

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257693](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257693)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der in den Beilagen 1 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 nordfranzösischen See- und Flusshäfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

Für diesen Verkehr sollen die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet werden. Für dieses Jahr jedoch ist auch der Talverkehr laut Angaben von Lobith wiedergegeben²⁾.

Andererseits werden diese Verkehrsziffern auch nach den in den belgischen und nordfranzösischen Häfen aufgestellten Lokal-Statistiken 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 die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet werden. Für dieses Jahr jedoch ist auch der Talverkehr laut Angaben von Lobith wiedergegeben²⁾.

In den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 169, Nr. 1-35) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

1. Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe I, Seite 172, betrug in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen

	1927	1926	
die Zufuhr	39.020.292 t	27.028.518 t	mithin 1927 mehr 11.991.774 t
die Abfuhr	33.776.514 t	39.122.106 t	» 1927 weniger 5.345.592 t
Zusammen	72.796.806 t	66.150.624 t	mithin 1927 mehr 6.646.182 t

Die Verkehrs z u n a h m e in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 44,3% gegen 5% Abnahme im Vorjahr, die Verkehrsabnahme bei der Abfuhr 14% gegen 30% Abnahme im Vorjahr, im ganzen 10% Zunahme gegen 13% Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Die Karten hinter Seite 360 stellen einen Vergleich zwischen dem Gesamthafenverkehr verschiedener Häfen auf und zeigen den Rheinverkehr zu Berg und Tal sowie die Entwicklung des Gesamthafenverkehrs einiger Häfen von 1900—1913 und 1924—1927.

²⁾ Da für Emmerich nur Gesamtzahlen vorhanden waren.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1927	1926	
der Verkehr zu Berg	42.667.804 t	31.050.161 t	mithin 1927 mehr 11.617.643 t
der Verkehr zu Tal.....	30.129.002 t	35.100.463 t	» 1927 weniger 4.971.461 t
Zusammen	72.796.806 t	66.150.624 t	mithin 1927 mehr 6.646.182 t

mithin in der Richtung zu Berg 37% Zunahme in der Richtung zu Tal 14% Abnahme, gegen 8% Abnahme und 44% Zunahme im Vorjahr.

Der Verkehr in den minderwichtigen französischen und deutschen Hafentplätzen, Lösch- und Umschlagstellen, betrug in 1927, nach Beilage 1 zu IV, A, a:

	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtsumme
36. in Frankreich.....	5.514	—	5.514
37. » Baden.....	44.293	29.646	73.939
38. » Bayern.....	54.890	444.014	498.904
39. » Hessen.....	65.385	386.949	452.334
40. » Preussen.....	694.758	4.456.146	5.150.904
Zusammen 1927	864.840	5.316.755	6.181.595
gegen 1926	451.482	3.910.000	4.361.482

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

im Berichtsjahr ...	78.978.401 t
im Vorjahr.....	70.512.106 t
mithin in 1927 mehr	8.466.295 t

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

2. Der Verkehr in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1 zu IV A, a, Summe 2

	1927	1926	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	29 517 991 t	37 573 354 t	mithin 1927 weniger 8 055 363 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	24 477 137 t	14 301 332 t	mithin 1927 mehr 10 175 805 t
Zusammen	53 995 128 t	51 874 686 t	mithin 1927 mehr 2 120 442 t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 4%, gegen 31% Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr um 2% ab-, in der Abfuhr nach dem Rhein hin um 71% zugenommen, gegen 58% Zu- und 7% Abnahme 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 29.584.703 t und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der d.-n. G. 24.477.137 t zusammen..... 54.061.840 t¹⁾

¹⁾ Es besteht also zwischen den Lobither- und Emmericher Zahlen ein Unterschied von 66.712 t.

Nachstehend eine Gegenüberstellung der belgischen und nordfranzösischen Lokalstatistik und der Lobither Statistik:

Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Nordfranzösische Häfen (Maas)	65. Nordfranzösische Häfen (Schelde)	66. Andere nordfranzösische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	3 647 918	805 817	140 598	—	2 201 586	53 976	65 214	270 791
Lobith	3 490 624	1 065 486	197 616	56 078	2 313 304	89 859	84 836	—

	Gesamtzufuhr der belgischen Häfen	Gesamtzufuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtzufuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	6 795 919	389 981	7 185 900
Lobith	7 123 108	174 695	7 297 803

Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Nordfranzösische Häfen (Maas)	65. Nordfranzösische Häfen (Schelde)	66. Andere nordfranzösische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	2 136 874	410 591	37 595	—	435 955	3 387	14 100	171 429
Lobith	2 245 884	528 303	22 134	—	390 321	456	1 954	1 013

	Gesamtabfuhr der belgischen Häfen	Gesamtabfuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtabfuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	3 021 015	188 916	3 209 931
Lobith	3 186 642	3 423	3 190 065

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:

	1927	1926	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	354.634 t	215.586 t	mithin 1927 mehr 139.048 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	238.303 t	177.192 t	» 1927 » 66.111
Zusammen	592.937 t	392.778 t	mithin 1927 mehr 200.159 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein um 64,4%, in der Abfuhr um 34,5% im ganzen um 50% zugenommen, gegen 16,59% 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 1927 die Talfahrt.... 351.253 t
die Bergfahrt 238.303 t
also zusammen..... 589.556 t

Der Verkehr in den niederländischen, belgischen, nordfranzösischen 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:

	1927	1926	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	29.872.625 t	37.788.940 t	mithin 1927 weniger 7.916.315 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	24.715.440 t	14.478.524 t	» 1927 mehr 10.236.916 t
Zusammen	54.588.065 t	52.267.464 t	mithin 1927 mehr 2.320.601 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 4 %, gegen 31 % Zunahme im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 20 %, die Zunahme in der Abfuhr 71 %, gegen 55 % Zu- und 7 % Abnahme 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 29.935.956 t
und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 24.715.440 t
zusammen..... 54.651.396 t

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 261:

	1927	1926	
Durchfuhr vom Rhein	6.690.647 t	4.422.702 t	mithin 1927 mehr 2.267.945 t
Durchfuhr nach dem Rhein	12.060.031 t	11.830.482 t	» 1927 mehr 229.549 t
zusammen	18.750.678 t	16.253.184 t	mithin 1927 mehr 2.497.494 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 15 %. Die Zunahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 51 %, und die Zunahme in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 1 %.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs)..... 54.588.065 t
den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 78.978.401 t
so ergibt sich im Jahre 1927 als Gesamthafenverkehr 133.566.466 t
gegen 1926 122.779.570 t
Sonach 1927 mehr 10.786.896 t

oder 8 % Zunahme, gegen 20 % Zunahme im Vorjahre

Rechnet man zu dem Gesamthafenverkehr mit133.566.466 t
den Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seiten-
kanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichtsjahr.. 18.750.678 t

Gibt zusammen ... 152.317.144 t

Mithin **Gesamtverkehr** auf dem Rhein **76 158 572 t**
oder gegen das Vorjahr mit 69.521.377 t, 6.637.195 t mehr oder 9,5% Zunahme gegen 21%
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 76.190.237 t

Verkehr auf dem Rhein	
1927	1928
133.566.466 t	133.566.466 t
18.750.678 t	18.750.678 t
152.317.144 t	152.317.144 t
76.158.572 t	76.158.572 t
69.521.377 t	69.521.377 t
6.637.195 t	6.637.195 t
9,5%	21%

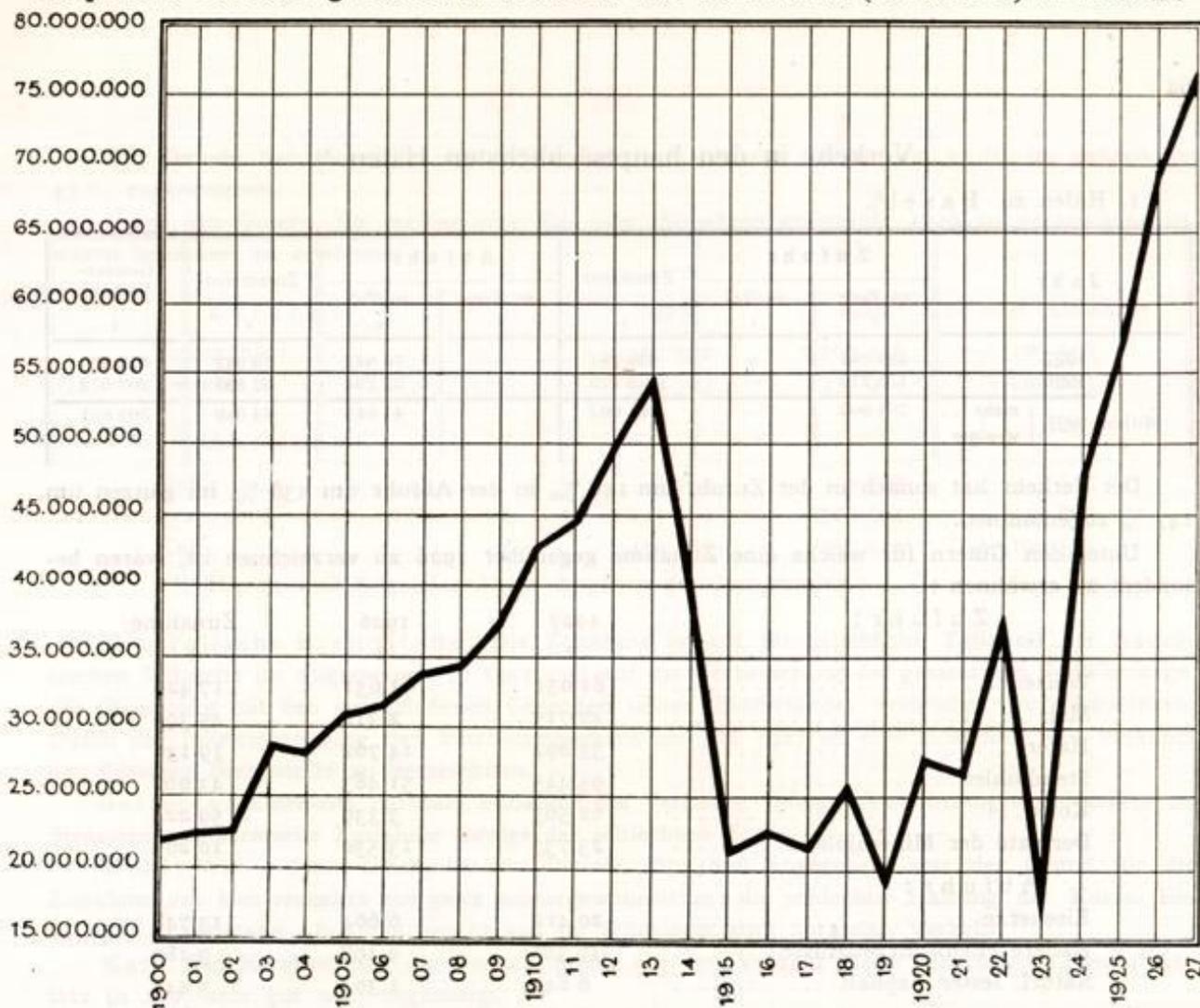
Der Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und
Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze beträgt nach
Bilanz I in IV, A, 1. Seite 283:

1927	1928
133.566.466 t	133.566.466 t
18.750.678 t	18.750.678 t
152.317.144 t	152.317.144 t
76.158.572 t	76.158.572 t
69.521.377 t	69.521.377 t
6.637.195 t	6.637.195 t
9,5%	21%

Die Verkehrsmenge beträgt somit 22,5%. Die Zunahme in der Durchfahrt vom Rhein
beträgt 22,5% und die Zunahme in der Durchfahrt nach dem Rhein 22,5%.

Der Verkehr auf dem Rhein ist im Jahre 1928 im Vergleich mit dem Jahre 1927 um
6,637.195 t oder 9,5% zugenommen. Die Zunahme im Vergleich mit dem Jahre 1927
beträgt 21%.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1927) 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	21 526 180	
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940	
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185	
1924	82 742 839	11 352 669	47 047 754	
1925	102 725 791	12 601 425	57 663 608	
1926	122 779 570	16 253 184	69 521 377	
1927	133 566 466	18 750 678	76 158 572	
1927 gegen 1926	mehr weniger	10 786 896	2 497 494	6 637 195

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	436 281	—	436 281	—	76 942	76 942	513 223
1926	175 279	—	175 279	—	32 293	32 293	207 572
Mithin 1927	mehr ... weniger	261 002	261 002	—	44 649	44 649	305 651

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 149 %, in der Abfuhr um 138 %, im ganzen um 147 % zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zunahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zunahme t
Weizen	81 051	63 631	17 420
Mais	47 713	2 314	45 399
Hafer	33 892	14 762	19 130
Steinkohlen.....	95 445	51 483	43 962
Koks	62 563	3 339	59 224
Derivate der Mineralöle	23 733	13 530	10 203
Abfuhr:			
Eisenerze	20 412	6 664	13 748
Andere chem. Erzeugnisse	16 381	9 198	7 183
Natürl. fester Asphalt.....	6 842	1 394	5 448

Über die Zunahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Vor allem trug der andauernd hohe Wasserstand, der durch zahlreiche und ausgiebige Niederschläge gehalten worden ist, dazu bei, die Rheinschiffahrt bis Basel von Anfang April bis Mitte Oktober, also rund 6 1/2 Monate, fast ununterbrochen aufrecht zu erhalten. Die Bewältigung des Verkehrs wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht rechtzeitig die rechtsrheinischen Hafenanlagen ausgebaut worden wären.

2. Hafen zu Strassburg³⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	2 110 315	5 704	2 116 019	79 692	1 923 119	2 002 811	4 118 830
1926	1 777 414	6 034	1 783 448	46 216	1 265 082	1 311 298	3 094 746
Mithin 1927	mehr weniger	332 901	332 571	33 476	658 037	691 513	1 024 084

¹⁾ Siehe Liste Seite 169.

²⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Basel nach dem Hüniger Kanal hat 7 930 t (1926: 3 980 t) betragen, der Verkehr von dem Hüniger Kanal nach Basel 218 684 t (1926: 1 678 t) (Siehe Beilage S. 274).

³⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Marne-Kanal hat 339 469 t (1926: 332 319 t) betragen, der Verkehr von dem Rhein-Marne-Kanal nach Strassburg 316 431 t (1926: 344 407 t); der Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Rhone-Kanal betrug 382 076 t (1926: 170 279 t), der Verkehr von dem Rhein-Rhone-Kanal nach Strassburg 111 295 t (1926: 151 571 t). (Siehe auch Seite 274.)

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19 %, in der Abfuhr um 53 %, im ganzen um 33 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927	1926	Zu- oder Abnahme
Steinkohlen.....	1 392 992	1 267 436	+ 125 556
Getreide.....	538 747	337 924	+ 200 823
Abfuhr:			
Mehl.....	1 982	5 527	— 3 545
Erze.....	1 147 459	713 594	+ 433 865
Kali.....	454 387	255 239	+ 199 148

Hierzu sind folgende nähere Angaben geliefert worden:

Mineralische Brennstoffe: Die Zunahme ist auf die erhebliche Tätigkeit der französischen Industrie im allgemeinen in 1927 und auf die Verbesserung der gesamten Verkehrswege, die Strassburg mit den verschiedenen Gegenden seines Hinterlandes verbinden, zurückzuführen. Durch die Inbetriebsetzung des Petroleumbeckens im Juli 1927 ist eine Erhöhung des Verkehrs der flüssigen Brennstoffe zu verzeichnen.

Getreide: Einerseits normale Zunahme des Verkehrs infolge Ausdehnung des Marktes zu Strassburg, andererseits Zunahme infolge der schlechten Ernte.

Mehl: Wie in dem vorhergehenden Bericht für 1926 angegeben, war der Grund für die Zunahme des Mehilverkehrs ein ganz aussergewöhnlicher: die schlechte Haltung der Kurse. Die in 1927 eingetretene Abnahme beruht auf der Rückkehr zum normalen Verkehr.

Kali: Die Herabsetzung der Verkaufspreise hat den Verkehr dieser Erzeugnisse, deren Absatz in 1927 sehr gut war, begünstigt.

3. Hafen zu Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	750 976	38 905	789 881	96 495	105 745	202 240	992 121
1926	563 936	14 727	578 663	56 191	128 143	184 339	763 002
Mithin 1927	mehr weniger	187 040 24 178	211 218	40 304	— 22 403	17 901	229 119

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 37 %, in der Abfuhr um 10 %, im ganzen um 30 % zugenommen;

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff¹⁾ zu Schiff betragen in der Zufuhr zu Berg: 80 479 t (1926: 25 361 t), zu Tal: 17 617 t (1926: 4417 t); demnach zusammen: 98 096 t (1926: 29 778 t); in der Abfuhr zu Berg: 81 603 t (1926: 25 188 t), zu Tal: 17 957 t (1926: 4417 t), demnach zusammen: 99 560 t (1926: 29 605 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 197 656 t (1926: 59,383 t) und haben sonach in der Zufuhr um 229%, in der Abfuhr um 236%, und im ganzen um 233% zugenommen.

¹⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Z u f u h r :		1927	1926	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Weizen	zu Berg	149 688	117 675	+ 32 013
Hafer	zu Berg	24 341	17 984	+ 6 357
Mais	zu Berg	55 213	9 411	+ 45 802
Mehl	zu Berg	56 762	35 513	+ 21 249
Phosphat	zu Berg	6 777	101	+ 6 676
Rundholz (Stämme)	zu Berg	25 333	14 421	+ 10 912
Zellstoff	zu Berg	3 947	1 082	+ 2 865
Roheisen, Rohstahl	zu Berg	17 763	5 635	+ 12 128
Steinkohlen	zu Berg	317 287	296 362	+ 20 925
Koks	zu Berg	25 139	3 555	+ 21 584

A b f u h r :

Weizen	zu Berg	27 693	6 730	+ 20 963
Hafer	zu Berg	8 018	4 014	+ 4 004
Mais	zu Berg	16 115	812	+ 15 303
Kalidünger	zu Tal	15 012	2 183	+ 12 829
Steinkohlen	zu Berg	26 099	30 179	— 4 080
Steinkohlen	zu Tal	—	72 544	— 72 544
Papier	zu Tal	10 341	9	+ 10 332

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Z u f u h r. — Weizen, Hafer, Mais, Phosphate, Steinkohlen und Steinkohlenkoks sind infolge des günstigen Rheinwasserstandes in grösseren Mengen nach der Schweiz umgeschlagen und verfrachtet worden.

A b f u h r. — Der Rückgang bei Steinkohlen erklärt sich durch die Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks.

Die erhöhte Kalidüngerexportausfuhr ging nach dem Ausland.

Der gestiegene Papierabsatz erfolgte etwa zur Hälfte nach dem Mittelrhein und zur Hälfte nach dem Ausland.

Allgemein kann gesagt werden, dass die Steigerung der Umschlagsziffern auf den anhaltend günstigen Wasserstand, der die Offenhaltung der Schifffahrt bis Basel bis zum 18. Oktober gestattete, sowie auf die Ansiedlung zweier Umschlagsfirmen am Hafen zurückgeführt werden darf.

5. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1927	1 826 895	12 222	1 839 117	1 412	259 571	260 983	2 100 100
1926	1 289 020	18 153	1 307 173	1 053	208 062	209 115	1 516 288
Mithin 1925	mehr	537 875	531 944	359	51 509	51 868	583 812
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 41 %, in der Abfuhr um 25 %, im ganzen um 39 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1927	1926	Zu- oder Abnahme	
		t	t		t
Weizen	zu Berg	29 401	21 769	+	7 632
Gerste	zu Berg	16 320	8 829	+	7 491
Mais	zu Berg	9 041	1 923	+	7 118
Mehl	zu Berg	19 382	10 233	+	9 149
Gerbstoffe	zu Berg	9 235	3 047	+	6 188
Zellstoffe	zu Berg	4 940	550	+	4 390
Roheisen, Rohstahl	zu Berg	35 316	20 409	+	14 907
Steine und Kies	zu Berg	57 173	35 978	+	21 195
Steinkohlen	zu Berg	1 002 264	633 168	+	369 096
Steinkohlenkoks	zu Berg	152 308	100 317	+	51 991
Zement	zu Berg	9 053	3 755	+	5 298
Abfuhr:					
Holz gesägt in der Längs-					
richtung	zu Tal	120 468	79 772	+	40 696
Alteisen und Stahl	zu Tal	88 828	52 324	+	36 504
Steinkohlen	zu Tal	455	37 506	-	37 051

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Die Zunahme bei Weizen, Gerste, Mais und Mehl dürfte von dem unbefriedigenden Ausfall der Inlandernte herrühren.

Die grössere Gerbstoffzufuhr ist aus der stärkeren Beschäftigung einer Gerbstofffabrik am Ausladeplatz zu erklären.

Die steigende Zufuhr von Zellstoff ist eine Wirkung der günstigeren Bezugsbedingungen aus dem Ausland.

Die Zunahme bei Zement, Kies, Steinen, Roheisen und Stahl rührt von der erhöhten Bautätigkeit her.

Bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks war die Notwendigkeit der Auffüllung der Lager Ursache der Zunahme.

Abfuhr. — Die Abnahme bei Steinkohlen ist auf die Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks zurückzuführen.

Die Ursache der erhöhten Abfuhr von Holz ist in einer leichten Erholung des Holzmarktes in Rheinland-Westfalen für süddeutsche Hölzer zu finden.

6. Häfen zu Mannheim ¹⁾

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1927	5 414 387	274 250	5 688 637	175 971	624 584	800 555	6 489 192
1926	4 150 027	223 086	4 373 113	173 916	1 174 675	1 348 591	5 721 704
Mithin 1927	1 264 360	51 164	1 315 524	2 055	550 091	548 036	767 488
	mehr						
	weniger						

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Mannheim nach dem Neckar betrug 86.786 t. (1926: 48.431 t.) und von dem Neckar nach Mannheim 172.963 t. (1926: 166.863 t.) (Siehe auch S. 274).

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 30 % zu-, in der Abfuhr um 47 % ab-, im ganzen um 13 % zugenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff¹⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 159 056 t (1926: 105 546 t), zu Tal: 3625 t (1926: 14 568 t), demnach zusammen: 162 681 t (1926: 120 114 t.) in der Abfuhr zu Berg: 102 683 t (1926: 75 248 t), zu Tal: 169 410 t (1926: 176 163 t), demnach zusammen: 272 093 t (1926: 251 411).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 434 774 t (1926: 371 525 t) und haben sonach in der Zufuhr um 35 %, in der Abfuhr um 8 % und im ganzen um 17 % zugenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1927 u. 1926:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1927 t	1926 t	1927			1926 zu- sammen t	1927			1926 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Ha- fenanlagen ohne Rheinauhafen...	4 411 108	3 8 8 265	3 407 579	249 487	3 657 066	3 011 522	170 318	583 724	754 042	846 743
Rheinauhafen...	2 078 084	1 303 439	2 096 808	24 763	2 031 571	1 361 591	5 653	40 860	46 511	501 848
Zusammen...	6 489 192	5 721 704	5 414 387	274 250	5 688 637	4 373 113	175 971	624 584	800 553	1348 591

Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Weizen	zu Berg	645 352	490 414	+ 134 938
Roggen	zu Berg	16 816	4 954	+ 11 862
Hafer	zu Berg	18 710	28 122	- 9 412
Mais	zu Berg	108 781	50 525	+ 58 256
Hülsenfrüchte	zu Berg	41 431	19 783	+ 21 648
Thomasschlacken	zu Berg	136 907	55 489	+ 81 418
Edelhölzer und Okoume- holz	zu Berg	25 984	8 427	+ 17 557
Andere Hölzer u. Stämme, Papierholz	zu Berg	346 814	228 678	+ 118 136
Bauholz, Schreinerholz, gesägt	zu Berg	49 348	22 301	+ 27 047
Zellstoff	zu Berg	6 596	2 736	+ 3 860
Roheisen, Rohstahl	zu Berg	68 531	37 441	+ 31 090
Steine und Kies	Berg und Tal	273 759	206 820	+ 66 939
Petroleum und Mineralöle.	zu Berg	51 415	38 776	+ 12 639
Ableitung der Mineralöle, Benzin, Gasöle	zu Berg	96 973	71 535	+ 25 438
Steinkohlen	zu Berg	2 329 315	1 843 976	+ 485 339
Steinkohlenkoks	zu Berg	281 410	244 122	+ 37 288

¹⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

	1927	1926	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Braunkohlenbriketts zu Berg	448 518	418 750	+ 29 768
Sand zu Berg	62 970	46 659	+ 16 311
Teer, Pech usw. zu Berg	37 834	9 289	+ 28 545
Ziegel-, Mauer- und Backsteine Berg u. Tal	37 083	15 704	+ 21 379
Eisen u. Stahl in Stäben usw. zu Berg	80 502	47 754	+ 32 748

Abfuhr:

Weizen Berg u. Tal	49 946	38 591	+ 11 335
Mais Berg u. Tal	25 061	10 110	+ 14 951
Mehl Berg u. Tal	85 654	79 285	+ 6 369
Salz zu Tal	184 758	217 118	- 32 360
Schwefelkies zu Tal	48 325	62 952	- 14 627
Steinkohlen Berg u. Tal	17 183	375 681	- 358 498
Steinkohlenbriketts zu Tal	—	202 362	- 202 362
Zement zu Tal	97 991	50 078	+ 47 913
Papier zu Tal	30 406	42 040	- 11 634

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Die Zunahme an Weizen, Roggen, Mais und Hülsenfrüchten wird auf die schlechte Inlandernte und eine Preissenkung von Auslandgetreide zurückgeführt. Der Rückgang an Hafer wird mit Verdrängung der Pferdegespanne durch den zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr begründet. Der Grund für die erhöhte Zufuhr an Thomasschlacken ist auf den gesteigerten Betrieb einer Schlackenmühle im Thyssen-Hafen zurückzuführen. Die Zunahme bei Rundhölzern und Bauholz gesägt, Roheisen, Eisen und Stahl, Steine, Kies, Sand, Ziegel- und Backsteine rührt von der eingesetzten lebhafteren Bautätigkeit her. Die erhöhte Zufuhr von Zellulose, Zellstoff und Papierholz ist auf Grund günstiger Abschlüsse vom Ausland erfolgt. Die Zunahme bei Petroleum und Mineralölen, Ableitungen hiervon, Benzin und Gasölen ist auf die starke Vermehrung der Kraftfahrzeuge zurückzuführen. Die starke Zufuhr an Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts ist zur Wiederauffüllung der durch den englischen Bergarbeiterstreik geräumten Lager erfolgt. Die erhöhte Zufuhr an Teer und Pech hängt mit der zunehmenden Fabrikation von Steinkohlenbriketts zusammen.

Abfuhr. — Die erhöhte Abfuhr an Weizen, Mais und Mehl ist durch den lebhafteren Getreide- und Mehlhandel veranlasst. Der Rückgang des Umschlags bzw. der Abfuhr von Salz und Papier ist aus tarifpolitischen Gründen erfolgt. Verfrachtet wird mehr wie bisher auf dem Schienenweg. Für den Rückgang der Abfuhr von Schwefelkies konnten keine Gründe ermittelt werden. Die Abnahme bei Steinkohlen und Steinkohlenbriketts ist auf die Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks zurückzuführen. Die Zunahme bei Zement erklärt sich durch erhöhte Bautätigkeit, insbesondere bei Kanalbauten.

7. Hafen zu Ludwigshafen¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1927	2 884 670	134 743	3 019 413	88 554	895 819	984 373	4 003 786	
1926	2 405 181	108 724	2 513 905	87 796	762 114	849 910	3 363 815	
Mithin 1927	mehr weniger	479 489	26 019	505 508	758	133 705	134 463	639 971

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20 %, in der Abfuhr um 16 %, im ganzen um 19 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zunahme t
Steinkohlen	865 791	740 705	+ 125 086
Sonstige Erden	136 639	68 387	+ 68 252
Braunkohlenbriketts	553 090	496 443	+ 56 647
Weizen	169 453	136 304	+ 33 149
Schwefelkies	163 908	136 254	+ 27 654
Sand, Kies	146 004	122 705	+ 23 299
Steinkohlenkoks	454 468	431 687	+ 22 781

Abfuhr:

	t	t	t
Sonst. Düngemittel, schwefelsaurer			
Ammoniak, Ammoniakwasser ..	381 197	332 843	+ 48 354
Salpetersaures Natron	90 981	46 246	+ 44 735
Alteisen	49 090	22 748	+ 26 342
Chemische Erzeugnisse	153 001	131 204	+ 21 797

Zu dieser Zunahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten :

Zufuhr. — Steinkohlen, Steinkohlenkoks: Erhöhter Industriebedarf und etwas stärkere Einlagerung. Im Frühjahr und Herbst grösserer Umschlag von Reparationsbrennstoffen auf Bahn. Sonstige Erden: Erhöhter Industriebedarf bei den Werken der I. G. Farbenindustrie und Gebrüder Giulini. Braunkohlenbriketts: Grössere Bezüge der I. G. Farbenindustrie und Gebrüder Giulini. Weizen: Grösserer Bedarf der Ludwigshafener Walzenmühle. Schwefelkies: Grössere Bezüge der I. G. Farbenindustrie und Gebrüder Giulini zur Herstellung von Schwefelsäure. Sand, Kies: Erhöhter Bedarf infolge vermehrter Bautätigkeit.

Abfuhr. — Sonstige Düngemittel, Salpetersaures Natron: Grösserer Versand der Stickstoffwerke Oppau der I. G. Farbenindustrie. Alteisen: Abgängiges Material der umliegenden Industrie, insbesondere der I. G. Farbenindustrie, nach dem Ruhrgebiet. Chemische Erzeugnisse: Grösserer Versand der I. G. Farbenindustrie und Gebrüder Giulini.

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Ludwigshafen nach dem Neckar betrug 38 t. und von dem Neckar nach Ludwigshafen 123 t. (Siehe auch S. 274).

8. Hafen zu Worms.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	485 296	12 502	497 798	2 665	102 982	105 647	603 445
1926	358 980	5 678	364 658	1 500	86 728	88 228	452 886
Mithin 1927 } mehr weniger	126 316	6 824	133 140	1 165	16 254	1 419	150 559

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36 %, in der Abfuhr um 20 %, im ganzen um 33 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Weizen	115 687	77 365	+ 38 322
Erde	114 587	73 400	+ 41 187
Steinkohlen	168 250	137 474	+ 30 776
Abfuhr:			
Mehl	21 020	15 628	+ 5 392
Andere Düngemittel	8 020	2 882	+ 5 138
Erde (Klebsand)	51 359	39 566	+ 11 793

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr: Weizen: Verstärkte Zufuhren aus dem Ausland für die in Worms am Rhein gelegenen Grossmühlen. **Erde:** Grössere Zufuhr an Kies für Wohnungsbauten usw. **Steinkohlen:** Infolge guter Beschäftigung derjenigen Werke, die ihren Kohlenbedarf regelmässig über den Hafen Worms beziehen.

Abfuhr: Mehl: Hier kommt die gute Beschäftigung der Mühlenindustrie zum Ausdruck. **Andere Düngemittel:** Grösserer Absatz eines ortsansässigen Werkes nach dem Ausland. **Erde (Klebsand):** Vermehrter Absatz von Klebsand nach dem Ruhrgebiet und nach dem Ausland infolge Besserung der Geschäftslage.

13. Häfen zu Mainz¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	1 122 515	507 424	1 629 939	9 840	589 449	599 289	2 229 228
1926	935 454	318 919	1 254 373	11 309	468 401	479 710	1 734 083
Mithin 1927 } mehr weniger	187 061	188 505	375 566	1 469	121 048	119 579	495 145

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr um 30 %, in der Abfuhr um 25 %, im ganzen um 29 % zugenommen.

¹⁾ In dem Verkehr des Hafens Mainz ist auch dessen Verkehr mit dem Main einbegriffen. Dieser Ausfall wird nächstes Jahr berichtet.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1927 und 1926

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1927	1926	1927			1926 zusammen	1927			1926 zu- sammen
			zu Berg	zu Tal	zusammen		zu Berg	zu Tal	zusammen	
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Mainz	1 628 827	1 232 103	699 881	500 778	1 200 659	917 074	9 103	419 065	428 168	315 029
Weisenau	278 873	203 042	110 713	4 832	115 545	77 981	310	163 018	163 328	125 061
Gustavsburg ...	321 528	298 938	311 921	1 814	313 735	259 318	427	7 366	7 793	39 626
zusammen..	2 229 228	1 734 083	1 122 515	507 424	1 629 939	1 254 373	9 840	589 449	599 289	479 710

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1926 wird folgendes bemerkt:

Mainz. — In der Zufuhr ist die verhältnismässig starke Steigerung des Verkehrs in der Hauptsache auf stärkere Zufuhren von Steinkohlen sowie von Kies und Sand zurückzuführen.

In der Abfuhr ist ein wesentlich grösserer Versand von Holz und Zement gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen.

Weisenau. — Bei der Zufuhr zu Berg ist die Steigerung auf das Mehr von ca. 30 000 t Kohlen, bei der Abfuhr auf den stärkeren Versand von ca. 40 000 t Zement zurückzuführen.

Gustavsburg. — In der Zufuhr zu Berg sind hauptsächlich etwa 46 000 t Kohlen mehr angefahren worden.

In der Abfuhr zu Tal waren es im Vorjahre etwa 25 000 t Kohlen, die infolge des englischen Bergarbeiterstreiks zur Rückverladung gelangten und in diesem Jahre an dieser Verkehrsziffer fehlen.

20. Hafen zu Wesseling.

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	t		zu Berg	zu Tal		
t	t	t	t	t	t	t	t	
1927	46 261	22 836	69 097	1 840 189	176 063	2 016 252	2 085 349	
1926	64 731	2 643	67 374	1 662 736	161 534	1 824 270	1 891 644	
Mithin 1927	mehr	20 193	1 723	177 453	14 529	191 982	193 705	
	weniger	18 470	—	—	—	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3 %, in der Abfuhr um 11 %, im ganzen um 10 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927	1926	Zu oder Abnahme
	t	t	t
Kleinschlag	21 276	—	+ 21 276
Kies	18 921	30 310	— 11 389
Schlacken	—	7 671	— 7 671
Steinkohlen.....	14 084	16 794	— 2 711
Abfuhr:			
Braunkohlenbriketts	1 940 885	1 719 141	+ 221 744
Braunkohlen	53 466	57 859	— 4 393
Carbid	19 166	7 118	+ 12 048
Steinkohlen.....	2 215	27 326	— 25 111
Steinkohlenkoks.....	—	13 266	— 13 266

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr: Eingang von Kleinschlag für Eisenbahnbauzwecke, Wenigereingang von Kies und Schlacken.

Abfuhr: Die Steigerung in der Abfuhr von Braunkohlen-Briketts dürfte auf grössere Nachfrage seitens der Industrie zurückzuführen sein. Der Versand von Carbid für die Chemischen Werke am Mittelrhein war bedeutend stärker als im Vorjahre.

Die im Vorjahre aus dem Wurmrevier angekommenen und ab hier auf dem Wasserwege verfrachteten Mengen Steinkohlen und Steinkohlenkoks sind in diesem Jahre fast ganz ausgeblieben.

21. Häfen zu Köln.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1927	980 435	304 230	1 344 665	707 315	367 704	1 075 019	2 419 684
1926	642 135	245 590	887 725	508 677	423 008	931 685	1 819 410
Mithin 1927	mehr						
	weniger						
	338 300	118 640	456 940	198 638	—	143 334	600 274
	—	—	—	—	53 304	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 51 %, in der Abfuhr um 15 %, im ganzen um 33 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr	1927	1926	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Eisenerz	92 792	11 676	+ 81 116
Zinkerz	12 372	23 365	— 10 993
Blei	32 336	23 958	+ 8 378
Roheisen aller Art	7 672	370	+ 7 302
Steinkohlen.....	69 532	49 040	+ 20 492
Erdöl und andere Mineralöle	20 183	10 344	+ 9 839
Bau- und Nutzholz in der Längsrichtung gesägt, weich	58 638	25 751	+ 32 887
Weizen und Spelz	158 366	118 913	+ 39 453

	t	t	t
Roggen	28 154	18 196	+ 9 958
Mais	18 738	10 443	+ 8 295
Salz	68 423	47 480	+ 20 943
Zucker	29 057	32 582	— 3 525
Papier und Pappe	26 678	15 493	+ 11 185
Teer, Pech, Asphalt	49 371	24 188	+ 25 183

Abfuhr:

Eisen und Stahl in Stäben auch geformt	64 200	45 305	+ 18 895
Platten und Bleche aus Eisen	21 801	12 054	+ 9 747
Steinkohlenkoks	240 489	132 546	+ 107 943
Pflastersteine aller Art	34 846	59 007	— 24 161

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:

Die Zunahme des Umschlags, sowohl in der Zufuhr, wie in der Abfuhr, ist in erster Linie auf die Hebung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage zurückzuführen und stellt den vermehrten Bedarf der betr. Industrie-pp. Zweige dar. Nur bei einigen Güterarten kommen andere Gründe in Frage und zwar:

Bei der Zufuhr: Zinkerz, Zucker Abwanderung auf die Bahn. Weizen und Spelz, Roggen, Mais: Infolge schlechter Inlandernte vermehrte Zufuhr aus dem Auslande.

Bei der Abfuhr: Pflastersteine aller Art: Der Umschlag erfolgt jetzt in der Hauptsache am Erzeugerort direkt ins Schiff.

24. Hafen zu Neuss.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	538 983	57 989	596 972	148 768	80 763	229 531	826 503
1926	396 045	46 155	422 200	113 336	182 538	295 874	738 074
Mithin 1927 } weniger	142 938	11 834	154 772	35 432	101 775	66 343	88 429

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 37%, in der Abfuhr um 22%, im ganzen um 12% zugenommen.

Im vergangenen Jahre wurde die höchste Verkehrsziffer nach dem Kriege erreicht. Ganz besonders bei den Mühlenwerken (Mehl- und Ölmühlen) und in der Futtermittelbranche weist der Umschlag gegenüber dem Vorjahre eine bedeutende Steigerung auf. Der wesentlich in die Höhe gegangene Umschlag von Kies und Sand dürfte wohl seine Begründung in der Neubelebung des Baumarktes haben; ebenso stieg der Holzverkehr ansehnlich. Der Dampferstückgutverkehr zeigte gleichfalls eine erhebliche Zunahme. Dagegen liess der Kohlenumschlag sehr zu wünschen übrig. Hier ist es der Köln-Niehler Hafen, der dem hiesigen Hafen sehr viel Abbruch tut. Viele 100 000 t Kohlen sind im vergangenen Jahre wieder über den Köln-Niehler Hafen verfrachtet worden, der infolge Begünstigung der dortigen Hafenanschlussbahn (Nebenbahn) für Neuss eine schwere Konkurrenz darstellt. Dies ist schon daraus ersichtlich, dass hier im ver-

gangenen Jahr rund 125 000 t gegen 204 000 t im Jahre 1913 umgeschlagen wurden, während Köln-Niehl mit einem Kohlenumschlag von 5—600 000 t nicht zu gering eingeschätzt ist. Darunter befinden sich Kohlen von Zechen, die reichsbahnfrachtlich günstiger von Neuss liegen, aber trotzdem billiger — infolge der günstigeren Hafengebühren — über Köln-Niehl geleitet werden.

25. Häfen zu Düsseldorf.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	625 748	158 324	784 072	114 842	225 189	340 031	1 124 103
1926	555 986	117 007	672 993	118 972	242 134	361 106	1 034 099
Mithin 1927	mehr weniger	69 762	41 317	111 079	—	—	90 004
		—	—	4 130	16 945	21 075	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17 % zu, in der Abfuhr um 6 % ab, im ganzen um 9 % zugenommen.

Bei folgenden Gütern ist gegenüber 1926 eine Zu-, bzw. Abnahme zu verzeichnen :

Zufuhr:	1927	1926	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Zement	41 268	26 676	+ 14 592
Ton und Lehm	11 605	9 246	+ 2 359
Weizen	226 827	176 617	+ 50 210
Hafer	31 496	27 272	+ 4 224
Mais	21 647	10 699	+ 10 948
Holz	70 055	33 482	+ 36 573
Abfuhr:	1927	1926	
Bier	6 182	3 351	+ 2 831
Glas und Glaswaren	1 729	2 322	— 593
Mehl	83 664	60 924	+ 22 740
Kleie	23 856	17 564	+ 5 292
Papier und Pappe	18 169	15 706	+ 2 463

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten :

Zufuhr: Der erhöhte Getreideumschlag ist auf die schlechte Inlandsernte zurückzuführen. Der Mehrumschlag in Zement und Holz erklärt sich durch die Wiederbelebung der Bautätigkeit.

Abfuhr: Bier, sowie Mehl, Papier und Pappe gelangten in grösseren Mengen gegenüber dem Vorjahr zur Ausfuhr nach dem Auslande.

Allgemeines: Der Güterumschlag im Düsseldorfer Hafen ist in erfreulicher Entwicklung begriffen. Es darf angenommen werden, dass der Höchstumschlag der Vorkriegszeit (1913 mit 1 848 000 Tonnen) bald wieder erreicht sein wird.

26. Häfen zu Krefeld.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	670 376	107 577	777 953	124 765	41 711	166 476	944 429
1926	377 701	81 364	459 065	125 200	185 639	310 839	769 904
Mithin 1927	mehr weniger	292 675 —	26 213 —	318 888 —	435 —	143 928 —	144 363 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 69 % zu-, in der Abfuhr um 46% ab-, im ganzen um 23 % zugenommen.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1927 und 1926:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1927 t	1926 t	1927			1926	1927			1926
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu- sammen t
Krefeld	717 582	593 435	498 425	96 790	595 215	306 660	9 1054	26 313	122 367	236 769
Uerdingen	226 847	176 469	171 951	10 787	182 738	152 396	28 711	15 398	44 109	21 070
zusammen...	944 429	769 904	670 376	107 577	777 953	459 065	124 765	41 711	166 476	310 839

Der Verkehr in dem Hafen von Krefeld hat sonach in der Zufuhr um 94 % zu-, in der Abfuhr um 57% ab-, im ganzen um 21% zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide.....		161 065	115 231	+ 45 834
Düngemittel		25 542	13 439	+ 11 803
Eisenerz		221 349	79 735	+ 141 614
Kalk		45 457	2 550	+ 42 907
Holz		28 051	16 497	+ 11 554
	Abfuhr:			
Roheisen		31 225	12 656	+ 18 569
Steinkohlen.....		31 045	207 780	— 176 735

Zufuhr. — Düngemittel: Mehrbedarf durch die Landwirtschaft. Eisenerz: Aufblühen der Eisenindustrie. Getreide: Infolge der schlechten inländischen Ernte im Jahre 1926/27 war eine stärkere Einfuhr aus dem Auslande erforderlich. Holz: Mehrbedarf durch erhöhte Bautätigkeit. Kalk: Aufblühen der Industrie. Wegebaustoffe: Mehrbedarf durch erhöhte Wege-Instandsetzung.

Abfuhr. — Roheisen: Mehrversand durch Aufblühen der Eisenindustrie. Kohlen: Die Abnahme ist auf die Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks zurückzuführen.

Der Verkehr in dem Hafen von Uerdingen hat in der Zufuhr um 20 %, in der Abfuhr um 83 %, im ganzen um 29 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme	
	1927	1926		
	t	t		t
Schwefelkies	16 093	11 734	+	4 359
Chromerz	10 747	5 802	+	4 945
Gerste	41 392	38 332	+	3 060
Leinsaat	24 896	13 763	+	11 133
Öl und Fett	18 360	12 871	+	5 489
Salz	6 950	4 781	+	2 169
Rohzucker	39 209	45 420	-	6 220
Sonstige Güter	5 572	2 050	+	3 522
A b f u h r :				
Chemikalien	11 695	5 130	+	6 565
Ölkuchen	4 167	2 094	+	2 073
Zuckerraffinade	17 980	12 879	+	5 101

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten :

Z u f u h r : Bei den aufgeführten Gütern ist die Zunahme allgemein eine Folge des Aufblühens der industriellen Tätigkeit der hiesigen Industrie und des Handels. Die Abnahme bei Rohzucker ist auf verminderte Anfuhr von Hannover durch den Streik der Elbschiffer hervorgerufen.

A b f u h r : Auch die vermehrte Abfuhr der angeführten Güter ist auf die vermehrte Tätigkeit in der hiesigen Industrie zurückzuführen.

Rhein-Ruhr Häfen.

28. Hafen zu Rheinhausen.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	
1927	1 903 838	276 044	2 179 882	68 257	392 675	460 932	2 640 814
1926	1 174 791	181 741	1 356 532	28 785	466 238	495 023	1 851 555
Mithin 1927	mehr	729 074	823 350	39 472	—	—	789 259
	weniger	—	—	—	73 533	34 091	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 61 % zu-, in der Abfuhr um 16 % ab-, im ganzen um 43 % zugenommen.

29. Häfen und Ladestellen zu Duisburg^{1) 2)}.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	
1927	6 526 350	1 527 509	8 053 859	4 447 131	14 236 128	18 683 259	26 707 118
1926	3 335 987	1 385 106	4 721 093	4 331 965	19 903 386	24 235 351	28 959 444
Mithin 1927	mehr	3 190 363	3 332 766	115 166	—	—	—
	weniger	—	—	—	5 697 258	5 582 092	2 249 326

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71 % zu-, in der Abfuhr um 23 % ab-, im ganzen um 8 % abgenommen.

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal betrug 43 793 t, von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg 220 591 t. (Siehe auch S. 274).

²⁾ Einschliesslich des Duisburger-Rheinufers.

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 1927.... 17 039 173 t
» » 1926.... 22 128 836 t

b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1927 zusammen . 151 337 t

» » 1926 » . 151 904 t

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1927 t	1926 t
Duisburg bis Köln ausschliesslich	46 648	62 156
Köln bis Koblenz	3 553	7 636
Koblenz	—	—
Koblenz ausschliesslich bis Mainz ausschliesslich	113 031	98 272
den Mainhäfen	554 930	600 787
Mainz bis Mannheim ausschliesslich	222 855	213 088
Mannheim und oberhalb	3 231 804	3 140 575
Zusammen rheinaufwärts.....	4 172 830	4 122 514

Nach	1927 t	1926 t
Duisburg bis Emmerich	10 653 850	—
Holland	2 153 740	15 595 149
Belgien.....	113 282	2 848 919
Frankreich	43 678	85 415
Zusammen rheinabwärts.....	12 920 872	18 529 483
dazu rheinaufwärts.....	4 172 830	4 122 514
Zusammen zum Rhein.....	17 093 702	22 651 997
Rhein-Herne-Kanal.....	3 110	11 987
Zusammen.....	17 096 812 ¹⁾	22 663 984 ²⁾
also 1927 weniger ..	5 567 172	

¹⁾ Ausserdem 367.620 t Bootekohlen.

²⁾ Ausserdem 242.468 t Bootekohlen.

Folgende Tabellen geben ein Bild der Entwicklung der Duisburg—Ruhrorter Häfen und Ladestellen nach hauptsächlichsten Güterarten:

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	589 114	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
1927	151 337	3 317 374	439 675	386 053	218 427	1 318 764	5 831 630

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	84 699	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
1927	17 096 812	34 224	877 025	6 103	1 223	483 888	18 499 275

Der Jahresbericht der „Duisburg-Ruhrorter-Häfen A. G.“ führt über die Verkehrsentwicklung der der Akt. Ges. gehörenden Häfen (Hochfeld, Duisburg und Ruhrort) mit Ausschluss des Duisburger Rheinufer, im Jahre 1927 das Folgende aus:

Verkehr.

Die Kurven des Gesamtverkehrs unserer Häfen (Figur 1 der Anlage A) zeigen deutlich die Wirkungen der Konjunkturschwankungen der letzten Jahre auf den Güterumlauf. Wie das Verkehrsbild für das Jahr 1913 in etwa den normalen Verlauf darstellt, so kommt in der Kurve von 1925 die damalige Wirtschaftskrisis und in der von 1926 die durch den englischen Bergarbeiterstreik bedingte grosse Ausfuhr klar zum Ausdruck. Der gute Anlauf der Kurve von 1927 spiegelt noch die Nachwirkungen des englischen Streiks wieder, der nachfolgende Verkehrsrückgang das schärfere Wiedereinsetzen der englischen Konkurrenz auf dem Weltmarkt. Die rückläufige Bewegung des Gesamtverkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen würde sich un-

zweifelhaft über den April fortgesetzt haben, wenn nicht die gute Inlandskonjunktur die Einfuhr erheblicher Rohstoffmengen erfordert hätte, von denen ein beträchtlicher Teil den Weg über unsere Häfen nahm, sodass bis zum August der Gesamtverkehr sich in langsam ansteigender Linie bewegen konnte. Dass in den Monaten November und Dezember nicht der übliche saisonmässige Abstieg erfolgte, hat seinen Grund in dem am 12. November begonnenen Streik der Schiffer auf den westdeutschen Kanälen, durch den die Umlenkung eines Teiles der sonst auf dem Kanalwege verfrachteten Güter über unsere Häfen notwendig wurde.

Zahlenmässig gestaltete sich der Gesamtverkehr im Jahre 1927 im Vergleich zu den Vorjahren wie folgt:

Kalenderjahr 1913	27 262 167,5 t	Kalenderjahr 1921	10 554 379 t
„ 1914	19 957 725,5 t	„ 1922	13 484 971 t
„ 1915	10 303 218,5 t	„ 1923	3 404 116 t
„ 1916	9 892 574 t	„ 1924	14 566 077 t
„ 1917	9 163 801 t	„ 1925	22 525 730 t
„ 1918	11 144 533 t	„ 1926	27 706 215 t
„ 1919	6 230 927 t	„ 1927	24 698 525 t
„ 1920	10 730 533 t		

Hiernach hat sich, wenn man von 1926 als dem Jahre aussergewöhnlich hoher Kohlenausfuhr absieht, im Berichtsjahre die 1924 begonnene Aufwärtsbewegung des Gesamtumschlages fortgesetzt. Dies wird noch klarer aus der nachfolgenden Zusammenstellung des Gesamtumschlages ohne Kohlen, welcher betrug im

Kalenderjahr 1913	8 559 298,5 t	Kalenderjahr 1921	2 175 107 t
„ 1914	5 523 802,5 t	„ 1922	4 343 850 t
„ 1915	2 734 900,5 t	„ 1923	1 930 565 t
„ 1916	3 299 706 t	„ 1924	3 823 481 t
„ 1917	3 072 616 t	„ 1925	4 082 961 t
„ 1918	2 860 858 t	„ 1926	4 607 859 t
„ 1919	1 584 315 t	„ 1927	7 082 756 t
„ 1920	2 089 877 t		

Die Aufwärtsbewegung des Gesamtumschlages ist um so bemerkenswerter, als im Jahre 1927 der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal von und zum Rhein mit rund 13,5 Mill. t eine Rekordzahl zu verzeichnen hatte.

Wie sich der Umschlag der einzelnen Hauptgüterarten gestaltete, sei in Folgendem kurz beleuchtet:

Kohle.

Wenn man das Bild der Kohlenförderung (Figur 2 der Anlage A) mit dem der Kohlenabfuhr in unseren Häfen (Figur 3 der Anlage A) vergleicht, so findet man im ersten halben Jahre (abgesehen von dem Wintermonat Januar) eine gewisse Ähnlichkeit der das Jahr 1927 darstellenden verstärkten Linien. Besonders fällt das starke Ansteigen im März auf. Der Grund für Letzteres ist vor allem darin zu suchen, dass die infolge des englischen Streiks leer gewordenen oberrheinischen Lager dringend der Auffüllung bedurften. Die geringere Verkehrswelle im Mai ist auf grössere Kohlentransporte nach Holland und Belgien zurückzuführen. Vom Juli ab

• VERK

FIG

Holz

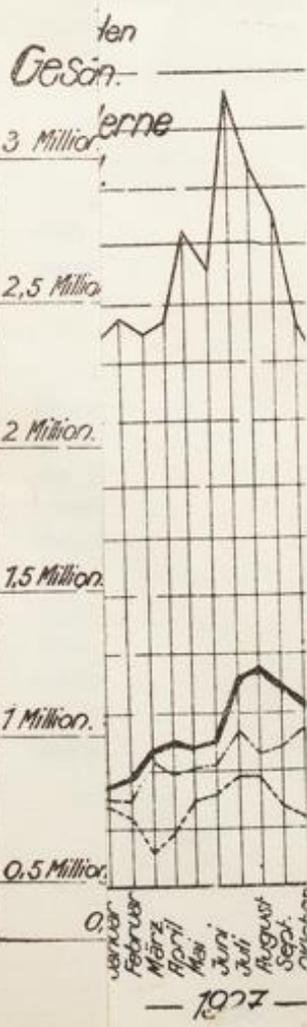
Güter	75 000 t
Kohlen	70 000 t
"	
"	
Eisen	60 000 t
"	
"	50 000 t
"	
"	40 000 t
Getreid	
"	30 000 t
"	
"	20 000 t
Erz	
"	10 000 t
"	
"	5 000 t
"	
Gesamt	0,0
"	
"	

Januar
Dezember

Anlage A

Graphische Darstellung
des Verkehrs in den
Duisburg-Ruhrorter Häfen.

(zum Auszug aus dem Jahresbericht der
„Duisburg—Ruhrorterhäfen A.-G.“ (Seite 69)



VERKEHRSENTWICKELUNG IN DEN DUISBURG-RUHRORTER HÄFEN.

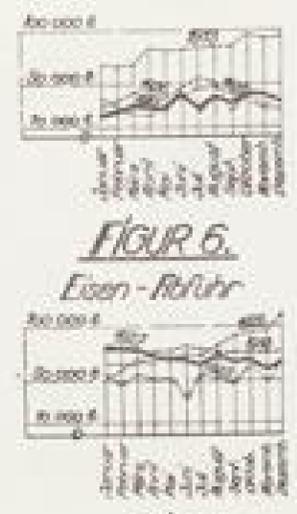
Güterart	Jahr	Monate												
		Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	
Kohlen-Rohfuhr	1910	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000
	1911	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1912	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1913	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
Eisen-Rohfuhr	1910	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1911	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1912	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1913	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
Getreide-Rohfuhr	1910	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1911	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1912	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1913	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
Erz-Rohfuhr	1910	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1911	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1912	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1913	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
Gesamt-Rohfuhr	1910	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1911	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1912	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	
	1913	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	1.240.000	

— Umschlag im Jahre 1917

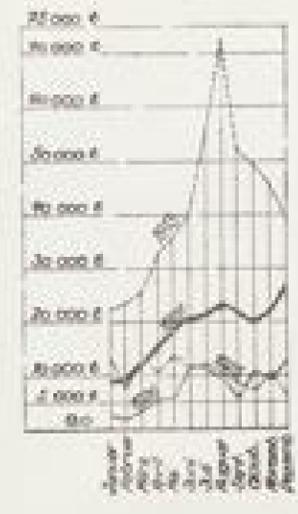
FIGUR 4.
Erz-Rohfuhr



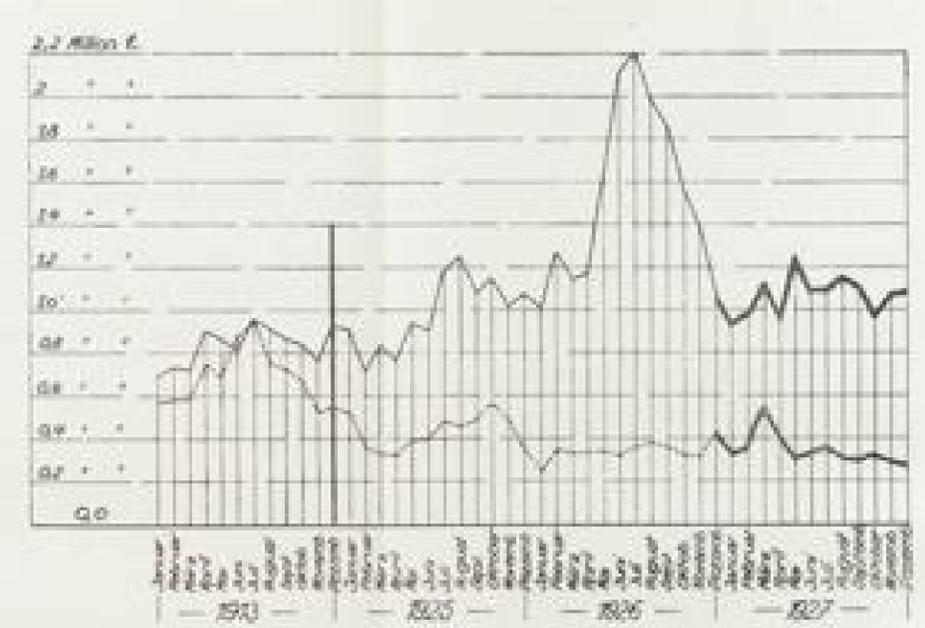
FIGUR 5.
Getreide-Rohfuhr



FIGUR 7.
Holz-Rohfuhr



FIGUR 8.
Kohlenfuhr zu Berg in den Duisburg-Ruhrorter Häfen zu Tal



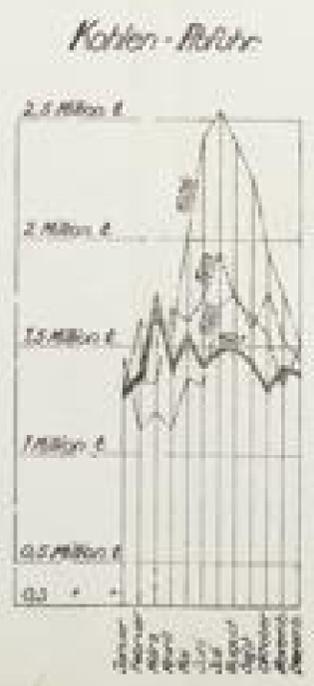
FIGUR 1.



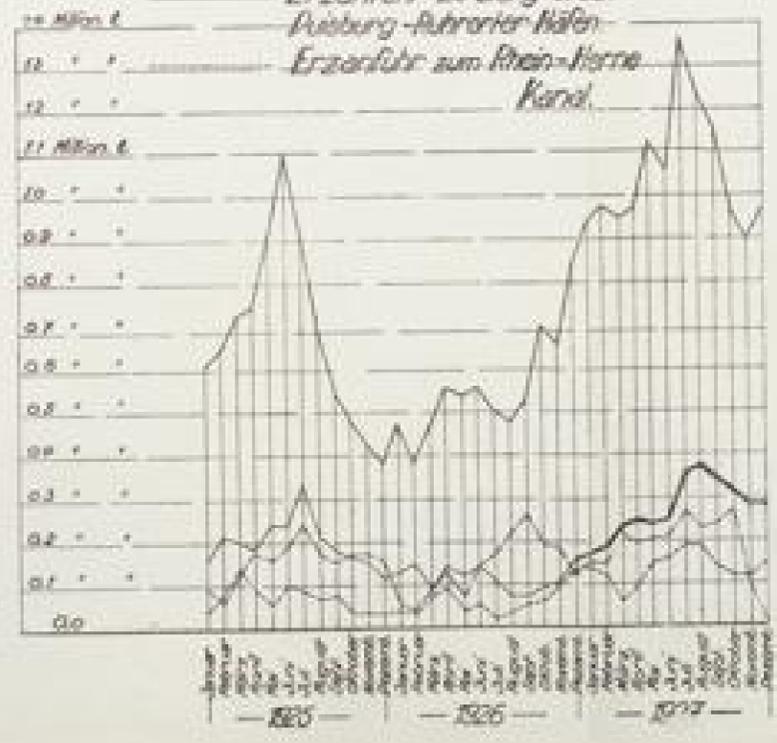
FIGUR 2.



FIGUR 3.



— Durchgangsteile Emmerich
— Erzfuhr zu Berg in den Duisburg-Ruhrorter Häfen
— Erzfuhr zum Rhein-Nierre Kanal.

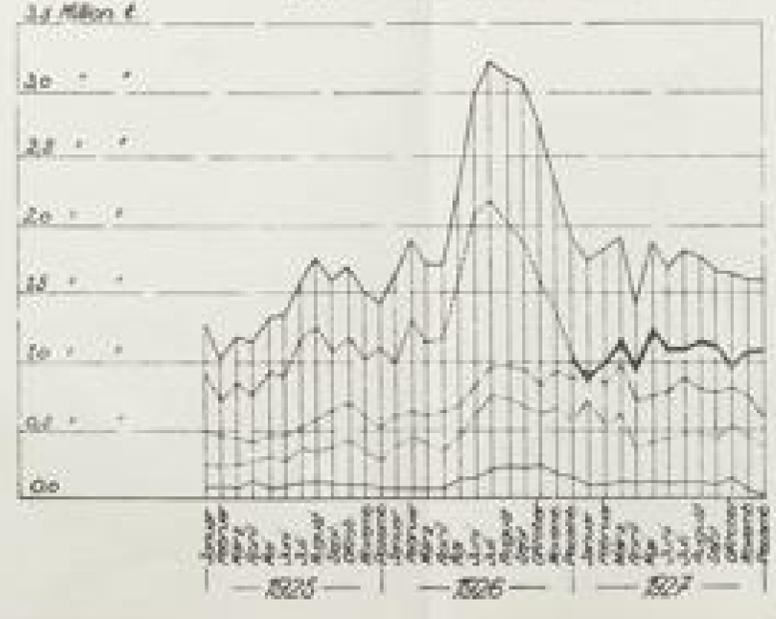


FIGUR 9.

Erz-Verkehr an der

FIGUR 10.

— Kohlen-Exporte an der Durchgangsteile Emmerich von Emden.
— Rohfuhr zu Tal aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen.
— Gesamtkohlenfuhr aus dem Rhein-Nierre Kanal zum Rhein.
— Rohfuhr zu Tal aus dem Rhein-Nierre Kanal.



weicht jedoch die Kurve der Kohlenförderung von der der Kohlenabfuhr aus den Häfen wesentlich ab. Während die Kohlenförderung mit dem wachsenden Inlandsbedarf anstieg, zeigt der Kohlenverkehr in den Häfen eine fallende Tendenz. In der Hauptsache hatte letztere ihren Grund in dem erfolgreichen Bestreben Englands, die durch den Streik verlorenen Absatzgebiete wiederzugewinnen (daher Nachlassen des Talverkehrs), sowie, wenn auch in geringerem Masse, in der wachsenden Einfuhr ausländischer Brennstoffe aus England und Holland nach dem bestrittenen Gebiet.

Die Kohlenabfuhr war 1927 mit 17,46 Mill. t etwa die gleiche wie die von 1925 (17,33 Mill. t), wogegen sie 1926 einen Stand von 22,9 Mill. t hatte, also rund $5\frac{1}{2}$ Mill. t mehr.

Über die Richtung des Kohlenverkehrs ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Richtung	1913 Mill. t.	1925 Mill. t.	1926 Mill. t.	1927 Mill. t.
rheinaufwärts	8,2	5,1	4,1	4,5
rheinabwärts	10,0	11,9	18,5	12,9

Während hiernach im Talverkehr trotz dem Rückgang gegenüber dem Vorjahr immer noch ein mehr von fast 3 Mill. t gegenüber 1913 erreicht worden ist, muss im Bergverkehr gegenüber 1913 ein jäher Abfall und auch weiterhin in den letzten Jahren eine rückläufige Bewegung festgestellt werden. Hier zeigt sich mit Deutlichkeit die wachsende Konkurrenz der rheinischen Braunkohle, der ausländischen Kohlen in Süddeutschland, aber auch die für die Häfen nachteilige Wirkung der Eisenbahnstaffeltarife (vergl. Fig. 8 der Anlage A).

Von den aus den Häfen abgegangenen Kohlen entfallen auf den Kippverkehr (in Mill. t):

	Ruhrort	Duisburg	Zusammen
1913	9,0	4,3	13,3
1925	11,0	2,8	13,8
1926	12,7	3,3	16,0
1927	10,1	2,4	12,5

Den Exportkohlenverkehr an der Durchgangsstelle Emmerich, im Emdener Hafen sowie vom Rhein-Herne-Kanal zum Rhein im Vergleich zu der Kohlenabfuhr zu Tal aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen zeigt Figur 10 der Anlage A.

Erz.

Der ausserordentlich starke Bedarf der inländischen eisenverarbeitenden Werke und des Baumarktes machte das Jahr 1927 zu einem Hoch-Konjunkturjahr für die eisenschaffende Industrie. War hierdurch schon die Einfuhr erheblicher Mengen Erze erforderlich, so wirkte auf die Belegung des Erzmarktes u. a. auch das Bestreben der Eisenwerke, die im letzten Jahr geräumten Vorratslager wieder aufzufüllen. Tatsache ist, dass die Erzeinfuhr über Rotterdam im Berichtsjahr den hohen Stand von 12,6 Mill. t erreichte gegen 6,7 Mill. t in 1926, 8,3 Mill. t in 1925 und 9,8 Mill. t in 1913. Während wir in unserem Bericht über das Jahr 1926 beklagen mussten, dass das Verhältnis der Erzeinfuhr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen zur Einfuhr über Emmerich immer ungünstiger wurde und bis unter 1:7 herabsank, konnten wir 1927 die erfreuliche Feststellung machen, dass unserer am 7. März in Kraft getretenen Rabattmassnahme der Erfolg beschieden war, dieses Verhältnis auf 1:3 zu heben. Demgemäss können wir berichten, dass sich die Erzeinfuhr gegen das Vorjahr mehr als verdoppelt und mit 3,49 Mill. t

den bisher höchsten Jahresverkehr (3,22 Mill. t im Jahre 1913) überschritten hat (s. auch die graphische Darstellung Figur 4 der Anlage A). Zum Vergleich sei erwähnt, dass von Rotterdam nach dem Rhein-Herne-Kanal im Jahre 1927 1,47 Mill. t gegangen sind, wovon 0,87 Mill. t über den Rhein-Herne-Kanal hinaus nach dem Dortmunder Hafen liefen, der einen Erzempfang von 3,04 Mill. t buchen konnte. Hierbei war der Empfang von Emden mit 2,3 Mill. t beteiligt. (Der Erzverkehr an der Durchgangsstelle Emmerich, im Emdener Hafen sowie die Erzanfuhr zum Rhein-Herne-Kanal im Vergleich zu der Erzanfuhr zu Berg in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist in Figur 9 der Anlage A bildlich dargestellt.)

Ab Frühjahr 1928 wird der Erzumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen eine gewisse Beeinträchtigung durch die Eröffnung des Ruhrschiffahrtsweges bis Mülheim erfahren.

Getreide.

Die Getreideeinfuhr über die Durchgangsstelle Emmerich war 1927 recht erheblich; 3,63 Mill. t standen einer Verkehrszahl von 2,66 Mill. t in 1926 und 2,05 Mill. t in 1925 gegenüber (Getreideeinfuhr über Emmerich 1913: 4,54 Mill. t). Die Getreidemengen nahmen aber ihren Weg mehr als im Vorjahre an den Duisburg-Ruhrorter Häfen vorbei, grösstenteils nach den Stationen des Oberrheins, aber auch in Höhe von 229 000 t (gegen 97 500 t im Jahre 1926 und 71 480 t im Jahre 1925) nach dem Rhein-Herne-Kanal. Die Zufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren in den Monaten Januar bis August durchweg bedeutend geringer als 1926. Dann aber haben u. a. die seit dem 1. August in Kraft getretenen Rabatte den Erfolg gebracht, dass in den Monaten September bis Dezember der Getreidezulauf anzog und sogar denjenigen der gleichen Monate des Jahres 1926 überstieg, so z. B. im November 40 800 t gegenüber 26 800 t im November 1926 und 26 000 t im November 1925 (recht deutlich zeigt dies auch der Verlauf der Kurven in Figur 5 der Anlage A). Das in der Nachkriegszeit fast auf den Ortsbereich Duisburgs zusammengeschrumpfte frühere grosse Interessengebiet unserer Häfen konnte durch die Einführung vorstehend erwähnter Rabatte und durch die Ermässigung der privaten Umschlagsätze nicht unwesentlich erweitert werden. Auf den Jahresverkehr konnte sich dieser Mehrumschlag allerdings nicht mehr auswirken. Die überaus schlechten Getreideankünfte in den Vormonaten liessen die Jahresmenge nur auf 386 000 t kommen, während 1926 418 000 t in die Häfen einliefen. Immerhin hat der Gesamtverkehr den von 1925 noch um 17 000 t überschritten. Ob die nicht zu verkennende leichte Besserung gegen Jahresschluss jedoch von Dauer sein wird, ist noch nicht abzusehen, da mit Gegenmassnahmen anderer Häfen zu rechnen ist und mit Sicherheit der in baldiger Zeit zur Eröffnung kommende Lippe-Seiten-Kanal eine neue Verkehrsverschiebung mit sich bringen wird.

Eisen.

Im Berichtsjahr erfolgte im Eisenverkehr eine gänzliche Verschiebung der bisherigen Verhältnisse zwischen Inlands- und Auslandsabsatz. Während im Jahre 1926 teilweise etwa $\frac{3}{4}$ der Produktion ausgeführt wurde und nur etwas mehr als $\frac{1}{4}$ im Inland verblieb, gestaltete sich dieses Verhältnis im abgelaufenen Jahr gerade umgekehrt. Die ersten drei Monate, die noch im Zeichen der Nachwirkungen des Bergarbeiterstreiks (Auslandsabsatz) standen, brachten unseren Häfen noch Höchstzahlen in der Eisenabfuhr. Auch im zweiten und dritten Vierteljahr kam der erfreuliche Aufschwung des Inlandsmarktes in verhältnismässig guten Verkehrszahlen zum Ausdruck, sodass zu erwarten stand, dass das Jahr 1927 eine Rekordzahl bringen werde. Wenngleich sich diese Hoffnungen infolge des Abflauens der Zufuhr in den letzten Monaten (besonders im November und weiter im Dezember mit seiner nachteiligen Witterung) nicht erfüllten, so blieb der Jahresumschlag mit 876 000 t nur wenig hinter dem des Rekordjahres 1926 (892 000 t) zurück und war grösser als der von 1913 mit 856 000 t (vergl. Fig. 6 der Anl. A).

Holz.

Die Belebung der Neubautätigkeit im Jahre 1927 hatte naturgemäss auch eine günstige Rückwirkung auf den Holzmarkt. Die Folge davon war eine erhebliche Besserung des Holzverkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Den Umschlagsziffern von 89 000, 120 000 und 128 000 t der Jahre 1926, 1925 und 1924 stehen 218 000 t des Jahres 1927 gegenüber (vergl. auch Figur 7 der Anlage A). Der Verkehr von 1913 ist indes noch nicht zur Hälfte erreicht. Es sind jedoch Anzeichen dafür vorhanden, dass die im Jahre 1927 beobachtete ansteigende Tendenz der Holzzufuhren auch weiter anhalten wird, und zwar umsomehr, als die Reichsbahn ab 1. August 1927 die Zufuhrtarife vom Schwarzwald nach den oberrheinischen Häfen ermässigt hat.

In der Menge 218 000 t war Bauholz mit 163 000 t, darunter 139 000 t Schnittholz und 24 000 t Flossholz (1926 : 83 000 t bzw. 63 000 t bzw. 20 000 t) und Grubenholz mit 55 000 t (1926 : 6 000 t) beteiligt.

Sonstige Güter.

Der Verkehr in sonstigen Gütern hat sich von 1,43 Mill. t im Jahre 1926 auf 1,80 Mill. t im Jahre 1927, also um 370 000 t gehoben. An dem Mehrumschlag sind insbesondere Kies und Sand sowie andere Baumaterialien beteiligt.

Beachtlich ist weiter noch der Stückgutverkehr der Güter- und Rhein-See-Dampfer, der sich wie folgt entwickelt hat :

Jahr	per Güterdampfer	p. Rheinseedampfer
1927	154 000 t	144 000 t
1926	112 000 t	89 000 t
1913	104 000 t	100 000 t

Im Stückgutverkehr sind mithin Höchstziffern erreicht worden, wobei der Umschlag von 1913 bei den Güterdampfern um 48 %, bei den Rhein-See-Dampfern um 44 % überschritten wurde.

30. Hafen zu Homberg.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	25 890	16 851	42 741	375 872	625 932	1 001 804	1 044 545
1926	19 561	8 672	28 233	321 550	746 457	1 068 607	1 096 240
Mithin 1927	mehr 6 329	weniger 8 179	14 508	54 322	120 525	66 203	51 695

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 51 % zu-, in der Abfuhr um 6 % ab-, im ganzen um 5 % abgenommen.

31. Häfen zu Hamborn.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	3 666 744	701 963	4 368 707	700 247	1 384 782	2 085 029	6 453 736
1926	2 060 937	488 848	2 549 785	503 314	1 727 988	2 231 302	4 781 087
Mithin 1927	1 605 807	213 115	1 818 922	196 933	—	—	1 672 649
	mehr	—	—	—	343 206	146 273	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71% zu-, in der Abfuhr um 6% ab-, im ganzen um 35% zugenommen.

Die Steigerung der Zufuhr ist auf die erheblich gesteigerte Produktion der Hüttenwerke zur Befriedigung der Mengen-Konjunktur und die Auffüllung der Erzvorräte zurückzuführen. Der entsprechend gewachsene Bedarf an Kalksteinen konnte aus den einheimischen Brüchen nicht gedeckt werden, es musste auf Einfuhr aus Belgien zurückgegriffen werden. Ebenso stieg aus dem gleichen Grunde auch die Zufuhr von Schrott auf dem Wasserwege (Spalte VII). Das Ende des engl. Bergarbeiterstreiks schränkte die Ausfuhr von Kohle erheblich ein. Der Versand in Roheisen (Spalte V) bewegte sich in gleicher Höhe, derjenige in Walzeisen (Spalte VI) hat sich gehoben.

1927	I Erze und Abbrände	II Kalksteine	III Grubenholz	IV Kohlen und Koks	V Roheisen	VI Eisen	VII Versch. Güter	VIII Zusammen
Januar	296 771	765	4 712	124 883	3 173	55 232	23 795	509 331
Februar	261 911	3 647	3 154	130 674	2 030	51 052	27 727	480 195
März	348 724	18 388	2 740	138 656	5 558	47 471	34 286	595 823
April	302 558	16 602	931	109 129	6 985	44 090	34 937	515 232
Mai	355 296	7 047	1 773	99 969	4 690	48 235	44 461	561 471
Juni	343 009	5 481	2 497	110 613	5 091	51 235	47 332	565 258
Juli	320 513	11 187	505	127 428	4 588	49 392	44 302	557 915
August	375 050	19 503	1 569	109 984	5 748	44 738	52 738	609 330
September	368 775	25 808	2 751	100 645	3 727	41 889	44 542	588 128
Oktober	293 368	33 011	1 781	106 319	5 575	43 678	42 693	526 425
November	247 941	35 173	1 161	102 062	5 086	46 401	30 511	468 335
Dezember	261 944	29 393	2 931	97 674	4 100	49 969	30 282	476 293
	3 775 860	206 005	26 505	1 358 036	56 351	573 373	457 606	6 453 736

32. Hafen zu Walsum.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	1 550 977	326 860	1 877 837	212 981	899 148	1 112 129	2 989 986
1926	786 211	257 598	1 043 809	240 083	1 096 703	1 336 846	2 380 655
Mithin 1927	764 766	69 282	834 048	—	—	—	609 331
	mehr	—	—	27 102	197 615	224 717	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80% zu-, in der Abfuhr um 17% ab-, im ganzen um 26% zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Eisenerze	1 642 954	993 589	+ 649 365

Abfuhr:

	t	t	t
Steinkohle	735 800	945 407	— 209 607
Steinkohlenkoks	950	9 996	— 9 046
Steinkohlenbriketts	12 841	25 296	— 12 455

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1926 ist folgendes zu berichten:
Zufuhr: Die stärkere Zufuhr an Eisenerzen ist auf die bessere Beschäftigung in der Eisenindustrie zurückzuführen.

Abfuhr: Die gegenüber 1927 höhere Abfuhr in Brennstoffen (Kohle, Koks, Briketts) in 1926 war durch den englischen Bergarbeiterstreik hervorgerufen.

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

den Gesamtverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen 1927 und 1926,

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr in t		
	1913	1926 ¹⁾ :	1927
Ruhrorter Hafen	18 235 962,5	20 131 762	17 675 729
Duisburger Hafen	7 480 620,0	5 859 684	5 270 573
Hochfelder Hafen	1 107 515,0	1 432 301	1 384 603
Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ...	27 262 176,5 ²⁾	27 706 215 ²⁾	24 698 525 ²⁾
Duisburger Rheinufer ³⁾ :	2 120 528,0	2 009 456	2 833 326
Verkehr im Stadtgebiet Duisburg	29 382 704,5 ²⁾	29 715 671 ²⁾	27 531 851 ²⁾
Rheinufer von Alsum-Hamborn-Walsum ⁴⁾ : ..	6 734 042,0	7 367 812	9 469 348
Hafen Rheinhausen	1 985 058,5	1 871 614	2 648 773
Verladestelle Diergardt	32 428,6	252 108	214 222
Homborg-Essenberger Rheinufer	175 296,8	73 317	155 206
Hafen Rheinpreussen	1 147 804,0	839 153	802 626
Verkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen insgesamt.	39 457 334,4 ²⁾	40 119 675 ²⁾	40 822 026 ²⁾

und über den Schiffsverkehrsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen in den Jahren 1927 und 1926.

I. Eisenerz. ⁵⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t	zusammen	
				1927 t	1926 t
Ruhrorter Hafen	2 443 095	229 771	600	2 673 526	1 290 605
Duisburger Hafen	720 567	6 187	—	726 754	388 873
Hochfelder Hafen	3 759	9	—	3 763	13 936
Duisburg-Ruhrorter Häfen	3 167 421	235 967	600	3 404 048	1 693 414
Duisburger Rheinufer	1 563 777	258 395	685	1 822 857	980 968
Stadtgebiet Duisburg	4 731 198	494 362	1 345	5 226 905	2 674 382
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum	4 622 234	606 452	17 545	5 246 231	3 296 286
Hafen Rheinhausen	1 702 890	234 219	5 258	1 942 367	1 244 215
Homborg-Essenberger Rheinufer	378	—	—	378	681
Zusammen	11 056 700	1 335 033	24 148	12 415 881	7 215 564

¹⁾ Berichtigte Zahlen.

²⁾ In der Gesamtsumme sind enthalten für 1913: 438 079 t Betriebskohlen für Dampfer.
 1926: 282 468 t Betriebskohlen für Dampfer.
 1927: 367 620 t Betriebskohlen für Dampfer.

³⁾ Einschl. der Verladestelle der Vereinigten Stahlwerke, Hütte Ruhrort-Meiderich, am Luftball.

⁴⁾ Hamborner Werft, Hafen Alsum und Schwelgern, Hafen Walsum, Maschinenpapierfabrik Walsum.

⁵⁾ Eisenerz, Manganerz, Braunstein, Schwefelkies, zur Verhüttung bestimmte Schlacken.

II. Getreide. ¹⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t	zusammen	
				1927 t	1926 ²⁾ t
Ruhrorter Hafen	13 585	33	75	13 693	8 978
Duisburger Hafen	354 388	16 398	421	371 207	408 147
Hochfelder Hafen	724	424	5	1 153	991
Duisburg-Ruhrorter Häfen	368 697	16 855	501	386 053	418 116
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ³⁾	5 403	3 033	—	8 436	—
Homburg-Essenberger Rheinufer	33 059	250	—	33 309	31 266
Zusammen	407 159	20 138	501	427 798	449 382

III. Holz. ⁴⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t	zusammen	
				1927 t	1926 t
Ruhrorter Hafen	58 069	41 941	212	100 222	32 387
Duisburger Hafen	40 493	26 474	1 100	68 067	35 095
Hochfelder Hafen	3 230	46 728	—	49 958	21 264
Duisburg-Ruhrorter Häfen	101 792 ⁵⁾	115 143	1 312	218 247	88 746
Duisburger Rheinufer	5 731	248	—	5 979	4 558 ⁶⁾
Stadtgebiet Duisburg	107 523	115 391	1 312	224 226	93 304 ⁷⁾
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ³⁾	129 325	30 451	4 497	164 273	165 567
Homburg-Essenberger Rheinufer	977	195	—	1 172	1 430 ⁷⁾
Hafen Rheinpreussen	3 701	4 802	—	8 593	6 553
Zusammen	241 526	150 929	5 809	398 264	266 854 ⁷⁾

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks. ¹⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Abfuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	zum Kanal t	zusammen	
				1927 t	1926 t
Ruhrorter Hafen	3 769 130	9 071 546	2 518	12 843 194	17 215 918
Duisburger Hafen	392 289	3 091 713	592	3 484 594	4 611 633
Hochfelder Hafen	11 411	757 613	—	769 024	836 433
Duisburg-Ruhrorter Häfen	4 172 830	12 920 872	3 110	17 464 432 ⁶⁾	22 946 452 ⁷⁾
Duisburger Rheinufer	—	—	—	—	99
Stadtgebiet Duisburg	4 172 830	12 920 872	3 110	17 464 432 ⁶⁾	22 946 551 ⁷⁾
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ³⁾	623 162	1 484 154	—	2 107 316	2 572 637
Verladestelle Diergardt	106 952	107 270	—	214 222	252 108
Hafen Rheinpreussen	272 217	510 583	—	782 800	816 176
Zusammen	5 175 161	15 022 879	3 110	20 568 770 ⁶⁾	26 587 472 ⁷⁾

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Name der Häfen und Ladestellen	Abfuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	zum Kanal t	zusammen	
				1927 t	1926 t
Ruhrorter Hafen	86 423 ¹⁾	693 010	3 410	782 843	782 490
Duisburger Hafen	10 339	16 985	497	27 821	33 167
Hochfelder Hafen	2 910 ¹⁾	63 138	313	66 361	75 442
Duisburg-Ruhrorter Häfen	99 672	773 133	4 220	877 025	891 099
Duisburger Rheinufer	74 911	185 757	195	260 863	329 558
Stadtgebiet Duisburg	174 583	958 890	4 415	1 137 888	1 220 657
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ³⁾	109 336	841 088	13 417	963 841	930 141
Hafen Rheinhausen	64 701	288 115	59 596	412 412	484 951
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	—	—	—	1
Zusammen	348 620	2 088 093	77 428	2 514 141	2 635 750

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

²⁾ Berichtete Zahlen.

³⁾ Hamborner Werft, Häfen Alsum und Schwelgern, Hafen Walsum, Maschinenpapierfabrik Walsum.

⁴⁾ Hölzer aller Art (Güterverzeichnis der Zentral-Kommission 65 a — g.).

⁵⁾ Güterverzeichnis der Zentral-Kommission 88 a — c.

⁶⁾ Einschl. 367 620 t Betriebskohlen für Dampfer.

⁷⁾ Einschl. 282 468 t Betriebskohlen für Dampfer.

48. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1927	15 226 362	18 001 835	32 268 197
1926	22 081 133	10 320 680	32 401 813
Mithin 1927	6 814 771	7 681 155	866 384
} mehr weniger		—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31% ab-, in der Abfuhr um 74% zu-, im ganzen um 3% zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide	2 079	27 415	— 25 326
Düngemittel	257 969	128 147	+ 129 822
Roheisen, Rohstahl	39 646	134 819	— 95 173
Steinkohlen	11 403 228	17 742 209	— 6 338 981
Steinkohlenkoks	1 156 140	1 364 528	— 208 388
Steinkohlenbriketts	99 873	314 375	— 214 502
Zement	131 336	96 338	+ 34 998
Chemische Erzeugnisse	156 157	128 041	+ 28 116
Eisen- und Stahlwaren	1 156 991	1 262 459	— 105 468
Abfuhr:			
Getreide	2 556 715	1 641 063	+ 915 652
Mehl	40 960	58 317	— 17 357
Zucker	111 311	127 287	— 15 976
Düngemittel	73 782	17 682	+ 56 100
Eisenerze	10 510 010	5 671 585	+ 4 838 425
Schwefelkies	566 422	319 853	+ 246 569
Ableit. der Mineralöle	260 161	238 898	+ 21 263
Steinkohlen	524 271	125 055	+ 399 216
Steinkohlenkoks	115 681	14 792	+ 100 889

54. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1927	1 747 250	552 710	2 299 960
1926	2 015 379	389 339	2 404 718
Mithin 1927	268 129	103 371	—
} mehr weniger		—	104 758

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13% ab-, in der Abfuhr um 42% zu-, im ganzen um 4% abgenommen.

¹⁾ Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist,¹⁾ wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Düngemittel	18 458	10 738	+ 7 720
Steinkohlen	698 672	1 058 628	- 359 956
Zement	146 194	121 923	+ 24 271
Holz	9 872	23 760	- 13 888
Chemische Erzeugnisse	59 128	52 026	+ 7 102
Teer usw.	94 451	74 898	+ 19 553
Eisen- und Stahlwaren	292 771	252 121	+ 40 650
Abfuhr:			
Mehl	23 003	43 192	- 20 189
Zellstoff	14 199	1 151	+ 13 048
Alteisen, Eisen- u. Stahlbruch	38 997	19 648	+ 19 349
Petroleum u. andere Mineralöle	119 014	37 453	+ 71 561

59. Hafen von Antwerpen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1927	3 490 621 (3 647 918)	2 245 884 (2 136 874)	5 736 508 (5 784 792)
1926	4 346 109 (4 014 104)	1 682 122 (1 718 475)	6 028 231 (5 732 579)
Mithin 1927		563 702 (418 319)	- (52 215)
	mehr (-)		
	weniger 855 485 (366 186)	- (-)	291 723 (-)

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20% ab-, in der Abfuhr um 33% zu-, im ganzen um 5% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegen 1926 zu verzeichnen ist,¹⁾ wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Düngemittel	375 270 (365 707)	232 644 (229 155)	+ 142 626 (136 552)
Roheisen, Rohstahl	34 757 (99 470)	93 057 (1 829)	- 58 300 (97 641)
Steine	119 129 (33 467)	257 076 (18 291)	- 137 947 (15 176)
t			
Steinkohlen	1 334 244 (1 595 056)	1 789 622 (1 919 594)	- 455 378 (324 538)
Steinkohlenbriketts	60 286 (61 353)	210 651 (201 937)	- 150 365 (140 584)
Zement	135 377 (127 282)	143 757 (123 964)	+ 8 380 (3 318)
Andere Rohstoffe	49 514 (39 929)	11 387 (2 952)	+ 38 127 (36 977)

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

¹⁾ Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.

	t	t	t
Andere chemische Erzeugnisse	151 564 (26 931)	55 200 (111 448)	+ 96 364 — (84 517)
Eisen- u. Stahlwaren	773 959 (837 661)	1 035 782 (923 560)	— 261 823 — (85 899)
Abfuhr:	t	t	t
Getreide	1 336 008 (1 404 197)	1 096 985 (1 152 058)	+ 239 023 + (252 139)
Eisenerze	59 180 (49 079)	81 685 (—)	— 22 500 + (49 079)
Manganerze	93 473 (85 105)	11 178 (15 517)	+ 82 295 + (69 588)
Roheisen, Rohstahl	25 934 (13 789)	7 381 (2 262)	+ 18 553 + (11 527)
Steine	85 567 (23 869)	13 698 (4 977)	+ 71 869 + (18 892)
Andere chemische Erzeugnisse	15 161 (11 086)	5 125 (7 441)	+ 10 036 + (3 645)
Ziegelsteine usw.	25 194 (2 309)	2 (—)	+ 25 192 + (2 309)

60. Hafen zu G e n t.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1927	1 065 486 (805 817)	528 303 (410 591)	1 593 789 (1 216 408)
1926	1 340 318 (1 065 914)	222 974 (122 077)	1 563 292 (1 187 991)
M. thin 1927			
mehr	—	305 229 (288 514)	30 497 (28 417)
weniger	274 832 (260 097)	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21% ab-, in der Abfuhr um 137% zu-, im ganzen 2% zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist,¹⁾ wären besonders zu erwähnen:

	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Zufuhr:			
Luppen aus Eisen u. Stahl ..	83 147 (80 874)	123 759 (135 041)	— 40 612 — (54 167)
Kohlen	780 922 (598 141)	955 103 (786 977)	— 174 181 — (188 836)
Eisen- und Stahlwaren	8 442 (7 816)	34 034 (23 343)	— 25 592 — (15 527)
Abfuhr:	t	t	t
Düngemittel	146 642 (2 260)	80 371 (2 170)	+ 66 271 + (90)
Eisenerze	185 800 (82 040)	102 343 (53 380)	+ 83 457 + (28 660)
Alteisen, Eisen- u. Stahlbruch	125 600 (67 071)	5 457 (3 891)	+ 120 143 + (63 180)
Steinkohlen	18 840 (3 130)	— (—)	+ 18 840 + (3 130)

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

¹⁾ Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.

Der Getreideverkehr in wichtigen Rheinhäfen im Jahre 1927 und 1926.
(Nach Mitteilungen der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel.)

Arten	Zufuhr			Abfuhr			Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zus. t	zu Berg t	zu Tal t	zus. t	zu Berg t	zu Tal t	zus. t	zu Berg t	zu Tal t	zus. t
	Karlsruhe						Mannheim					
Weizen und Spelz	29401,0	—	29401,0	—	1,0	1,0	645352,0	—	645352,0	43089,0	6857,0	49946,0
Roggen	1291,0	—	1291,0	—	—	—	16816,0	—	16816,0	5784,0	1347,0	7131,0
Hafer	2286,0	—	2286,0	—	31,0	31,0	18710,0	—	18710,0	7579,0	1315,0	8894,0
Gerste	16320,0	—	16320,0	—	256,0	256,0	21596,0	460,0	22056,0	8470,0	1394,0	9864,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	67,0	—	67,0	—	—	—	41594,0	58,0	41652,0	888,0	732,0	1620,0
Mais	9041,0	—	9041,0	—	100,0	100,0	108781,0	30,0	108811,0	24426,0	908,0	25334,0
Zusammen	58406,0	—	58406,0	—	388,0	388,0	852849,0	548,0	853397,0	90236,0	12553,0	102789,0
Im Vorjahre	34753,7	—	34753,7	—	578,3	578,0	612903,0	1343,0	614246,0	54133,0	19097,0	73230,0
	Ludwigshafen						Mainz					
Weizen und Spelz	169453,5	—	169453,5	7736,0	6347,5	14083,5	10353,0	121,0	10474,0	398,0	4,0	402,0
Roggen	14267,0	—	14267,0	131,0	284,0	415,0	2214,0	—	2214,0	29,0	—	29,0
Hafer	1524,0	—	1524,0	1028,0	168,5	1196,5	8601,0	874,0	9475,0	135,0	501,0	636,0
Gerste	7008,0	280,0	7288,0	651,5	1057,0	1708,5	1682,0	1188,0	2870,0	107,0	39,0	146,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1865,0	5,5	1870,5	1,0	324,5	325,5	1583,0	115,0	1698,0	274,0	32,0	306,0
Mais	6846,5	—	6846,5	2116,0	53,0	2169,0	2516,0	—	2516,0	100,0	31,0	131,0
Zusammen	200964,0	285,5	201249,5	11763,5	8234,5	19998,0	26949,0	2298,0	29247,0	1043,0	607,0	1650,0
Im Vorjahre	152714,5	626,0	153340,5	12560,5	3638,5	16199,0	25156,0	2843,0	27999,0	1085,0	1268,0	2353,0
	Köln						Neuss					
Weizen und Spelz	160038,5	2670,0	162708,5	8298,5	7682,0	15980,5	126799,5	—	126799,5	156,0	—	156,0
Roggen	27384,5	101,5	27486,0	1607,5	2428,0	4035,5	42016,0	308,0	42324,0	205,0	—	205,0
Hafer	13772,0	634,5	14406,5	233,0	320,0	553,0	3558,5	—	3558,5	162,5	—	162,5
Gerste	9659,0	2250,5	11909,5	39,0	23,0	62,0	3229,0	63,0	3292,0	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5607,0	443,5	6110,5	1417,0	805,5	2222,5	2,0	—	2,0	—	—	—
Mais	18297,0	55,0	18352,0	38,0	22,0	60,0	6321,5	—	6321,5	—	—	—
Zusammen	234818,0	6155,0	240973,0	11633,0	11280,5	22913,5	181926,5	371,0	182297,5	523,5	—	523,5
Im Vorjahre	170528,0	5257,5	175785,5	14675,5	3582,0	18257,5	147112,5	1672,0	148784,5	280,0	254,0	534,0
	Düsseldorf						Krefeld					
Weizen und Spelz	229352,5	652,0	230004,5	15,0	—	15,0	103467,0	1706,0	105173,0	15,0	30,0	45,0
Roggen	12697,0	—	12697,0	—	—	—	22200,0	308,0	22508,0	100,0	—	100,0
Hafer	29955,0	2792,0	32747,0	302,5	58,0	360,5	4548,0	—	4548,0	163,0	—	163,0
Gerste	19019,0	5869,0	24888,0	92,5	189,0	281,5	18360,0	30,0	18396,0	60,0	—	60,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	5755,5	123,5	5879,0	99,5	39,0	138,5	593,0	22,0	615,0	—	1,0	1,0
Mais	24400,0	201,0	24601,0	23,5	32,3	56,0	10253,0	40,0	10293,0	—	—	—
Zusammen	321179,0	9637,5	330816,5	533,0	318,3	851,5	159421,0	2106,0	161527,0	338,0	31,0	369,0
Im Vorjahre	247515,0	11741,0	258756,0	341,5	326,0	667,5	114728,0	823,0	115551,0	338,0	1633,0	1971,0
	Uerdingen						Duisburg-Ruhrort¹⁾					
Weizen und Spelz	635,0	—	635,0	—	—	—	105942,0	2847,0	108819,0	2441,0	796,0	3557,0
Roggen	2958,5	1,0	2959,5	—	—	—	128901,0	481,0	129677,0	120,0	—	135,0
Hafer	1123,5	75,5	1199,0	—	—	—	43334,0	7878,0	51328,0	594,0	88,0	697,0
Gerste	41177,5	205,0	41382,5	10,0	—	10,0	46457,0	5244,0	51756,0	991,0	—	1144,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	269,5	—	269,5	2,0	0,5	2,5	9311,0	91,0	9407,0	50,0	108,0	172,0
Mais	1029,5	138,5	1168,0	—	—	—	34752,0	314,0	35066,0	—	—	398,0
Zusammen	47193,5	420,0	47613,5	12,0	0,5	12,5	308697,0	16855,0	386053,0	4196,0	992,0	6103,0
Im Vorjahre	43248,0	1576,5	44824,5	33,5	—	33,5	400806,0	14618,0	418116,0	14967,0	2292,0	19646,0
	Wesel											
Weizen und Spelz	6 899,5 ²⁾	62,0 ³⁾	6 961,5 ⁴⁾	— ⁵⁾	— ⁶⁾	— ⁷⁾	—	—	—	—	—	—
Roggen	2 033,0	79,0	2 112,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hafer	4 939,5	100,0	5 039,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	25 950,0	—	25 950,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1 388,5	5,0	1 393,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais	17 004,5	—	17 004,5	30,0	—	30,0	—	—	—	—	—	—
Zusammen	58 215,0	246,0	58 461,0	30,0	—	30,0	—	—	—	—	—	—
Im Vorjahre	55 268,5	637,5	55 906,0	—	—	—	—	—	—	42,0	—	42,0

¹⁾ In den Zahlen für Zufuhr bzw. Abfuhr zusammen ist die Zufuhr bzw. Abfuhr vom (zum) Rhein-Herne-Kanal mit enthalten. ²⁾ Zufuhr zu Berg. ³⁾ Zufuhr zu Tal. ⁴⁾ Zufuhr zus. ⁵⁾ Abfuhr zu Berg. ⁶⁾ Abfuhr zu Tal. ⁷⁾ Abfuhr zus.

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1927.

Hüninger Kanal (Schleuse bei Hünningen).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	216 606	—	216 606	—	7 378	7 378	223 984
1926	62 619	—	62 619	—	4 108	4 108	66 727
Mithin 1927	mehr weniger	153 987	153 987	—	3 270	3 270	157 257

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 246 %, in der Richtung von dem Rhein her um 80 %, im ganzen um 235 % zugenommen.

Main (Schleuse zu Kostheim).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	kann nicht angegeben werden		1 103 960	kann nicht angegeben werden		3 635 442	4 739 402
1926	kann nicht angegeben werden		970 943	kann nicht angegeben werden		2 640 585	3 611 528
Mithin 1927	mehr weniger	—	133 017	—	—	994 857	1 124 874

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 13 %, in der Richtung von dem Rhein her um 38 %, im ganzen um 31 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist ¹⁾, wären besonders zu erwähnen :

Nach dem Rhein hin:

	1927 t	1926 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide	32 398	58 757	— 26 359
Kalidünger	61 626	37 264	+ 24 362
Holz	256 807	194 088	+ 62 719
Eisenerz	10 643	15 584	— 4 941
Schwefelkies	30 255	100 409	— 70 154
Bleierze	64 695	—	+ 64 695
Alteisen	39 456	53 678	— 14 222
Steinkohlen	5 161	20 240	— 15 079
Zement	62 009	45 311	+ 16 698
Erden	309 923	214 708	+ 95 215
Chemische Erzeugnisse	65 850	47 603	+ 18 247
Stückgüter	71 125	61 914	+ 9 211

¹⁾ Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.

Von dem Rhein her:

	t	t	t
Getreide	195 300	111 480	+ 83 820
Mehl	111 842	101 435	+ 10 407
Holz	101 542	48 523	+ 53 019
Schwefelkies	135 163	97 347	+ 37 816
Steinkohlen	1 852 812	1 505 904	+ 346 908
Braunkohlenkoks	182 686	157 164	+ 25 522
Steinkohlenbriketts	134 099	95 203	+ 38 896
Erden	448 217	220 556	+ 227 661
Chemische Erzeugnisse	30 568	15 060	+ 15 508

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

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		
1927	3 741 227	6 873 981	10 615 208	2 452 593	392 904	2 845 497	13 460 705
1926	2 609 639	8 094 744	10 704 383	289 388	1 345 650	1 635 038	12 339 421
Mithin 1927	mehr 1 131 588	—	—	2 163 205	—	1 210 459	1 121 284
	weniger —	1 220 763	89 175	—	952 746	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 0,8 % ab-, in der Richtung von dem Rhein her um 74 % zu, im ganzen um 9 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1926 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Nach dem Rhein hin:	1927	1926	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Zucker	38 307	51 072	— 12 765
Erze	27 249	36 158	— 8 909
Kalidünger	167 461	205 532	— 38 071
Steinkohlen	9 185 192	9 048 499	+ 136 693
Steinkohlenbriketts	452 930	444 499	+ 8 431
Zement	87 771	94 536	— 6 765
Teer	144 656	85 809	+ 58 847
Eisen- und Stahlwaren	396 342	—	+ 396 342

Von dem Rhein her:

Getreide	229 670	109 393	+ 120 277
Dünger	31 101	42 335	— 11 234
Holz	80 064	34 345	+ 45 719
Erze	1 598 603	754 122	+ 844 481
Eisen	92 838	179 015	— 86 177
Steine	88 418	41 402	+ 47 016
Teer usw.	67 159	48 782	+ 18 377
Eisen- und Stahlwaren	150 022	—	+ 150 022
Andere Fertigerzeugnisse	94 914	38 539	+ 56 375

Geldersche Yssel (Brücke zu Doesburg).

J a h r	Nach d. Neder-Rijn hin		Zusammen t	Von d. Neder-Rijn her		Zusammen t	Gesamt- verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	kann nicht angegeben werden		356 490	kann nicht angegeben werden		1 859 580	2 216 070
1926	kann nicht angegeben werden		297 512	kann nicht angegeben werden		1 092 672	1 390 184
Mithin 1927	mehr	—	58 978	—	—	766 908	825 886
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Neder-Rijn hin um 7 %, in der Richtung von dem Neder-Rijn her um 20 %, im ganzen um 6 % zugenommen.

Merwede-Kanal

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen.

J a h r	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		
1927	kann nicht angegeben werden		582 350	kann nicht angegeben werden		355 993	938 343
1926	kann nicht angegeben werden		519 848	kann nicht angegeben werden		321 148	840 996
Mithin 1927	mehr	—	62 502	—	—	34 845	97 347
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 12 %, in der Richtung nach der Waal hin um 11 %, im ganzen um 12 % zugenommen.

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

J a h r	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		
1927	kann nicht angegeben werden		2 062 519	kann nicht angegeben werden		640 491	2 703 010
1926	kann nicht angegeben werden		2 555 220	kann nicht angegeben werden		624 591	3 179 811
Mithin 1927	mehr	—	—	—	—	15 900	—
	weniger	—	492 701	—	—	—	476 801

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 19 % ab, in der Richtung nach der Waal hin um 3 % zu, im ganzen um 11 % abgenommen.

Keulsehe Vaart.

J a h r	Nach dem Lek hin		Zusammen	Von dem Lek her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1927	kann nicht angegeben werden		182 605	kann nicht angegeben werden		897 621	1 080 226
1926	kann nicht angegeben werden		93 999	kann nicht angegeben werden		1 056 684	1 170 683
Mithin 1927	mehr	—	88 606	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	159 063	70 457

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Lek hin um 94 % zu, in der Richtung von dem Lek her um 15 % ab, im ganzen um 6 % abgenommen.

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. 275 u. 311 enthalten.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1927	darunter Dampf- schiffe	1926	darunter Dampf- schiffe	1927	darunter Dampf- schiffe	1926	darunter Dampf- schiffe
Basel	1 254	480	507	244	1 690	480	606	244
Strassburg	3 612	149	2 857	126	3 578	160	2 873	125
Kehl	2 000	189	1 385	160	1 995	187	1 394	160
Lauterburg	118	—	255	—	117	—	253	—
Karlsruhe	2 864	407	2 148	287	2 880	397	2 147	290
Mannheim	10 561	1 329	8 852	1 260	9 956	1 424	8 716	1 367
Ludwigshafen	11 042	5 222	9 902	856	7 429	1 276 ¹⁾	6 671	923 ¹⁾
Worms	3 627	1 870	3 115	1 612	3 633	1 866	3 125	1 622
Gernsheim	1 187	342	898	292	1 179	345	883	303
Nierstein	458	147	524	262	456	144	592	330
Mainz	6 995	2 735	5 954	2 286	6 985	2 727	5 921	2 347
Wiesbaden	1 546	642	1 439	678	1 538	635	1 414	665
Budenheim	378	80	317	63	378	79	313	62
Bingen	2 157	1 548	2 019	1 494	2 158	1 548	1 990	1 494
Oberlahnstein	1 250	393	661	39	1 233	384	657	39
Koblenz	2 811	1 402	2 457	1 181	2 757	1 357	2 435	1 163
Beuel	436	—	375	—	436	—	375	—
Wesseling	2 219	63	2 395	78	2 204	59	2 368	70
Köln	7 486	2 741	5 903	2 128	7 452	3 812	5 841	2 122
Leverkusen	2 252	792	1 483	518	2 245	789	1 474	518
Benrath	1 743	628	1 592	605	1 734	626	1 584	603
Neuss	3 084	912	2 695	728	3 067	906	2 669	715
Düsseldorf	6 375	2 882	5 539	2 600	—	—	5 511	2 594
Krefeld	5 342	2 455	4 501	1 888	5 316	2 439	4 458	1 873
Rheinhausen	2 898	98	2 183	98	2 886	97	2 179	98
Duisburg	50 829	2 809	54 116	2 206	50 549	2 833	53 570	2 190
Homberg	2 237	1	2 243	—	2 221	1	2 225	—
Hamborn	6 998	79	5 094	76	6 991	79	5 091	76
Walsum	3 115	215	2 930	103	3 105	211	2 909	103
Orsoy	764	9	541	13	764	9	540	13
Rheinberg	497	2	363	3	496	2	363	3
Wesel	3 217	561	3 126	492	3 204	559	3 093	489
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpen	5 554	251	6 204	197	2 177	137	2 196	129
Gent	1 074	—	89	—	292	—	99	—
Brüssel	12	—	10	—	43	—	2	—
Seebrügge	—	—	52	—	—	—	—	—
Andere belgische Häfen...	3 993	1 246	3 081	1 134	942	—	419	—

¹⁾ Im Abgangsverkehr 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
H ün i n g e n:							
zu Berg	12	401	413	782	—	782	1 195
zu Tal	12	436	448	1 171	27	1 198	1 646
Zusammen...	24	837	861	1 953	27	1 980	2 841
gegen 1926...	16	400	416	645	23	668	1 084
M a x i m i l i a n s a u:							
zu Berg	32	3 851	3 883	5 969	57	6 026	9 909
zu Tal	25	3 849	3 874	5 941	75	6 016	9 890
Zusammen...	57	7 700	7 757	11 910	132	12 042	19 799
gegen 1926...	55	6 130	6 185	9 441	67	9 508	15 693
S p e y e r:							
zu Berg	95	3 634	3 729	6 337	418	6 755	10 484
zu Tal	96	3 638	3 734	6 047	677	6 724	10 458
Zusammen...	191	7 272	7 463	12 384	1 095	13 479	20 942
gegen 1926...	169	5 628	5 797	9 385	1 074	10 459	16 256
K o b l e n z:							
zu Berg	2 339	7 957	10 296	19 802	3	19 805	30 101
zu Tal	2 395	7 862	10 257	19 936	100	20 036	30 293
Zusammen...	4 734	15 819	20 553	39 738	103	39 841	60 394
gegen 1926...	4 537	12 301	16 838	32 839	345	33 184	50 022

Die Schiffbrücke zu Koblenz war im Jahre 1927 wegen Eisgangs 7 Tage abgefahren. Dieselbe wurde 12 589 mal geöffnet, mithin tägl. im Durchschnitt 35 mal.

Die Schiffbrücke zu Köln-Mülheim ist am 20 Juni 1927 aus dem Strom entfernt worden, sie wird durch eine feste Brücke ersetzt. Die Verkehrszahlen sind für das Jahr 1927 nicht mehr aufgenommen worden.

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

Durchgefahrene Schiffe	1927	1926	1925	1924	1923	1922
Rheinschiffe	5 296	17 362	12 183	11 179	6 514	7 873
Sonstige Flusschiffe	1 422	1 439	1 757	1 791	1 482	1 447
Flussdampfschiffe	12 438	27 788	22 063	19 573	14 564	16 721
Seeschiffe	1 688	1 463	1 477	1 091	762	917
Zusammen...	20 844	48 052	37 480	33 634	23 322	26 958
Durchschnittlich in 24 Stunden.	57	152	103	92	64	74

2. b) Deutsch-niederländische Grenze.

Die Zahl der beladen und unbeladen zu Berg und zu Tal über die deutsch-niederländische Grenze gegangenen Schiffe mit Angabe des Heimatstaates und der Schiffsgattung ist in der Beilage zu IV B a 2, S. 303 zusammengestellt.

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

	1927	gegen 1926
zu Berg...	45 948 Schiffe	54 530 Schiffe
zu Tal...	45 718 »	53 985 »
zusammen...	91 666 Schiffe	108 515 Schiffe.

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

im Jahre 1927:	17 761 von insgesamt	90 886 = 19%
im Jahre 1926:	35 637 von insgesamt	107 728 = 33%

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

57 634 = 62,87% (59,53%) ¹⁾	die niederländische Flagge,
18 065 = 19,70% (22,45%)	Flaggen deutscher Staaten,
12 297 = 13,41% (14,17%)	die belgische Flagge,
2 834 = 3,09% (2,94%)	die französische Flagge,
640 = 0,69% (0,65%)	die schweizerische Flagge,
188 = 0,24% (0,20%)	die luxemburgische Flagge,
8 = 0,01% (0,05%)	die britische Flagge.

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

zu Berg	45 489 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	687
zu Tal	45 172 » » » » » » » »	599
Zusammen 1927	90 661 Schiffe,	1286
gegen 1926	107 127 » » » » » » » »	905

Sonach 1927 weniger 16 466 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr 381 mehr.

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

im Jahre 1927:	17 581 von insgesamt	89 891 = 19%
» 1926:	34 616 » »	105 453 = 33%

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

57 116 = 63,00% (59,62%) ¹⁾	die niederländische Flagge,
17 918 = 19,76% (22,55%)	» Flagge deutscher Staaten,
12 237 = 13,50% (14,22%)	» belgische Flagge,
2 574 = 2,84% (2,70%)	» französische Flagge,
607 = 0,67% (0,64%)	» schweizerische Flagge,
199 = 0,22% (0,22%)	» luxemburgische Flagge,
9 = 0,01% (0,04%)	» britische Flagge,
1 = 0,00% (0,00%)	die Flagge anderer Staaten.

¹⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1926 dar.

IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1927.

Hüniger Kanal (Schleuse bei Hünigen).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her } zu Berg..	—	—	—	—
} zu Tal ..	60	465	525	175 814
nach dem Rhein hin } zu Berg..	978	—	978	327 424
} zu Tal ..	—	—	—	—
zusammen 1927.....	1 038	465	1 503	503 238
» 1926.....	322	197	519	176 215
Mithin 1927 } mehr	716	268	984	327 023
} weniger	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 170 % und in der Tragfähigkeit um 185 % zugenommen.

Main (Kostheim).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Rhein her	7 055	893	7 948	4 751 151
nach dem Rhein hin	2 609	5 339	7 948	4 723 493
1927 zusammen...	9 664	6 232	15 896	9 474 644
1926 »	7 595	4 381	11 976	7 115 138
Mithin 1927 } mehr	2 069	1 851	3 920	2 359 506
} weniger..	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 33 % und in der Tragfähigkeit um 33 % zugenommen.

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	665	3 246	3 911	12 390 733
	zu Tal	4 905	8 847	13 352	12 312 195
nach dem Rhein hin	zu Berg	4 441	77	4 518	4 355 735
	zu Tal	11 369	1 256	12 625	7 956 460
zusammen 1927		21 380	13 026	34 406	24 702 928
» 1926		20 440	16 049	36 489	24 767 828
Mithin 1927	mehr	940	—	—	—
	weniger	—	3 023	2 083	64 900

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 6 % und in der Tragfähigkeit um 60,25 % abgenommen.

Geldersche Yssel (Brücke zu Doesburg).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	
	beladen	leer	zusammen		
von dem Neder-Rijn her	11 201	1 509	12 709	1 911 690	
nach dem Neder-Rijn	3 198	8 761	11 959	1 727 820	
1927 zusammen	14 399	10 269	24 668	3 639 510	
1926 »	12 747	8 997	21 744	2 919 520	
Mithin 1927	mehr	1 652	1 272	2 924	719 990
	weniger	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 13 % und in der Tragfähigkeit um 27 % 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		
nach der Waal hin	4 175	3 208	7 383	599 750	
von der Waal her	6 319	1 644	7 963	669 539	
1927 zusammen	10 494	4 852	15 346	1 260 289	
1926 »	9 539	4 647	14 186	1 148 907	
Mithin 1927	mehr	955	205	1 160	111 382
	weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 8 %, der Tragfähigkeit nach um 10 % zugenommen.

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

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
nach der Waal hin	5 740	5 788	11 528	1 415 351
von der Waal her	10 757	3 270	14 027	2 205 348
1927 zusammen...	16 497	9 058	25 555	3 620 699
1926 » ...	16 489	8 878	25 367	4 085 218
Mithin 1927 } mehr	8	180	188	—
Mithin 1927 } weniger	—	—	—	464 519

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 0,7% zu, der Tragfähigkeit nach um 11% 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	—	—	46 615	9 647 324
in der Richtung von Amsterdam	—	—	39 984	9 397 942
1927 zusammen...	—	—	85 599	19 045 266
1926 » ...	—	—	74 836	18 758 810
Mithin 1927 } mehr	—	—	10 763	286 456
Mithin 1927 } weniger	—	—	—	—

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 14% zu, der Tragfähigkeit nach um 2% zugenommen.

Keulsehe Vaart (Schleuse bei Vreeswijk).

Verkehr in Vreeswijk	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
von dem Lek her	15 950	3 313	19 263	1 378 820
nach dem Lek hin	7 771	10 691	18 462	1 321 405
1927 zusammen...	23 721	14 004	37 725	2 700 225
1926 »	16 076	19 418	35 494	2 557 114
Mithin 1927 } mehr	7 645	—	2 231	143 111
} weniger	—	5 414	—	—

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

Zuid-Beveland-Kanal (Schleusen bei Wemeldinge).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
in der Richtung nach dem Rhein	16 203	19 923	36 126	10 915 815
in der Richtung von dem Rhein	23 680	12 392	36 072	10 947 184
1927 zusammen...	39 883	32 315	72 198	21 862 999
1926 »	39 958	35 824	75 782	23 975 231
Mithin 1927 } mehr	—	—	—	—
} weniger	75	3 509	3 584	2 112 232

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 5 % und der Tragfähigkeit nach um 9 % abgenommen.

Walheren-Kanal (Schleusen bei Veere).

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t
	beladen	leer	zusammen	
in der Richtung nach dem Rhein	2 385	2 884	5 269	699 942
in der Richtung von dem Rhein	3 489	1 816	5 305	644 131
1927 zusammen....	5 874	4 700	10 574	1 344 073
1926 »	5 852	4 642	10 494	1 365 077
Mithin 1927 } mehr	22	58	80	—
} weniger	—	—	—	21 004

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 0,7 % zu- und der Tragfähigkeit nach um 1,5 % abgenommen.

Zahl der Schiffe		Verkehr in Tonnage	
Jahr	1927	1926	1925
Zufuhr	427 944	146 201	112 692
Abfuhr	174 570	112 692	61 878
Zusammen	602 514	258 893	174 570

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	Abfuhr	zusammen
	t	t	t
1927	427 944	174 570	602 514
1926	146 201	112 692	258 893
Mithin 1927	281 743	61 878	343 621
	mehr	—	—
	weniger	—	—

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 192 %, in der Abfuhr um 55 %, im ganzen um 132 % zugenommen; gegen 41 %, 14,7 % und 32 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von 602 514 t den Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze, Beilage 1, 2 u. 3 zu IV, A, b und 1, 2 u. 3 zu IV, B, c, nämlich mit 1 988 t vom Rhein her und 146 855 t nach dem Rhein hin, also zusammen 148 843 t

sowie den Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze, Beilage 4 zu IV, A, a, und 3 zu IV, B, c. 48 134 t

erhält man insgesamt 799 491 t

Mithin Gesamtflossverkehr auf dem Rhein 399 745 t

oder gegen das Vorjahr mit 214 351 t. mehr oder 86% Zunahme.

Wie im Vorjahr hat auch im Berichtsjahr weder auf der Rheinstrecke von Basel bis Mannheim noch auf den Nebenflüssen dieser Strecke, Flossverkehr stattgefunden.

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

Monat	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Flossbestand	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	3	—	—	—	2 356 800	9 600	—	2 366 400	—	—
März	5	—	—	—	7 585 200	13 200	—	7 598 400	—	—
April	6	93 200	—	—	7 214 700	18 600	—	7 326 500	—	—
Mai	10	—	—	—	14 805 600	38 700	81 000	14 925 300	—	—
Juni	8	—	—	—	12 305 136	23 400	—	12 328 536	—	—
Juli	12	—	—	—	18 266 280	42 000	42 000	18 350 280	—	—
August	6	—	—	—	7 803 900	13 200	—	7 817 100	—	—
September	9	—	—	—	14 671 200	37 950	—	14 709 150	—	—
Oktober	12	100 100	—	—	17 928 000	42 300	2 400	18 072 400	—	—
November	9	—	—	—	13 638 600	37 800	—	13 676 400	—	—
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen 1927	80	193 200	—	—	115 575 416	276 750	125 400	117 170 766	—	—
gegen 1926	60	467 200	—	14 400	87 612 084	205 200	52 200	88 351 084	—	—
Mithin 1927	mehr weniger	20 —	— 274 000	— —	— 14 400	— —	— —	— —	— —	— —

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

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

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Flossbestand	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft	677	—	—	—	122 464	—	—	122 464	—	—
b) Abgang	127	—	—	—	142 203	374	—	142 577	—	—

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.	
1927	97	145 045	—	—	
1926	86	131 740	76	31 778	
Mithin 1926	mehr weniger	11 —	13 305 —	— 76	— 31 778

Bei Koblenz wurden sämtliche Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Koblenz durchgegangenen 97 Flößen hatte das grösste ein Gewicht von 2 384 t, das kleinste ein Gewicht von 217 t. Unter den 97 Flößen hatten:

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

Da die Schiffbrücke bei Köln-Mülheim am 20. Juni 1927 aus dem Strom entfernt wurde, ist der Flossverkehr für 1927 nicht mehr erfasst worden.

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

Emmerich.

Jahr	Anzahl			Flossbestand t		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
1927	5	45	50	1 489	44 689	46 178
1926	—	—	49	—	—	59 627
Mithin 1927	} mehr weniger	—	1	—	—	—
		—	—	—	—	—

Lobith.

Jahr	Anzahl			Flossbestand t		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
1927	5	46	51	1 778	46 536	48 134
1926	—	—	52	—	—	64 089
Mithin 1927	} mehr weniger	—	—	—	—	—
		—	—	1	—	—

Die Ausfuhr an Flossholz hat sonach für Emmerich um 23% und für Lobith um 25% abgenommen.

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

Main (Kostheim).

Anschreibestelle: Kostheim	Flösse		
	Anzahl	Gewicht t	
Verkehr			
von dem Rhein her	—	—	
nach dem Rhein hin	783	146 855	
1927 zusammen	783	146 855	
1926 »	570	100 790	
Mithin 1927	} mehr weniger	213	46 065
		—	—

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

Das Verhältnis dieser Zu- und Abnahme bei der Haltung Kostheim gegen das Vorjahr zeigt die folgende Übersicht:

J a h r	Weiches Holz (Weissflöße)	Hartes Holz (Holländerflöße)
	t	t
1927	146 855	—
1926	100 670	120
Mithin 1927	46 185	—
} mehr	45	120
} weniger	—	—
in Prozenten...	—	100

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

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

V e r k e h r	Flöße	
	Anzahl	Gewicht t
nach der Waal hin	296	4 380
von der Waal her	—	—
1927 zusammen...	296	4 380
1926 »	133	1 980
Mithin 1927	163	2 400
} mehr	—	—
} weniger	—	—

Der Flossverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 0,7%, im Gewicht um 11% zugenommen.

Merwede Kanal (Königinnenschleuse zu Vreeswijk).

V e r k e h r	Flöße	
	Anzahl	Gewicht t
in der Richtung nach Amsterdam	37	19 206
in der Richtung von Amsterdam	26	13 425
1927 zusammen...	63	32 631
1926 »	37	16 300
Mithin 1927	26	16 331
} mehr	—	—
} weniger	—	—

Der Flossverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 70%, im Gewicht um 10% zugenommen.

Keulse Vaart.

Verkehr in Vreeswijk	Flösse	
	Anzahl	Länge m
von dem Lek her	16	278
nach dem Lek hin	11	336
1927 zusammen...	27	614
1926 "	6	90
Mithin 1927 { mehr	21	524
{ weniger	—	—

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

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr wurde im Jahre 1927 mit 59 (1926:41) Rhein-See-Dampfern betrieben, welche insgesamt 54 962 t (1926:35 231,50) Tragfähigkeit besitzen, und 6 (1926:4) Motor-Seebooten die insgesamt 4 865 t (1926:1 867 t) Tragfähigkeit besitzen.

Die grösste Tragfähigkeit hatte das Schiff *Ilse Reichel* der Gesellschaft Fr. Schmitz in Duisburg-Ruhrort, mit 1 746 t. Das Schiff hatte einen Netto-Rauminhalt von 1 746 cbm und 485 indizierte Pferdestärke.

Das kleinste Schiff war *Glenbrooke* von der Gesellschaft Robinson & Brunner in New-Castle, mit einer Tragfähigkeit von 230 t.

Das grösste Motor-Seeboot war *Vulcan* von der Gesellschaft Ernst Komroski in Hamburg, mit einer Tragfähigkeit von 1 502 t.

Das kleinste Motor-Seeboot war *Frieda* von der Gesellschaft J. A. Reinecke in Hamburg mit 582 t Tragfähigkeit.

(Siehe auch Beilage auf Seite 322).

Rhein-See-Verkehr		Flösse	
Jahr	Anzahl	Länge m	Tragfähigkeit t
1927	59	10 142	54 962
1926	41	5 363	35 231,50
1925	37	4 800	31 500
1924	33	4 200	27 000
1923	29	3 600	23 000
1922	25	3 000	19 000
1921	21	2 400	15 000
1920	17	1 800	11 000
1919	13	1 200	7 000
1918	9	600	3 000
1917	5	300	1 500
1916	3	150	750
1915	2	100	500
1914	1	50	250
1913	1	50	250
1912	1	50	250
1911	1	50	250
1910	1	50	250
1909	1	50	250
1908	1	50	250
1907	1	50	250
1906	1	50	250
1905	1	50	250
1904	1	50	250
1903	1	50	250
1902	1	50	250
1901	1	50	250
1900	1	50	250

IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1927 liegen folgende Angaben vor:

A. Schweiz.

Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft

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

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.

Im Jahre 1927 sind befördert worden:

zu Berg: 587 866 t

zu Tal: 319 333 t

insgesamt: 907 199 t

B. Frankreich.

Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin.

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

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

43 Schleppern mit zusammen 34 655 P.S.,

Im Jahre 1927 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt:

Zu Berg:

Von Ruhrort — Mannheim 2 090 087 t.

Von Mannheim — Strassburg 1 441 229 t.

Zusammen 3 531 316 t.

Zu Tal:

Abgang von Strassburg 1383 geladene Kähne 392 leere Kähne

» » Mannheim 1165 » » 668 » »

**Société Alsacienne de Navigation Rhénane
und
Comptoir Rhéнан 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 1927 folgende Gütermengen :

zu Berg	877,809 t.
zu Tal	<u>1 152,790 t.</u>
Insgesamt	2 030,599 t.

Die Zufuhr nach Strassburg belief sich auf 535 000 t, betrug mithin 61 % des gesamten Bergverkehrs.

Aus Strassburg sind 697 000 t abgefahren worden, mithin 60 % des gesamten Talverkehrs.

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

1 232 000 t bei einem Gesamthafenverkehr von 4 118 830 t.

Société Française de Navigation Rhénane

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

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

103 Kähnen mit zusammen 123 000 t Tragkraft.

Im Jahre 1927 sind durch die Gesellschaft befördert worden :

zu Berg	639 422,875 t
zu Tal	<u>649 165,868 t</u>
Zusammen	1 288 588,743 t

«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 1927 hat die Gesellschaft

405 019,442 t zu Berg
372 104,750 t zu Tal

777 124,192 t insgesamt befördert.

Die Flotte der Gesellschaft hat eine Tragfähigkeit von 65 337 t.

C. Deutschland.

1. de Gruyter & Co. G. m. b. H.

Art der Gesellschaft : Dampfreederei und Kohलगrosshandlung.

Sitz : Duisburg.

Filialen : Mannheim und München.

Grösse der Flotte : Schleppdampfer mit 6800 ind. P.S.,

32 eiserne Kähne mit 43.000 t Laderaum.

2. H. Paul Disch.

Art der Gesellschaft : Reederei- und Handelsgesellschaft m. b. H.

Sitz : Duisburg—Ruhrort.

Filialen : Rotterdam (N. V. Duro).

Grösse der Flotte : 8 Dampfer mit 6 500 ind. P.S.,

30 Kähne mit 40 000 t. Ladevermögen.

3. „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 P.S. in 11 Booten.

4. A.-G. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel.

Art der Gesellschaft : Schiffahrt.

Sitz : Duisburg.

Filialen : Mannheim.

Grösse der Flotte : 3 Boote mit zusammen 4.050 ind. P.S.

29 Schleppkähne mit zusammen 42.000 t. Tragfähigkeit.

5. Linden Reederei, G. m. b. H.

Art der Gesellschaft : Reederei und Schiffahrt.

Sitz : Duisburg, Moselstrasse 36.

Filialen : St-Goar, Mainz, Mannheim, Mannheim-Mühlauhafen.

Geschäftsstellen : Frankfurt a/M., Mannheim, Wiesbaden, Duisburg-Ruhrort.

Grösse der Flotte : 4 Boote mit zusammen 2.965 ind. P.S.,

15 Kähne mit zusammen 16.307 t.

6. 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 : 60 Kähne mit zusammen 63.000 t., 11 neuzeitliche Schleppdampfer.

7. Harpener Bergbau, A.-G.

Art der Gesellschaft : Reederei und Kohलगrosshandlung.

Sitz : Duisburg—Ruhrort.

Filialen : Mainz, Gustavsburg, Aschaffenburg, Mannheim.

Grösse der Flotte : 13 Dampfer mit 10 405 P.S. und

73 Schleppkähne mit 71 181 t Tragfähigkeit.

8. Math. Stinnes, G. m. b. H.

Art der Gesellschaft : Reederei und Kohलगrosshandlung.

Sitz : Mülheim-Ruhr.

Zweigniederlassungen, Vertretung : Mannheim, D.—Ruhrort, Gustavsburg, Frankfurt a. M., Offenbach a. M., Karlsruhe, Kehl, Hamburg, Rotterdam.

Grösse der Flotte : 25 Boote — 21 360 PS.

82 Kähne — 97 150 t Tragfähigkeit.

9. Adolph Harloff.

Art der Gesellschaft : Kohlen- und Koks-Grosshandlung.

Sitz : Essen/Ruhr.

Filialen : Duisburg-Ruhrort.

Grösse der Flotte : 5 Schleppkähne.

10. Franz Haniel & Cie.

Art der Gesellschaft : G. m. b. H. Reederei und Kohलगrosshandlung.

Sitz : Duisburg-Ruhrort.

Filialen : Homburg, Gustavsburg, Mannheim, Rheinau, Heilbronn, Karlsruhe, Kehl, Aschaffenburg.

Grösse der Flotte : Dampfer 22 680 P.S.,

Kähne 118 389 t.

11. Hansen, Neuerburg & Co.

Art der Gesellschaft : Kohलगrosshandlung, Bergbau und Schiffahrt.

Sitz : Frankfurt a. M.

Filialen : Koblenz, Duisburg-Ruhrort, Karlsruhe, Mannheim, Saarbrücken, Trier, Schiffahrts-Abteilung Duisburg-Ruhrort, Dammstrasse 14a.

Grösse der Flotte : 5394 t Kahnraum, 1590 PS. Schleppkraft.

12. Johannes Noll & Co.

Art der Gesellschaft : Kohlenhandlung und Schiffahrt.

Sitz : Frankfurt a. M.

Filialen : ./.

Grösse der Flotte : 4737 t Kahnraum.

13. Rheinsee-Konzern.

Art der Gesellschaft : Schiffahrt, Spedition, Lagerung.

Sitz : Köln—Mannheim.

Filialen : D.—Ruhrort, Mainz, Frankfurt a. M., Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl.

Grösse der Flotte : 124 488 t, 20 975 PS.

14. Stromeyers Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.

Art der Gesellschaft : Reederei.

Sitz : Duisburg.

Filialen : Basel, Kehl, Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen, Aschaffenburg, Frankfurt, Mainz, St-Goar, Köln, Neuss, Rotterdam.

Grösse der Flotte : 26 916 t.

15. Rhenania Rheinschiffahrts-Konzern (Bayerische Schiffahrtsgruppe)

Art der Gesellschaft : Spedition, Schiffahrt.

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) Karl Presser u. Co., Frankfurt a/M.
- e) Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G. in Bamberg,
- f) Bavaria, Lagerhaus-u-Transport-A.G., München.
- g) Münchener Lagerhaus u. Transport G.m.b.H., München.
- h) Rhenania Wormser Lagerhaus- und Speditions-A.-G. Worms.

Grösse der Flotte : 270.000 t, 15.000 PS.

D. Niederland.

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij

Generaldirektion in Amsterdam.

Die Binnenflotte der Gesellschaft besteht aus:

32 Schraubengüterdampfern und 23 Rheinkähnen mit zusammen 40 000 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1927 sind befördert worden :

zu Berg :	302 566 t
zu Tal :	<u>425 484 t</u>
insgesamt ...	728 050 t.

Transport Maatschappij «Vola» in Rotterdam

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 :	325.924 t	Güter
zu Tal :	<u>188.804 t</u>	»
Insgesamt :	514.728 t.	»

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

Die Gesellschaft verfügte im Jahre 1927 über eine Flotte von 70 Kähnen mit zusammen 60.000 t. Tragfähigkeit.

Im Jahre 1927 sind befördert worden:

zu Berg :	411.400 t	Güter
zu Tal :	<u>351.732 t</u>	»
Insgesamt :	763.132 t.	»

A.-G. «Rijn en Zee Transport Mij» in Rotterdam

Die Gesellschaft verfügte im Jahre 1927 über eine Flotte von 14 Rheinschiffen.

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

Der Dienst wurde versehen durch:

8 Dampfschiffe mit zusammen	3 692 t	Tragfähigkeit
13 Motorschiffe » »	3 091 t	»
6 eigene Kähne » »	3 225 t	»

und gemietete Kähne.

Im Jahre 1927 beförderte die Gesellschaft folgende Gütermengen:

Stückgüter:	zu Berg:	zu Tal:
mit Dampfschiffen	32.545 t	30.006 t
» Motorschiffen	19.039 t	27.360 t
Massengüter:		
mit eigenen Schiffen	291 t	26.304 t
mit gemieteten Schiffen	6.970 t	25.131 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 1927:

zu Berg:	31 438,294 t
zu Tal:	26 829,832 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.
4 Güter-Motorbooten	
4 Rheinkähnen mit zusammen ungefähr 4 200 t Tragfähigkeit.	

Im Jahre 1927 sind befördert worden:

zu Berg:	127 623 t
zu Tal:	65 937 t
zusammen	193 650 t

Johs. Otten & Zoon's Transport-Gesellschaft in Rotterdam.

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

Im Jahre 1927 sind zu Berg befördert worden: 556 760 t Güter.

Naamlooze Vennootschap Standard Transport Maatschappij in Rotterdam

beförderte	zu Berg:	952 876 t Güter
	zu Tal:	523 323 t »
	zusammen:	1 476 199 t »

E. Belgien.

Société Anonyme de Transports Plouvier & Cie

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 81 Rheinkähnen mit zusammen 88 236 t Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1927 sind befördert worden :

zu Berg :	482 967 t
zu Tal :	<u>582 003 t</u>
zusammen .	1.064 970 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 :

51 Rheinkähnen mit zusammen 57 000 t Tragfähigkeit,

Es sind durch die Gesellschaft befördert worden im Jahre 1927 :

zu Berg :	289 000 t
zu Tal :	<u>325 000 t</u>
zusammen .	614 000 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 1927 sind befördert worden :

zu Tal : 135.600 t.

Société d'expédition et de navigation « Navex ».

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 10 Kähnen mit 6 240 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1927 sind befördert worden .

zu Berg	37 000 t
zu Tal	<u>43 000 t</u>
zusammen	80 000 t

IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.¹⁾

1. **Schweiz.** — Aus besonderen Gründen enthalten die Frachtsätze für Rheintransporte bis nach Basel meist auch die Umschlagkosten in Basel. Es wird fast immer ein fester Frachtsatz ohne Ausscheidung in Kahnfracht und Schlepplohn vereinbart; deshalb lassen sich auch für die drei vorgeschriebenen Schiffsgrößen keine getrennten Angaben machen. Bei den Benzin- und Petroleumtransporten können aus den im letztjährigen Bericht angegebenen Gründen keine Angaben gemacht werden.

Auf der Strecke Rotterdam-Basel (830 km) wurden bei Stückgütern auf der Bergfahrt Frachten von Fr. 13,— bis Fr. 17,— je nach Gut, inklusive Umschlag von Waggon auf Schiff in Basel, notiert; bei Massengütern, namentlich Getreide Fr. 13,20 bis Fr. 14,—. Die Talfrachten betragen inklusiv Umschlag in Basel für Massengüter Fr. 6,— bis Fr. 8,—.

Auf der Strecke Duisburg-Basel (610 km) wurden für Kohlenfrachten Fr. 9,— bis Fr. 10,— ohne Umschlagskosten in Basel verzeichnet. Die Talfrachten werden mit Fr. 4,— bis Fr. 5,— angegeben.

2. **Frankreich.** — Es ist schwierig, sich genaue Auskünfte über die Frachten zu beschaffen, da dieselben je nach der Art der Ware und der Natur des Transportes mittels Kahn oder mittels Motorboot schwanken, gewisse Transporte, wie z. B. Petroleum, werden auf Schiffen ausgeführt, die den Petroleumfirmen gehören. Es ist deshalb nicht möglich, den Frachtsatz zu kennen.

Im allgemeinen scheinen jedoch die in 1927 abgeschlossenen Frachten wenig Festigkeit aufgewiesen zu haben und unverkennbar zurückgegangen zu sein.

b) Versicherungswesen.

1. **Schweiz.** — Im allgemeinen kann gesagt werden, dass die ausserordentlich ungünstigen Fahrwasserverhältnisse auf der Strecke Strassburg-Basel hohe Prämien verursachen. Die Kasko-Versicherung für die Schweizerkähne wird meist auf Jahresfrist abgeschlossen. Die von hiesigen Reedereien für die Basler Fahrt gemieteten Kähne sind meist nur für die Rheinstrecke vom Meerhafen bis Mannheim, zum Teil auch bis Strassburg, versichert und sind dann mit hohen Prämienätzen für die Oberrheinstrecke weiter zu versichern. Die Prämienätze für die Güter sind im vergangenen Jahr allgemein erhöht worden, nachdem im Jahre 1926 eine Ermässigung eingetreten war.

¹⁾ Die Beilagen befinden sich auf Seite 325.

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

2. Frankreich.

1. Kaskoversicherung für Schiffe.

Die Kaskoversicherung für rheinische Kähne und Dampfer hat im Jahre 1927, im Vergleich zum Jahre 1926, keine Veränderungen erlitten.

Wir haben über die schwierige Lage dieser Versicherung, sowie über die den Versicherungsgesellschaften verbleibenden, sehr geringen Ergebnisse bereits berichtet. Die Gründe hierfür sind zahlreich. Ohne auf Einzelheiten eingehen zu wollen, kann man sagen, dass die Ergebnisse der Kaskoversicherung schlecht bleiben werden, solange das Missverhältnis zwischen den bezahlten Schäden und den erhobenen Prämien bestehen bleibt.

Dieses Missverhältnis schwankt natürlich je nach den Versicherten und es ist darum sehr schwer, einen Durchschnitt festzustellen. Aber man kann ruhig behaupten, dass die Kaskoversicherungsprämien durchschnittlich durch die bezahlten Unfälle verschlungen werden.

Die grösste Zahl dieser Unfälle setzt sich aus besonderen Havereien zusammen, die durch Zusammenstoss oder Scheitern entstanden sind. Diese Schäden sind nicht immer bedeutend, aber sie benötigen grössere Reparaturen und haben grösstenteils zur Folge, dass der Kahn auf die Werft geschleppt werden muss.

Totalverluste sind sehr selten. Die französischen Versicherungsgesellschaften haben im Jahre 1927 nur deren 2 zu erleiden gehabt.

Die Mittel, um diese Lage zu verbessern, sind zahlreich, aber bis zum heutigen Tage konnte eine Einigung über die Wirksamkeit dieser Lösungen nicht stattfinden.

2. Transportversicherung.

Die Versicherung der an Bord der rheinischen Kähne geladenen Güter hat im Vergleich zu den Vorjahren eine leichte Besserung erfahren. Einer der Gründe dieser Besserung besteht darin, dass die rheinischen Reedereien einen viel rationelleren Betrieb ihrer Flotte erzielt haben. Die Anstrengungen, die von den französischen Schiffahrtsgesellschaften auf dem Rhein gemacht worden sind, um die Zahl der Güterschäden zu verringern, sind besonders hervorzuheben. Ein Schiffpersonal mit grösserer Erfahrung, eine längere Praxis und vor allem eine sehr strenge Kontrolle haben es den Reedereien ermöglicht, die Zahl der besonderen Güterhavereien sehr zu vermindern. Sogar bei Versicherungsbedingungen, die alle besonderen Havereien decken, kommen selten bedeutende Schäden vor.

Massengüter werden fast immer zu f. p. a. Bedingungen, d. h. „frei von besonderer Haverei“, versichert, es sei denn, dass diese Havereien das Ergebnis eines ausgesprochenen Schiffsunfalles sind. Manchmal sind sie zu Bedingungen „tous risques“, — (gegen alle Gefahren) versichert, deren Ergebnis hängt dann natürlich von den Reedereien ab. Aber die Mehrzahl der französischen Reedereien haben sehr lobenswerte Anstrengungen gemacht, um die besonderen Güterhavereien zu mildern und zu vermindern.

Stückgüter sind fast immer zu Bedingungen „avaries particulières incluses“, (einschl. besonderer Haverei) versichert. Bei dieser Art Güter, insbesondere bei den auf Güterbooten beförderten, verursachen besondere Haverei, Diebstahl und fehlende Güter Schäden von unterschiedlicher Höhe.

Im ganzen genommen ist aber ein merklicher Fortschritt in der Transportversicherung zu verzeichnen. Die Prämien, die eine so wichtige Rolle in der Lage des Marktes spielen, konnten auf annehmbare Sätze gebracht werden, und diese Verbesserung hat einen günstigen Einfluss nicht nur auf den Wert der Versicherung, sondern auch auf die kaufmännische Entwicklung der Rheinschiffahrt, die mehr und mehr zur Einfuhr von Stückgütern und wertvollen Waren reizt, ausgeübt.

3. Deutschland. — Der Geschäftsumfang der Kasko-Versicherungsgesellschaften ist im Jahre 1927 im Wesentlichen derselbe gewesen wie im Jahre 1926.

a) Der Schiffsversicherungsgesellschaft A. G. „Harmonie“ in Koblenz gehörten am Ende 1927 144 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 173 805 t an. Die Versicherungsprämien für das Jahr 1927 betragen 0,40 niederländische Gulden für die Tonne. Der Versicherungswert der 144 Schiffe betrug 5 302 600 niederländische Gulden.

b) Bei der Schifferhülf-Gesellschaft « Germania » in Duisburg-Ruhrort waren am Ende 1927 124 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 136 919 t und einer Versicherungssumme von 8 445 000 Mk. versichert. An Prämien wurde $1\frac{1}{2}\%$ der Versicherungssumme erhoben.

c) Bei der Schifferhülf-Gesellschaft « Vater Rhein » in Duisburg-Ruhrort waren am 31. Dezember 1927 67 Kähne mit 76 313,1 t Gesamttragfähigkeit versichert. Der Beitrag betrug eine Mark für die Tonne Tragfähigkeit.

d) Bei der Hülfsgesellschaft « Gute Hoffnung » in Ruhrort waren Ende 1927 67 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 72 315 t versichert. Der Beitrag betrug 1,10 Mark für die Tonne.

e) Bei der Kasko-Versicherungsgesellschaft « Jus et Justitia » in Mannheim waren am 31. Dezember 1927 224 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 210 333 t und einer Gesamtversicherungssumme von 6 871 800 niederländische Gulden versichert. Die Kaskoversicherungsprämie betrug für das Jahr 1927 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 25 deutschen und schweizerischen Transport-Versicherungsgesellschaften. Die geschäftsführende Gesellschaft ist die Providentia, Frankfurter Versicherungsgesellschaft in Frankfurt a. Main.

4. Niederland. — In Niederland sind die Schiffe grösstenteils gegen feste Prämie auf Börsenpolice versichert, desgleichen bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungs-Gesellschaften.

5. Belgien. — Keine Angaben.