1925 »	603	8 936
Mithin 1926	} mehr weniger	—
		470

Der Flossverkehr hat in der Anzahl der Flösse um 78%, im Gewicht um 78% abgenommen

Merwede Kanal (Königinnenschleuse zu Vreeswijk).

Verkehr	Flösse	
	Anzahl	Gewicht t
in der Richtung nach Amsterdam	21	8 955
in der Richtung von Amsterdam	16	7 345
1926 zusammen...	37	16 300
1925 »	56	26 723
Mithin 1926	} mehr weniger	—
		19

Der Flossverkehr hat in der Anzahl der Flösse um 34%, im Gewicht um 34% abgenommen.

Keulse Vaart.

Verkehr in Vreeswijk	Flösse	
	Anzahl	Länge m
von dem Lek her	6	90
nach dem Lek hin	—	—
1926 zusammen...	6	90
1925 »	6	216
Mithin 1926	} mehr weniger	—
		—

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

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr wurde im Jahre 1926 mit 41 Rhein-See-Dampfern betrieben, von denen 41 insgesamt 35 231,5 t Tragfähigkeit besitzen, und 4 Motor-Seebooten die insgesamt 1 867 t Tragfähigkeit besitzen.

Die grösste Tragfähigkeit hatte das Schiff *Ella Halm* der Kölner Reederei in Köln, mit 2 118 t. Das Schiff hatte einen Netto-Rauminhalt von 1 480 cbm und 550 indizierte Pferdestärke.

Das kleinste Schiff war *Katharine* von dem Englischen Staat in London, mit einer Tragfähigkeit von 135 t.

Das grösste Motor-Seeboot war *Methan* von der Gesellschaft Ernst Komroski in Hamburg mit einer Tragfähigkeit von 700 t.

Das kleinste Motor-Seeboot war *Montan* von der Gesellschaft Ernst Komroski in Hamburg mit 243 t Tragfähigkeit.

(Siehe auch Beilage auf Seite 328).

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:
23 Radschleppern mit zusammen 22 210 P.S.
21 Schwaben Schleppern mit zusammen 7 282 P.S.
12 Halenschleppern.
0 Schwimmpumpenentwicklungsanlagen.

Zu Tal:
Abgang von Stauzburg 922 beladene Kähne 220 leere Kähne
Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:
23 Radschleppern mit zusammen 22 210 P.S.
21 Schwaben Schleppern mit zusammen 7 282 P.S.
12 Halenschleppern.
0 Schwimmpumpenentwicklungsanlagen.

Zu Berg:
Von Mannheim - Stauzburg ...
Von Röhrlitz - Mannheim ...
Zu Berg:
Im Jahre 1926 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt:
Aktionsgesellschaft mit einem Kapital von 12 Millionen Francs und dem Sitz in Stauzburg
Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin
B. Frankrich.

IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1926 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 1926 sind befördert worden :

zu Berg : 425 665 t

zu Tal : 271 995 t

insgesamt : 697 660 t

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.

Schiffahrts- und Transport A. G. «Vater Rhein».

Im Handelsregister in Basel ist die Schiffahrts- und Transport A. G. «Vater Rhein» als Neugründung eingetragen worden.

B. Frankreich.

Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin.

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

Im Jahre 1926 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt :

Zu Berg :

Von Ruhrort — Mannheim 1 979 563 t.

Von Mannheim — Strassburg 1 319 816 t.

Zusammen 3 299 379 t.

Zu Tal :

Abgang von Strassburg 952 geladene Kähne 529 leere Kähne

» » Mannheim 1046 » » 616 » »

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

23 Radschleppern mit zusammen 27 230 P.S.,

21 Schraubenschleppern mit zusammen 7 385 P.S.,

12 Hafenleichtern,

6 Schwimmkranen.

Société Alsacienne de Navigation Rhénane
und
Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux.

Die Flotte der beiden vereinigten Gesellschaften besteht aus :

73 Kähnen mit zusammen 93.834 t Tragfähigkeit.

Die beiden Gesellschaften beförderten im Jahre 1926 folgende Gütermengen :

zu Berg	791 917 t.
zu Tal	<u>1 284 775 t.</u>
Insgesamt	2 076 690 t.

Die Hauptquellen des Verkehrs waren :

Duisburg : zu Berg und zu Tal : Kohlen.

Strassburg : Soda-Kali. Sonstige Güter nach Antwerpen, Erze von Lothringen nach der Ruhr. Dieser Verkehr hat während des Jahres 1926 einen ausserordentlichen Umfang genommen (538 000 t geladen und durch eigene Schiffe befördert).

Rotterdam : Erze. Schwefelkies und phosphorsaure Salze nach der Ruhr.

Rotterdam und Antwerpen : Getreide und sonstige Güter nach Deutschland und Strassburg.

Die Zufuhr nach Strassburg belief sich auf 455 000 t, mithin 74 % des gesamten Bergverkehrs.

Aus Strassburg sind 656 000 t abgefahren worden, mithin 52 % des gesamten Talverkehrs.

Die Gesamtzahl der Zu- und Abfuhr nach bzw. von Strassburg betrug :

1 121 000 t bei einem Gesamthafenverkehr von 3 358 500 t.

Société Française de Navigation Rhénane

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

Im Jahre 1926 sind durch die Gesellschaft befördert worden :

zu Berg	644 533,202 t
zu Tal	<u>653 743,578 t</u>
Zusammen	1 298 276,780 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 1926 hat die Gesellschaft

408 222,417 t zu Berg
<u>396 806,702 t zu Tal</u>
807 029,119 t insgesamt befördert.

Die Flotte der Gesellschaft hat eine Tragfähigkeit von 69 120 t.

C. Deutschland.

1. de Gruyter & Co. G. m. b. H.
 Art der Gesellschaft : Dampfreederei und Kohlengrosshandlung.
 Sitz : Duisburg.
 Filialen : Mannheim und München.
 Grösse der Flotte : Kahnraum 43 000 t., Schleppdampfer 6800 PS.
2. H. Paul Disch.
 Art der Gesellschaft : Rhederei- und Handelsgesellschaft m. b. H.
 Sitz : Duisburg—Ruhrort.
 Filialen : Rotterdam (N. V. Duro).
 Grösse der Flotte : 7 Dampfer mit 4 825 PS = 24 125 t.
 27 Kähne mit zus. 33 453 t.
3. G. L. Kayser.
 Art der Gesellschaft : Speditions- und Schiffahrtsgesellschaft.
 Sitz : Mainz.
 Filialen : Frankfurt.
 Grösse der Flotte : keine eigenen Schiffe, nur Schiffahrtsvertretung.
4. „Rhenania“, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.
 Art der Gesellschaft : Rheinschiffahrtsgesellschaft.
 Sitz : Homberg/Niederrhein.
 Filialen : Rotterdam.
 Grösse der Flotte : 28 562 t in 26 Kähnen,
 7 990 PS. in 11 Booten.
5. A.-G. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel.
 Art der Gesellschaft : Schiffahrt.
 Sitz : Duisburg.
 Filialen : Duisburg.
 Grösse der Flotte : 3 Boote, 29 Schleppkähne.
6. Linden Reederei, G. m. b. H.
 Art der Gesellschaft : Reederei und Schiffahrt.
 Sitz : Duisburg, Moselstrasse 36.
 Filialen und Geschäftsstellen :
 1. St. Goar : Jakob Gödert.
 2. Mainz : Ad. Linden, Mainz.
 Ad. Linden, Wiesbaden.
 3. Frankfurt/M. : Ad. Linden, Frankfurt.
 4. Mannheim : Linden-Rhederei, Mannheim.
 Grösse der Flotte : 2 Schrauben- und 2 Raddampfer 2 965 PS.
 15 Rhein- und Kanalkähne 16 307 t.
7. Lehnkering & Co., A.-G.
 Art der Gesellschaft : Spedition und Reederei.
 Sitz : Duisburg.

- Filialen : Mannheim, Hagen/W., Letmathe, Emden, Münster i. W., Dortmund, Rotterdam, Antwerpen.
Grösse der Flotte : auf dem Rhein 23 334 t.
8. Harpener Bergbau, A.-G.
Art der Gesellschaft : Reederei.
Sitz : Duisburg—Ruhrort.
Filialen : Mainz, Gustavsburg, Aschaffenburg, Mannheim.
Grösse der Flotte : 13 Dampfer mit 10 405 PS. und
72 Schleppkähne mit 68 992 t Tragfähigkeit.
9. Math. Stinnes, G. m. b. H.
Art der Gesellschaft : Reederei und Kohलगrosshandlung.
Sitz : Mülheim—Ruhr.
Zweigniederlassung : Mannheim. Vertretungen : D.—Ruhrort, Mainz, Gustavsburg, Wiesbaden, Frankfurt a. M., Offenbach a. M., Bad Nauheim, Karlsruhe, Würzburg, Kehl, Hamburg, Rotterdam.
Grösse der Flotte : 25 Boote — 21 360 PS.
82 Kähne — 97 150 t Tragfähigkeit.
10. Adolph Harloff.
Art der Gesellschaft : G. m. b. H.
Sitz : Essen/Ruhr.
Filialen : Duisburg—Ruhrort.
Grösse der Flotte : 5 Schleppkähne.
11. Franz Haniel & Cie.
Art der Gesellschaft : G. m. b. H.
Sitz : Duisburg—Ruhrort.
Filialen : Gustavsburg, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Aschaffenburg.
Grösse der Flotte : Dampfer 22 680 PS. Kähne 118 389 t.
12. Hansen, Neuerburg & Co.
Art der Gesellschaft : Kohलगrosshandlung und Schifffahrt.
Sitz : Frankfurt a. M.
Filialen : Duisburg—Ruhrort.
Grösse der Flotte : 5394 t Kahnraum, 1590 PS. Schleppkraft.
13. Johannes Noll & Co.
Art der Gesellschaft : Kohlenhandlung und Schifffahrt.
Sitz : Frankfurt a. M.
Filialen : ./.
Grösse der Flotte : 4737 t Kahnraum.
14. Rheinsee-Konzern.
Art der Gesellschaft : Schifffahrt, Spedition, Lagerung.
Sitz : Köln—Mannheim.
Filialen : D.—Ruhrort, Mainz, Frankfurt a. M., Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl.
Grösse der Flotte : 124 488 t, 20 975 PS.

15. **Stromeyers Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.**
 Art der Gesellschaft : Reederei.
 Sitz : Duisburg.
 Grösse der Flotte : 26 916,572 t.
16. **Rhenania Rheinschiffahrts-Konzern (Bayerische Schiffahrtsgruppe)**
 Zentrale Mannheim.
 Name, Form und Sitz der angeschlossenen Gesellschaften :
 a) Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H., vorm. Leon Weiss in Mannheim,
 b) Allgemeine Speditions-Gesellschaft, A.-G. in Duisburg.
 c) Rhenania Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. in Homberg/Niederrhein,
 Rotterdam.
 d) Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G. in Bamberg,
 e) Rhenania Wormser Lagerhaus- und Speditions-A.-G. Worms.
 Filialen : Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl, Wesel, Hannover, Köln, Cleve,
 Gelsenkirchen, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg-Fürth, Regensburg.
 Grösse der Flotte :
 a) eigene Kähne 101 mit 82 615 t.
 b) eigene Schleppkraft 21 Boote mit 10 708 PS.

D. Niederland.

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij

Generaldirektion in Amsterdam.

Im Jahre 1926 sind befördert worden :

zu Berg : 224 870 t

zu Tal : 349 817 t

insgesamt ... 574 687 t.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus :

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

Transport Maatschappij «Vola» in Rotterdam

beförderte

zu Berg : 42.051 t Güter

zu Tal : 35.206 t »

Insgesamt : 77.257 t. »

Der Dienst wurde durch 4 Güterschiffe mit zusammen 2 082 t Tragfähigkeit versehen; diese Schiffe gehören der N. V. Sleepschipmaatschappij in Rotterdam.

A. G. «W. H. M. Muller & Co.» in Rotterdam

beförderte

zu Berg : 106.102 t Güter

zu Tal : 68.751 t »

Insgesamt : 174.853 t. »

A. G. «Rijnvaart My. Damco» in Rotterdam

beförderte

zu Berg : 327.119 t Güter

zu Tal : 413.198 t »

Insgesamt : 740.317 t. »

Die Gesellschaft verfügte im Jahre 1926 über eine Flotte von 70 Kähnen mit zusammen 60.000 t. Tragfähigkeit.

A. G. «Ryn en Zee Transport My» in Rotterdam

Die Gesellschaft verfügte im Jahre 1926 über eine Flotte von 16 Kähnen mit zusammen 20.000 t. Tragfähigkeit und 1 Schleppdampfer (11000 P. S.)

Diese Kähne, in Zusammenwirkung mit den der «Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft» in Köln und der «Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft» in Mannheim gehörigen Flotten, haben Gütertransporte ausgeführt zwischen Rotterdam und den hauptsächlichsten Rheinhäfen.

Der Schleppdampfer unterhielt einen Dienst zwischen Neuss und Mannheim.

A. G. «Holland-Rijn Lijn» in Rotterdam

Der Dienst wurde versehen durch:

9 Dampfschiffe mit zusammen	3 833 t	Tragfähigkeit
6 Motorschiffe » »	1 358 t	»
6 eigene Kähne » »	3 225 t	»
und gemietete Kähne.		

Im Jahre 1926 beförderte die Gesellschaft folgende Gütermengen:

Stückgüter:	zu Berg:	zu Tal:
mit Dampfschiffen	28.709 t	29.913 t
» Motorschiffen	6.093 t	10.765 t

Massengüter:		
mit eigenen Schiffen	8.275 t	27.159 t
mit gemieteten Schiffen	7.996 t	25.045 t

Nederlandsche Stoombootrederij

Naamlooze Vennootschap 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.

Es sind durch die Gesellschaft befördert worden im Jahre 1926:

zu Berg:	26 423,400 t
zu Tal:	19 454,250 t

Naamlooze Vennootschap Reederij voorheen J. Königsfeld

Naamlooze Vennootschap 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.

Es befinden sich 2 Güter - Motorboote im Bau.

Im Jahre 1926 sind befördert worden:

zu Berg:	106 102 t
zu Tal:	68 751 t

zusammen ... 174 853 t

Johs. Otten & Zoon's Transport-Gesellschaft

beförderte zu Berg 472 354 t Güter.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus: 4 Kähnen mit zusammen 4 753 t Tragfähigkeit.

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

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 77 Rheinkähnen mit zusammen 87 739 t Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1926 sind befördert worden :

zu Berg :	372 044 t
zu Tal :	615 640 t
zusammen .	987 684 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).
- 10 Kampenaare mit zusammen 6 200 t Tragfähigkeit.

Es sind durch die Gesellschaft befördert worden im Jahre 1926 :

zu Berg :	372 000 t
zu Tal :	539 000 t
zusammen .	911 000 t

Société Anonyme de Navigation rhénane « Nautilus » in Antwerpen.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 10 Kähnen mit zusammen 9 000 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1926 sind befördert worden :

zu Tal :	135.600 t.
----------	------------

IV. D. Frachten und Versicherungswesen.**a) Frachten.!)**

Bei der Schwierigkeit der Materialbeschaffung kann auf unbedingte Zuverlässigkeit der Angaben kein Anspruch erhoben werden.

Folgende besondere Mitteilungen liegen vor :

1. Schweiz. — In Bezug auf die Frachtangaben verweisen wir auf das im Jahresbericht pro 1925 Gesagte. Aus besonderen Gründen enthalten die vereinbarten Frachtzollsätze für Transporte bis nach Basel meist die Umschlagskosten in Basel. Eine Ausscheidung in Kahnfracht und Schlepplohn ist in den meisten Fällen ausgeschlossen, weil ein fester Frachtsatz, der sowohl

!) Die Beilagen befinden sich auf Seite 329.

die Kahnfahrt als den Schlepplohn enthält, vereinbart wird. Ebensowenig lassen sich für die drei vorgeschriebenen Schiffsgrößen getrennte Angaben machen. Bei gewissen Transporten (Benzin etc.) können die Frachtkosten nicht genau eruiert werden, da entweder eigenes Kahnmaterial der Handels- oder Lagerfirmen oder aber durch Interessengemeinschaft zur Verfügung gestellte Kähne verwendet werden und die Verrechnung nicht bekannt ist.

Die Frachten variieren zudem sowohl bei Stückgütern als bei Massengütern nach der Art des Gutes.

Auf der Strecke Rotterdam-Basel (830 km) wurden bei Stückgütern auf der Bergfahrt Frachten von Fr. 13,— bis Fr. 16,— inklusiv, Umschlag von Waggön auf Schiff in Basel notiert, bei Massengütern, namentlich Getreide, von Fr. 10,50 bis 13,50. Die Talfrachten betragen inklusiv Umschlag in Basel für Massengüter Fr. 6,— bis Fr. 8,—.

Auf der Strecke Duisburg-Basel (610 km) wurden für Kohlen Frachten von Fr. 7,50 bis 8,50 exklusive Umschlagskosten in Basel verzeichnet. Die Talfrachten werden mit Fr. 4,— angegeben.

2. Bayern. — Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootverkehr zwischen Rotterdam und Ludwigshafen a. Rh. betragen für die Berg- und Talfahrt im Jahre 1926 :

1,20 niederl. Gulden für 100 kg für die Bergfahrt und

1,80 niederl. Gulden für 100 kg. für die Talfahrt.

3. Hessen. — In den hessischen Rheinhäfen werden Frachten nicht notiert, da hierfür die Schifferbörsen massgebend sind.

4. Niederland. — Die Frachtsätze waren während des ersten Semesters wenig befriedigend, sie haben sich später bedeutend gebessert, sind jedoch gegen Ende des Jahres wieder zurückgegangen.

In Dordrecht fanden keine Notierungen statt.

b) Versicherungswesen.

1. Schweiz. — Keine Angaben.

2. Frankreich. — Der Versicherungsmarkt zeigt im allgemeinen folgendes Bild :

Während des Jahres 1926 standen die Versicherungsverträge für Schiff und Ladung auf dem Rhein unter dem Einfluss der in den letzten Jahren im Versicherungswesen allgemein verfolgten Prämiapolitik.

Diese Politik charakterisierte sich durch ein allgemeines Sinken der Versicherungssätze. Diese Baisse wurde durch die zu grosse Anzahl von Versicherungsunternehmen hervorgerufen, die sich seit dem Waffenstillstand in Strassburg niedergelassen haben. Eine grosse Zahl dieser Gesellschaften haben versucht die Rheinschiffahrt gegen Risiken zu versichern, mussten aber zum grossen Teil infolge schlechter Erfahrungen und mangels Leistungsfähigkeit ihre Operationen einstellen. Die Rheinschiffahrt kann sich gegen ihre Risiken nur bei erstklassigen Gesellschaften versichern, die kapitalkräftig genug sind, um bei schweren Unfällen durchhalten zu können.

Die Risiken sind sehr zahlreich, namentlich im Winter auf der Stromstrecke Mannheim-Strassburg und zwar wegen der niedrigen Wasserstände und der Unbeständigkeit des Fahrwassers.

Das Festfahren, sowie die dadurch verursachten Unkosten: Hilfeleistung, Ankerverlust, Reissen der Trossen usw. erfordern die Regelung kleiner Havereikosten.

Dazu kommen noch die Risiken der Überwinterung, die sich während der Eis-, Nebel- usw.-Perioden sehr hoch belaufen können.

Auch im Sommer bietet die Stromstrecke Strassburg—Basel sehr grosse Schwierigkeiten, namentlich an der sogenannten Isteiner Schwelle, wo die durch das Passieren dieser gefährlichen Durchfahrt erwachsenen Unkosten immer als kleine Haverei berechnet werden.

Trotz dieser besonders schwierigen Verhältnisse konnte man feststellen, dass die Versicherungsunternehmen ihre Prämien dauernd heruntersetzten, wodurch sich, wie vorauszusehen, mehrere Unternehmen gezwungen sahen, das Versicherungsgeschäft auf dem Rhein gänzlich aufzugeben.

Bezüglich der Prämien ist der Normalsatz von 1 pro 1000 für Getreide als Massengut von Antwerpen nach Strassburg zu f. p. a. Bedingungen wohl der gleiche geblieben. Für die Einfuhr von Ruhrkohlen nach Strassburg kam der Satz von $\frac{1}{2}$ pro 1000 in Anrechnung. Manchmal werden Waren gegen besondere Haverei versichert; das Ergebnis ist jedoch vernichtend, und es erscheint angebracht zu dem alten Versicherungssystem zurückzukehren und die Massengüter stets zu f. p. a. Bedingungen mit oder ohne Unverantwortlichkeitsklausel zu versichern. Die unter die Unverantwortlichkeitsklausel fallende Menge wird fast immer « erreicht ».

Bei der Kaskoversicherung ist das Ergebnis noch schlechter als bei der Versicherung der Waren gewesen und zwar infolge der den Versicherungsgesellschaften aufgezwungenen zu niedrigen Sätzen. Man hat Kaskoversicherungen zu dem Durchschnittssatz von 2,50 % abgeschlossen, was einschliesslich der Nebenversicherungen (Regresse seitens Dritter, Überwinterungsrisiken, usw.) ungenügend ist.

Es ist schwierig die genaue Höhe der im Jahre 1926 abgeschlossenen Versicherungen abzuschätzen; die Firma Dieterlen & Co. in Strassburg hat z. B. während des Jahres 1926 Waren im Werte von ungefähr 2 Milliarden französische Franken versichert und Kaskoversicherungen in Höhe von 3 Millionen Gulden abgeschlossen. Die während des Jahres 1926 auf dem Rhein durch das Comptoir général « Les assurances réunies » versicherten Werte belaufen sich auf 241 606 000 Franken.

Aus dem eben gesagten ergibt sich, dass die Versicherungsverhältnisse für die Rheinschiffahrt nur dann beständig, sicher und günstig werden, wenn man wieder auf die rationellen Prämien zurückkommt, die es allein den Versicherungsgesellschaften ermöglichen sich dauernd auf dem Rhein zu betätigen, und wenn durch natürliche Ausschaltung nur noch solche Gesellschaften zur Versicherung der Rheinschiffahrtsrisiken bestehen bleiben, die durch ihre Kapitalkraft und ihre Erfahrung in dem Rheinschiffahrtswesen hierzu besonders geeignet sind.

3. B a d e n. — Keine Angaben.
4. B a y e r n. — Keine Angaben.
5. H e s s e n. — Keine Angaben.
6. P r e u s s e n. — Der Geschäftsumfang der Kasko-Versicherungsgesellschaften ist im Jahre 1926 im Wesentlichen derselbe gewesen wie im Jahre 1925.

a) Der Schiffversicherungs-gesellschaft A. G. « Harmonie » in Koblenz gehörten am Ende 1926 143 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 173 468 t an. Die Versicherungsprämien für das Jahr 1926 betragen 0,45 niederländische Gulden und für das Jahr 1927 0,40 niederländische Gulden für die Tonne. Der Versicherungswert der 143 Schiffe betrug 5 236 100 niederländische Gulden.

b) Bei der Schifferhülf-Gesellschaft « Germania » in Ruhrort waren am Ende 1926 124 Kähne mit einer Tragfähigkeit von zusammen 135 000 t und einer Versicherungssumme von 8 260 000 Mk. versichert.

c) Bei der Schifferhülf-Gesellschaft « Vater Rhein » waren am 31. Dezember 1926 69 Kähne mit 76 931 t Tragfähigkeit versichert. Der Beitrag betrug eine Mark für die Tonne Tragfähigkeit und das Jahr.

d) Bei der Hülfsgesellschaft « Gute Hoffnung » in Ruhrort waren im Jahre 1926 67 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 70 436 t versichert. Der Versicherungssatz betrug 1 Mark. für die Tonne und das Jahr.

e) Bei der Kasko-Versicherungsgesellschaft « Jus et Justitia » in Mannheim waren am 31. Dezember 1926 230 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 214 775 t und einer Gesamtversicherungssumme von 7 004 200 niederländische Gulden versichert. Die Kaskoversicherungsprämie betrug für das Jahr 1926 40 niederländische Cents für die Tonne.

Das Transportversicherungswesen auf dem Rhein ist bei dem Rheinschiffs-Register-Verband in Frankfurt a. Main konzentriert; er besteht aus einer Vereinigung von zur Zeit 29 deutschen und schweizerischen Transport-Versicherungsgesellschaften. Die geschäftsführende Gesellschaft ist die Providentia, Frankfurter Versicherungsgesellschaft in Frankfurt a. Main.

7. **Niederland.** — Änderungen fanden nicht statt.

8. **Belgien.** — Keine Angaben.

RHEINSCHIFFFAHRT

In der Schweiz wurden keine Strafsachen erster Instanz erledigt.
 In Frankreich wurde eine Strafsache erledigt, wobei eine Person bestraft wurde.
 In Baden wurden 13 Strafsachen erledigt, durch Strafbefehle, eine Strafsache durch Urteil in erster Instanz. Bestraft wurden 14 Personen.
 In Bayern wurden 11 Strafsachen erledigt, 6 durch Strafbefehle, 4 durch Urteile in erster Instanz, 1 auf andere Weise. Bestraft wurden 9 Personen.
 In Hessen wurden 30 Strafsachen erledigt, 27 durch Strafbefehle und 3 auf andere Weise. Bestraft wurden 32 Personen.
 In Preussen wurden 90 Strafsachen erledigt, 12 durch Strafbefehle, 44 durch Urteile in erster Instanz und 34 auf andere Weise. Bestraft wurden 44 Personen, freigesprochen 13 Personen, 4 Berufungen wurden eingelegt bei dem Obergericht.
 In Niederland wurden 142 Strafsachen erledigt, 140 durch Urteile in erster Instanz und 2 auf andere Weise. Bestraft wurden 141 Personen, freigesprochen eine Person.
 Was die Berufungsgerichte anbelangt, ist folgendes zu vermelden:
 Beim Appellationsgericht Basel und bei den Landesgerichten Strassburg, Mannheim, Franken-thal und Mainz ergingen keine Endurteile.
 Beim Oberlandesgericht Köln ergingen 35 Endurteile. Es wurden 50 Berufungen beim Obergericht eingelegt.
 Bei den niederländischen Berufungsgerichten ergingen keine Endurteile.

b) Polizeiliche Strafverfügungen.

In 1926 wurden im ganzen 372 Strafverfügungen erledigt. Die Zahl der bestrafte Personen belief sich auf 633.

(Für ausführlichere Angaben siehe Beilage Seite 323).