

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257711](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257711)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der aussergewöhnliche Frost, welcher die Schifffahrt einen Monat vollständig stillgelegt hat, ist merkwürdigerweise ohne grossen Einfluss auf die Entwicklung der Rheinschifffahrt im Jahre 1929 geblieben, und zwar hat der Gesamtverkehr auf dem Rhein, der rd. 74.900.000 t beträgt (Vorjahr: rd. 71.400.000 t.; 1927: rd. 76.100.000 t.), um rund 3.500.000 t zugenommen. Auch der Hafenverkehr, der rd. 132 Millionen beträgt (1928: rd. 124.200.000 t.; 1927: rd. 133.500.000 t) hat um rd. 7 Millionen Tonnen zugenommen, dagegen hat der Durchgangsverkehr mit den Nebenflüssen und Kanälen oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze einen Rückgang zu verzeichnen und zwar von rd. 850.000 t (von rd. 17.880.000 t in 1929 gegen 18.700.000 t im Vorjahre). Im einzelnen betrachtet, weisen die meisten Rheinhäfen eine mehr oder weniger grosse Zunahme auf, so ist z. B. Mannheim von rd. 5.600.000 t auf rd. 5.700.000 t gelangt, Duisburg-Ruhrort von rd. 22.300.000 t auf rd. 24.400.000 t, Rotterdam von rd. 29.700.000 t auf rd. 32.600.000 t und Gent von rd. 900.000 t auf rd. 1.300.000 t. Einen Rückgang im Verkehr haben zu verzeichnen u. a. Strassburg von rd. 5.240.000 t auf rd. 4.700.000 t, Mainz von rd. 1.990.000 t auf rd. 1.700.000 t, Leverkusen von rd. 600.000 t auf rd. 500.000 t, Antwerpen von rd. 5.400.000 t auf rd. 4.400.000 t.

Was den Verkehr an der deutsch-niederländischen Grenze betrifft haben sowohl der Talverkehr als auch der Bergverkehr gegen das Vorjahr eine Zunahme zu verzeichnen: der Talverkehr ist von rd. 28.220.000 t auf rd. 29.700.000 t, und der Bergverkehr von rd. 21.400.000 t auf rd. 23.300.000 t gestiegen. Der Verkehr mit den belgischen Häfen hat in der Richtung nach Belgien hin zugenommen, dagegen in der Richtung von Belgien her abgenommen und zwar ist der Verkehr nach Belgien von rd. 6.300.000 t auf rd. 7.100.000 t gestiegen und der Verkehr von Belgien von rd. 2.700.000 t auf rd. 2.100.000 t zurückgegangen. Dem bereits erwähnten Rückgang im Gesamtdurchgangsverkehr mit den Nebenflüssen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze liegt die beträchtliche Verminderung des Verkehrs mit dem Main und dem Rhein-Herne-Kanal zu Grunde. Der Verkehr mit dem Main ist um rd. 460.000 t, der Verkehr mit dem Rhein-Herne-Kanal um rd. 470.000 t zurückgegangen.

Der in den Beilagen I zu IV, A, a, Seite 173 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 werden, was die niederländischen Häfen betrifft, die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr, und was die belgischen und nordfranzösischen Häfen betrifft, die in diesen Häfen aufgestellten Lokal-Statistiken verwendet.

Diese letzten Verkehrsziffern werden auch nach den in Emmerich und Lobith aufgestellten Statistiken angegeben, wodurch eine Gegenüberstellung derselben ermöglicht wird.

¹⁾ Die Karten hinter Seite 375 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—1928.

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 werden die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet.

In den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 180, Nr. 1-33) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

I. Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe 1, Seite 180, betrug in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen.

	1929	1928	
die Zufuhr	36.646.247 t	35.627.269 t	mithin 1929 mehr 1.018.978 t
die Abfuhr	33.789.939 t	31.676.387 t	mithin 1929 mehr 2.113.552 t
Zusammen	70.436.186 t	67.303.656 t	mithin 1929 mehr 3.132.530 t

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 3 % gegen 8 % Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 7 % gegen 6 % Abnahme im Vorjahr, im ganzen 5 % Zunahme gegen 8 % Abnahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen :

	1929	1928	
der Verkehr zu Berg ...	41.421.867 t	39.459.301 t	mithin 1929 mehr 1.962.566 t
der Verkehr zu Tal	29.014.319 t	27.844.355 t	mithin 1929 mehr 1.169.964 t
Zusammen	70.436.186 t	67.303.656 t	mithin 1929 mehr 3.132.530 t

mithin in der Richtung zu Berg 5 % Zunahme, in der Richtung zu Tal 4 % Zunahme, gegen 8 % Abnahme im Vorjahr.

II. Der Verkehr in den minderwichtigen französischen und deutschen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen, betrug in 1929, nach Beilage 1 zu IV, A, a :

	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtsumme
36. in Frankreich	— 460	—	460
37. in Baden	96 274	60 004	156 278
38. in Bayern	50 086	647 533	697 619
39. in Hessen	95 577	472 265	567 842
40. in Preussen	1 220 670	5486 733	6707 403
Zusammen ..1929	1 463 067	6 666 535	8 129 602
gegen ..1928	1 035 526	5 779 172	6 814 698

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

im Berichtsjahr..... 78.565.788 t.

im Vorjahr..... 74.118.354 t.

mithin in 1929 mehr 4.447.434 t.

also ergibt sich eine Zunahme von 6 %, gegen 6 % Abnahme im Vorjahr.

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

	1929	1928	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	29.744.135 t.	28.223.713 t.	mithin 1929 mehr 1.520.422 t
Abfuhr nach dem Rhein, ober- halb der deutsch - niederländischen Grenze	23.345.180 t.	21.453.677 t.	mithin 1929 mehr 1.891.503 t.
Zusammen	53.089.315 t.	49.677.390 t.	mithin 1929 mehr 3.411.925 t.

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 7 %, gegen 8 % Abnahme im Vorjahr
In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr um 5 %, in der Abfuhr nach dem Rhein hin
um 9 % zugenommen, gegen 4 % und 12 % Abnahme im Vorjahr.

Nimmt man für diesen Verkehr ausschliesslich die Zahlen von Lobith, dann beträgt:

die Zufuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 30.022.706 t.

die Abfuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 24.142.016 t.

54.164.722 t.

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

Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Ant- werpen	60. Gent	61. Brüssel	62. See- brücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Nord- französische Häfen (Maas)	65. Nord- französische Häfen (Schelde)	66. Andere nordfranzö- sische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	2 975 688	1 575 786	174 435	2 141	2 454 561	113 558	101 261	8 227
Lobith	3 510 097	1 264 189	239 743	62 888	2 203 591	230 603	172 262	6 289

	Gesamtzufuhr der belgischen Häfen	Gesamtzufuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtzufuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	7 182 611	223 046	7 405 657
Lobith	7 280 508	409 154	7 689 662

Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Ant- werpen	60. Gent	61. Brüssel	62. See- brücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Nord- französische Häfen (Maas)	65. Nord- französische Häfen (Schelde)	66. Andere nordfranzö- sische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	1 459 532	290 686	88 957	—	285 594	6 193	11 578	2 600
Lobith	2 122 537	371 040	55 177	558	374 672	—	17 992	—

	Gesamtabfuhr der belgischen Häfen	Gesamtabfuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtabfuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	2 124 769	20 371	2 145 140
Lobith	2 923 984	17 992	2 941 976

Die Lobither Zahlen geben also ein + von 284.005 t für die Zufuhr und ein + von
796.836 t für die Abfuhr.

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:

	1929	1928		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	189.476 t	276.368 t	mithin 1929 weniger	86.892 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	156.704 t	193.735 t	» 1929 weniger	37.031 t
Zusammen	346.180 t	470.103 t	mithin 1929 weniger	123.923 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein um 32 %, in der Abfuhr um 19 %, im ganzen um 27 % abgenommen, gegen 20 % Abnahme im Vorjahr.

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:

	1929	1928		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	29.933.611 t	28.430.411 t	mithin 1929 mehr	1.503.200 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	23.501.884 t	21.841.147 t	» 1929 mehr	1.660.737 t
Zusammen	53.435.495 t	50.271.558 t	mithin 1929 mehr	3.163.937 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 9 %, gegen 8 % Abnahme im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 5 %, in der Abfuhr 9 %, gegen 4 % und 12 % Abnahme im Vorjahr.

Der Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen des Rheins und den in diesen Strom einmündenden Kanälen oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1 zu IV, A, b, Seite 291:

	1929	1928		
Durchfuhr vom Rhein	6.917.453 t	6.784.188 t	mithin 1929 mehr	133.265 t
Durchfuhr nach dem Rhein	10.948.560 t	11.932.364 t	» 1929 weniger	983.804 t
zusammen	17.866.013 t	18.716.552 t	mithin 1929 weniger	850.539 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 5 %. Die Zunahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 2 %, und die Abnahme in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 8 %.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs) 53.435.495 t den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 78.565.788 t

so ergibt sich im Jahre 1929 als Gesamthafenverkehr 132.001.283 t
gegen 1928 124.389.912 t
Sonach 1929 mehr 7.611.371 t

oder 6 % Zunahme, gegen 7 % Abnahme im Vorjahre.

¹⁾ Diese Zahlen stimmen mit den im Jahresbericht 1928 angegebenen nicht überein, da der Verkehr des Hüniger Kanals in Abzug gebracht wurde.

Stapfelweise Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1933) in Tausend

Rechnet man zu dem Gesamthafenverkehr mit 132.001 283 t
 den Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichtsjahr 17.866.013 t
 zusammen ... 149.867 296 t

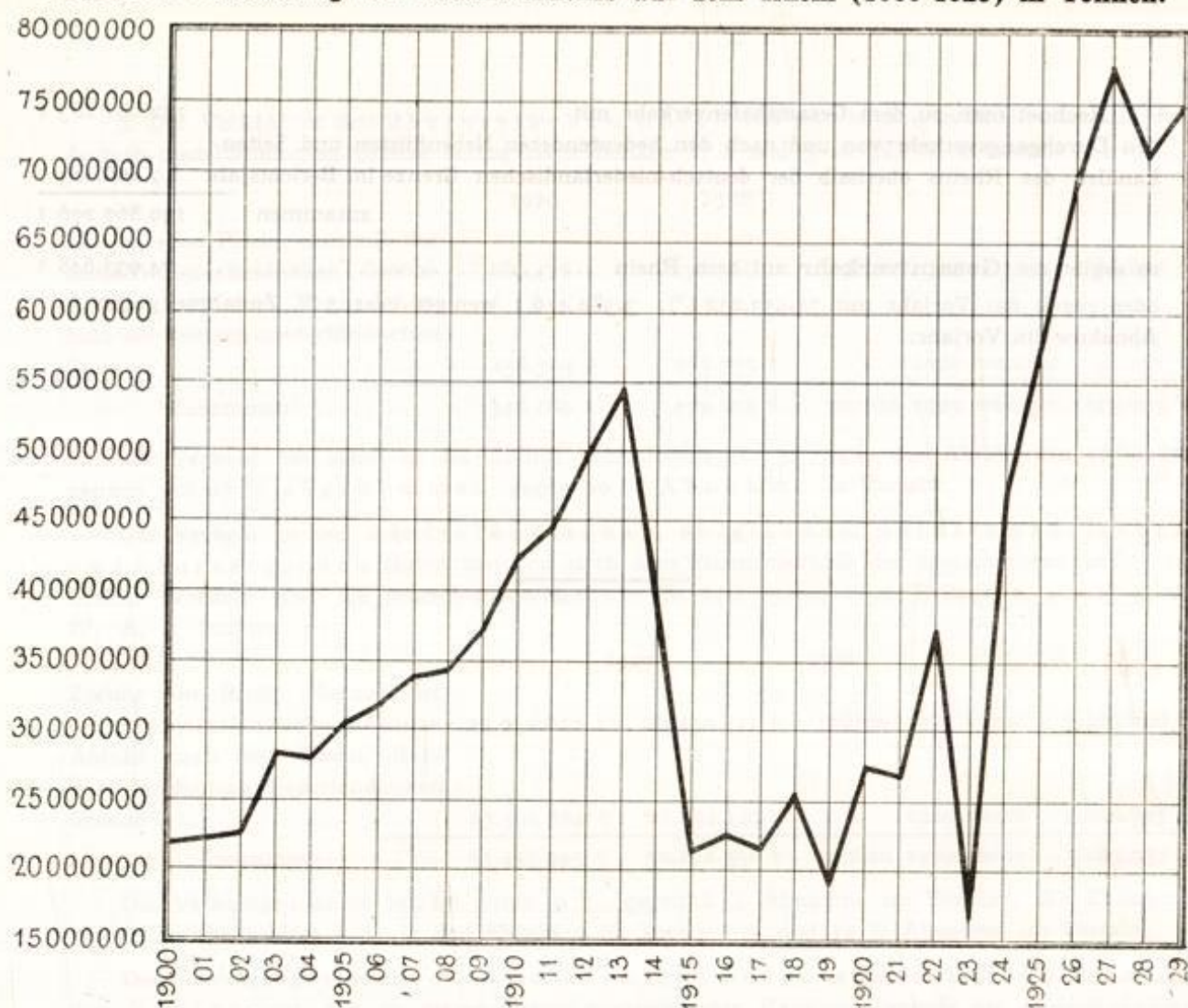
so ergibt der Gesamtverkehr auf dem Rhein 74.933.648 t
 oder gegen das Vorjahr mit 71.553.232 t¹⁾, 3.380.416 t weniger oder 5 % Zunahme gegen 6 % Abnahme im Vorjahr.



Verkehrsjahr	Verkehr	Verkehr	Verkehr
1900	68.000	68.000	68.000
1901	69.000	69.000	69.000
1902	70.000	70.000	70.000
1903	71.000	71.000	71.000
1904	72.000	72.000	72.000
1905	73.000	73.000	73.000
1906	74.000	74.000	74.000
1907	75.000	75.000	75.000
1908	76.000	76.000	76.000
1909	77.000	77.000	77.000
1910	78.000	78.000	78.000
1911	79.000	79.000	79.000
1912	80.000	80.000	80.000
1913	81.000	81.000	81.000
1914	82.000	82.000	82.000
1915	83.000	83.000	83.000
1916	84.000	84.000	84.000
1917	85.000	85.000	85.000
1918	86.000	86.000	86.000
1919	87.000	87.000	87.000
1920	88.000	88.000	88.000
1921	89.000	89.000	89.000
1922	90.000	90.000	90.000
1923	91.000	91.000	91.000
1924	92.000	92.000	92.000
1925	93.000	93.000	93.000
1926	94.000	94.000	94.000
1927	95.000	95.000	95.000
1928	96.000	96.000	96.000
1929	97.000	97.000	97.000
1930	98.000	98.000	98.000
1931	99.000	99.000	99.000
1932	100.000	100.000	100.000
1933	101.000	101.000	101.000

¹⁾ siehe Fussnote Seite 40.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1929) 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	16 534 186
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
1928	124 389 912	18 716 552	71 553 232
1929	132 001 283	17 866 013	74 933 648
1929 gegen 1928	mehr weniger 7 611 371	— 850 539	3 380 416

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	601	—	601	—	7 138	7 138	7 739
1928	17 080	—	17 080	—	6 128	6 128	23 208
Mithin 1929	mehr ...	—	—	—	1 010	1 010	—
	weniger	16 479	16 479	—	—	—	15 469

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 96 %, in der Abfuhr um 16 %, im ganzen um 67 % abgenommen.

Der Schiffsgüterverkehr in Basel ist durch die ausserordentlich ungünstigen Wasserstände im Berichtsjahr stark beeinträchtigt worden. Wären normale Wasserstandsverhältnisse zu verzeichnen gewesen, so wäre die Verkehrsmenge, (Kanal- und Rheinschiffahrtsverkehr zusammen) zweifellos um einige hunderttausend Tonnen grösser ausgefallen.

2. Strassburg³⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	2 730 967	2 991	2 733 958	—	2 027 894	2 027 894	4 761 852
1928	2 676 893	2 108	2 679 001	4 347	2 562 829	2 567 176	5 246 177
Mithin 1929	mehr	54 074	54 957	—	—	—	—
	weniger	—	—	4 347	534 975	539 282	484 325

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2 % zu-, in der Abfuhr um 21 % ab-, im ganzen um 9 % abgenommen.

¹⁾ Siehe Liste Seite 171.

²⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Basel nach dem Hüniger Kanal hat 48 268 t (1928: 39 315 t) betragen, der Verkehr von dem Hüniger Kanal nach Basel 561 560 t (1928: 409 266 t). (Siehe Beilage S. 313.)

³⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Marne-Kanal hat 418 441 t (1928: 465 623 t) betragen, der Verkehr von dem Rhein-Marne-Kanal nach Strassburg 306 473 t (1928: 414 581 t); der Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Rhône-Kanal betrug 709 189 t (1928: 637 512 t), der Verkehr von dem Rhein-Rhône-Kanal nach Strassburg 161 027 t (1928: 135 507 t). (Siehe auch Seite 313.)

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1928-1929) in Tonnage

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1929	1928	
	t	t	t
Hafer	72 999	45 239	+ 27 760
Holz	55 692	18 488	+ 37 204
Steinkohlenkoks	235 091	130 715	+ 104 376
Derivate der Mineralöle	124 554	79 922	+ 44 632
Weizen	434 614	468 626	- 34 012
Düngemittel	32 201	49 171	- 16 970
Steinkohle	1327 939	1379 841	- 51 902
Braunkohlenbriketts	175 639	209 037	- 33 418
	Abfuhr:		
Eisenerze	1122 069	1618 201	- 496 132
Soda	114 291	139 750	- 25 459

Im Allgemeinen hat der Verkehr in 1929 unter den ungünstigen Bedingungen, die der Rhein der Schifffahrt bot, gelitten.

Der Wasserstand des Rheins ist infolge des Frostes gesunken, sodass im Monat Januar die Schiffe Strassburg nur zur Hälfte abgeladen, erreichen konnten. Vom 7. Februar bis zum 10. März hat das Eis die Schifffahrt völlig zum Stillstand gebracht und diese konnte sich erst wieder am 1. April 1929 voll entfalten.

Im September hat die Trockenheit ein Fallen der Rheinwasserstände verursacht und hierdurch die Schifffahrt ganz bedeutend behindert. Im November und Dezember, die für die Jahreszeit verhältnismässig günstige Wasserstände aufwiesen, haben andauernde Nebel die Fahrt der Schiffe beeinträchtigt.

Ausserdem hat ein Streik der Hafendarbeiter von Strassburg vom 29. Mai bis zum 2. August 1929 Verkehrsstörungen hervorgerufen.

Eisenerze: Die Abnahme des Erzverkehrs war teilweise durch den Eisstand des Stromes und auch durch das Fehlen von Vorräten in den Hütten hervorgerufen. Letztere haben sich während des Stilliegens der Schifffahrt an die Eisenbahnen wenden müssen.

Kali: Der Rückgang dieses Verkehrs hat seine Ursache in der auf dem Kalimarkte herrschenden Unlust und dem allgemeinen schleppenden Gang der Umsätze in diesen Produkten; die Schifffahrtsschwierigkeiten haben ebenfalls zu der Verminderung der über den Hafen von Strassburg geleiteten Mengen von Kali beigetragen.

Baumaterialien und Eisen: Die Verminderung der Zufuhr von Baumaterialien und Eisen war durch die Aufhebung des Dawesplanes und dem damit zusammenhängenden Aufhören der Sachlieferungen seitens der deutschen Wirtschaft bedingt.

Holz: Die Zunahme des Verkehrs ist die Folge eines neuen Zustromes nordischer Faserhölzer, die für die Papiermühlen und Zellstoffabriken der Schweiz bestimmt sind.

Derivate der Mineralöle: Die Zunahme des Verkehrs der Derivate der Mineralöle ist nicht so bedeutend wie die Zunahme ihres Verbrauchs im Hinterland des Strassburger Hafens in 1929. Dieser Unterschied erklärt sich dadurch, dass die Winterhäfen während der Eisgänge auf dem Rhein den Petroleumkähnen im Prinzip verschlossen waren und dass deshalb das Risiko und dementsprechend die Versicherungssätze für den Transport von Derivaten der Mineralöle ausserordentlich stiegen und sehr bedeutende Mengen von der Beförderung auf dem Rhein abgedrängt haben.

Getreide: Der Verkehr in Getreide weist nur 1 % Zunahme gegenüber dem Vorjahre auf.

3. Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1929	1 205 758	20 993	1 226 751	140 398	172 593	312 991	1 539 742	
1928	788 115	17 290	805 405	10 524	140 153	150 677	956 082	
Mithin 1929	mehr weniger	417 643	3 703	421 346	129 874	32 440	162 314	583 660

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 52 %, in der Abfuhr um 108 %, im ganzen um 61 % zugenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff¹⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 118 711 t. (1928: 4 391 t), zu Tal: 8 738 t. (1928: 910 t); demnach zusammen: 127 449 t. (1929: 5 301 t); in der Abfuhr zu Berg: 131 770 t. (1928: 4 153 t), zu Tal: 9 941 t. (1928: 1 161 t), demnach zusammen: 141 711 t. (1928: 5 314 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 269 160 t. (1928: 10 615 t) und haben sonach in der Zufuhr um 230%, in der Abfuhr um 257% und im ganzen um 244% zugenommen. (Siehe die Ursache dieser ausserordentlichen Zunahme auf Seite 46.)

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, sind besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1929	1928	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Weizen	zu Berg	193 980	153 214	+ 40 766
Gerste	zu Berg	13 997	27 358	- 13 361
Hafer	zu Berg	65 887	25 458	+ 40 429
Zucker	zu Berg	30 391	7 932	+ 22 459
Holz	zu Berg	85 396	26 615	+ 58 781
Roheisen	zu Berg	40 283	18 550	+ 21 733
Steinkohlen	zu Berg	370 479	301 318	+ 69 161
Steinkohlenkoks	zu Berg	140 111	25 767	+ 114 344
Braunkohlenbriketts	zu Berg	34 277	15 666	+ 18 611
Rohstoffe, Halbfabrikate etc.	zu Berg	16 756	4 325	+ 12 431
Abfuhr:				
Weizen	zu Berg	27 491	310	+ 27 181
Steinkohlen	zu Berg	25 716	5 235	+ 20 481
Steinkohlenkoks	zu Berg	25 877	—	+ 25 877
Rohstoffe, Halbfabrikate etc.	zu Berg	13 124	305	+ 12 819
Kali-Dünger	zu Tal	48 783	25 872	+ 22 911
Kohlen	zu Tal	1 349	19 887	- 18 538

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr.

Allgemein kann gesagt werden, dass die Zunahme sowohl in der Zufuhr wie in der Abfuhr bei Weizen, Hafer, Zucker, Rundholz, Roheisen, Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Braun-

¹⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

kohlenbriketts und Rohstoffen Halbfabrikaten im Jahr 1929 auf den ungünstigen Wasserstand des Oberrheins oberhalb Kehl zurückzuführen ist, der zu einem verstärkten Umschlag auf die Bahn nach und von der Schweiz Veranlassung gab. Ferner hat der Hafentarbeiterstreik in Strassburg vom Monat Mai bis August 1929 zu dem erhöhten Umschlagsverkehr beigetragen. Die Gründe für den Rückgang in der Gerstenzufuhr, Rhein zu Berg und für den Rückgang der Kohlenabfuhr, Rhein zu Tal waren nicht zu ermitteln.

5. Karlsruhe.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	2 020 223	15 208	2 035 431	2 673	293 117	295 790	2 331 221
1928	1 898 250	28 518	1 926 768	911	241 216	242 127	2 168 895
Mithin 1929	121 973	—	108 663	1 762	51 901	53 663	162 326
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	13 310	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6 %, in der Abfuhr um 22 %, im ganzen um 8 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1929	1928	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Schnittholz	zu Berg	6 246	22 188	— 15 942
Steinkohlen	Berg u. Tal	937 901	970 971	— 33 070
Koks	zu Berg	237 373	170 621	+ 66 752
Braunkohlenbriketts	zu Berg	562 537	455 688	+ 106 849
Abfuhr:				
Schnittholz	zu Tal	130 478	104 600	+ 25 878
Alteisen, Eisen und Stahlbruch	zu Tal	94 797	82 452	+ 12 345

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr.

Schnittholz: Die Abnahme der Schnittholzzufuhr ist darauf zurückzuführen, dass die Preise für inländisches Holz im Jahre 1929 zurückgingen und dementsprechend sich die Nachfrage nach ausländischem Holz verringerte.

Steinkohlen: Die Steinkohlezufuhr ist im Jahre 1929 hauptsächlich zurückgegangen, weil eine geringere Nachfrage in der Grossindustrie infolge ungünstigerer wirtschaftlicher Konjunktur sich in einer verminderten Nachfrage auswirkte.

Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts: Die überaus starke und anhaltende Frostperiode im Jahre 1929 hatte einen ausserordentlich grossen Verbrauch von Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts, insbesondere für den Hausbrand, im Gefolge.

Abfuhr.

Schnittholz: Die günstigen Preise für inländisches Holz vermochten den ausländischen Wettbewerb zurückzudrängen und brachten eine Erhöhung der Schnittholzabfuhr.

Alteisen, Eisen und Stahlbruch. Die Einfuhr von ausländischen Erzen war gegenüber dem Jahre 1928 geringer im Jahr 1929, weshalb in diesem Jahr die Nachfrage nach inländischem Alteisen, Eisen und Stahlbruch sich verstärkte. Die Abfuhr weist daher in dieser Gütergattung eine Steigerung auf.

6. Mannheim ¹⁾

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	4 682 377	249 294	4 931 671	129 924	651 755	781 679	5 713 350
1928	4 650 582	251 767	4 902 349	147 703	622 271	769 974	5 672 323
Mithin 1929	mehr weniger	31 795 —	29 322 —	— 17 779	29 484 —	11 705 —	41 027 —

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

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff ²⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 102 360 t (1928: 109 032 t), zu Tal: 2023 t (1928: 4208 t), demnach zusammen: 104 383 t (1928: 113 240 t), in der Abfuhr zu Berg: 60 963 t (1928: 79 239 t), zu Tal: 69 063 t (1928: 98 963 t), demnach zusammen: 129 756 t (1928: 178 202 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 234 139 t (1928: 291 442 t) und haben sonach in der Zufuhr um 8 %, in der Abfuhr um 27 %, im ganzen um 20 % zugenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1929 u. 1928:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1929 t	1928 t	1929			1928 zu- sammen t	1929			1928 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Ha- fenanlagen ohne Rheinauhafen...	3 901 553	3 956 873	2 929 510	234 667	3 164 177	3 230 648	125 432	611 944	737 376	726 225
Rheinauhafen...	1 811 797	1 715 450	1 752 867	14 627	1 767 494	1 671 701	4 492	39 811	44 303	43 749
Zusammen...	5 713 350	5 672 323	4 682 377	249 294	4 931 671	4 902 349	129 924	651 755	781 679	769 974

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1929		1928		Zu- oder Abnahme t
		t	t	t	t	
Weizen	zu Berg	412 466	491 378	—	78 912	
Mais	zu Berg	38 006	64 583	—	26 577	
Hülsenfrüchte	zu Berg	14 068	54 651	—	40 583	
Sämereien, auch Ölsamen	zu Berg	68 603	29 262	+	39 341	
Thomasschlacken (Rheinau)	zu Berg	115 859	38 278	+	77 581	
Rundholz, Rollenholz, Stämme etc.	zu Berg	287 930	312 447	—	24 517	

¹⁾ Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Mannheim nach dem Neckar mit 48 190 t (1928: 56 997 t) und der von dem Neckar nach Mannheim mit 72 411 t (1928: 97 488 t). (Siehe auch S. 313.)

²⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

		t	t	t
Bauholz gesägt, Bretter, Balken	zu Berg	37 366	48 985	- 11 619
Schwefelkies	zu Berg	57 313	71 027	- 13 714
Eisen und Stahl, in Stäben geformt etc..	zu Berg	39 353	54 090	- 14 737
Petroleum und Mineralöle	zu Berg	33 828	49 211	- 15 383
Benzin, Gasolin, Naphta etc.	zu Berg	132 361	121 802	+ 10 559
Rohstoffe, Halbfabrikate, Kopra, Palmnüsse etc. ...		68 801	49 120	+ 19 681
Steinkohlen	zu Berg	1889 633	1837 892	+ 51 741
Steinkohlenkoks	zu Berg	387 392	357 384	+ 30 008
Braunkohlenbriketts	zu Berg	529 670	457 140	+ 72 530
Steine, Kies etc.	zu Berg	212 945	187 139	+ 25 806
Erde, Sand etc.	zu Berg	6 735	19 892	- 13 157
Steine, Kies etc.	zu Tal	217 521	195 519	+ 22 002
Steinkohlen	zu Tal	21 182	41 472	- 20 290
Zucker, roh und raffiniert	zu Tal	33 783	45 997	- 12 214
Abfuhr:				
Mehl	zu Tal	39 097	46 131	- 7 034
Salz	zu Tal	194 801	182 248	+ 12 553
Zellstoff etc.	zu Tal	40 024	33 656	+ 6 368
Pflastersteine	zu Tal	20 039	277	+ 19 762
Zement	zu Tal	63 208	71 866	- 8 658
Weizen	zu Berg	25 070	33 441	- 8 371

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten :

Z u f u h r : Die Abnahme in der Zufuhr an Weizen, Mais und Hülsenfrüchten ist auf die gute Inlandsernte 1929 zurückzuführen.

Die gesteigerte Zufuhr von Sämereien und Ölsamen ist auf die grössere Nachfrage in diesem Artikel zu erklären.

Thomasmehl war im Jahre 1929 stärker begehrt, was sich in einer erhöhten Zufuhr auswirkte.

Der Verkehrsrückgang bei Rundholz, Brettern, Balken etc. hat in der geringeren Bautätigkeit seine Ursachen.

Die vom Jahre 1928 übernommenen Lagerbestände an Schwefelkies bedingten eine geringere Zufuhr.

Die verminderte Zufuhr an Eisen und Stahl ist eine Folge der unbefriedigenden Wirtschaftslage, die für diesen Artikel keinen grossen Absatz aufkommen liess.

Die allmählich immer geringer werdende wirtschaftliche Bedeutung des Petroleums drückt sich in seiner ständig verminderten Zufuhr aus, wo hingegen die Zunahme bei Betriebsstoffen, Benzin, Gasolin usw., sich ohne weiteres durch die starke Zunahme der Kraftfahrzeuge erklären lässt.

Die erhöhte Zufuhr an Halbfabrikaten, Kopra, Palmnüssen ist auf den erhöhten Verbrauch der Margarinefabriken zurückzuführen.

Die erhöhte Zufuhr von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts geschah als Folge des vorausgegangenen strengen Winters, um die geräumten Lager aufzufüllen, sowie zur Eindeckung des kommenden Winterbedarfs.

Infolge gesteigerter Strassenbauten war der Verbrauch an Kies und Steinen grösser.

Die Abnahme bei Sand ist auf die geringere Bautätigkeit zurückzuführen.

Die geringere Zufuhr von Zucker ist als Folge der Eisperiode im Anfang des Jahres anzusehen, welcher Ausfall später nicht mehr eingeholt werden konnte.

Abfuhr: Die Abnahme in der Mehlabfuhr ist durch den geringeren Absatz zu erklären.

Die erhöhte Zellstoffabfuhr dürfte durch günstigen Absatz hervorgerufen sein.

Die zunehmende Abfuhr von Pflastersteinen erfolgte auf Grund von Reparationslieferungen.

Die Abnahme der Zementabfuhr ist auf die geringere Bautätigkeit zurückzuführen.

7. Ludwigshafen¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1929	2 727 081	151 408	2 878 489	85 285	1 036 150	1 121 435	3 999 924	
1928	2 790 655	167 022	2 957 677	119 529	1 032 656	1 152 185	4 109 862	
Mithin 1929	mehr weniger	63 574	15 614	79 188	34 244	3 494	30 750	109 938

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

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Salz- und Schwefelsäure		11 139	68 366	— 57 227
Steinkohlen		787 290	841 171	— 53 881
Steinkohlenkoks		367 003	391 741	— 24 738
Weizen		110 767	152 408	— 41 641
Schwefelkies		214 132	172 864	+ 41 268
Salz		43 040	26 811	+ 16 229
Andere rohe oder einfach behauene Steine		146 146	169 843	— 23 697
Abfuhr:				
Schwefelkiesabbrände, andere Erze und Abbrände ..		150 549	118 522	+ 32 027
Stabeisen		38 313	23 694	+ 14 619
Eisenbahnschienen		41 196	26 946	+ 14 250
Düngemittel		397 891	490 184	— 92 293

Zu dieser Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Salz und Schwefelsäure: Minderbezüge der chemischen Industrie (die mehr Säure aus Schwefelkies hergestellt hat). Steinkohlen und Steinkohlenkoks: Stärkere Belieferung der Pfalz mit Saarkohlen und Fortfall des Umschlags von Reparationskohlen. Weizen: Minderbezug infolge Vermahlungszwang für Inlandsgetreide und Kontingentierungsabkommen der Grossmühlen. Schwefelkies: Mehrbezüge der chemischen

¹⁾ Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Ludwigshafen nach dem Neckar mit 2523 t und der von dem Neckar nach Ludwigshafen mit 72 t. (Siehe auch S. 313.)

Industrie. Salz: Mehr Empfang der chemischen Industrie vom Niederrhein. Andere rohe oder einfach behauene Steine: Geringere Bautätigkeit, sowie Ausfall während der Frostperiode.

Abfuhr. — Schwefelkiesabbrände, andere Erze und Abbrände: Mehrabgang weil mehr Schwefelkies angekommen ist. Stabeisen, Eisenbahnschienen: Mehrzulauf ab Saar für den Export. Düngemittel: Ausfall während der Eisperiode.

8. Worms.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1929	356 148	29 512	385 660	5 990	100 210	106 200	491 860
1928	448 154	43 145	491 299	4 132	100 708	104 840	596 139
Mithin 1929	—	—	—	1 858	—	1 360	—
} mehr } weniger	92 006	13 633	105 639	—	498	—	104 279

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21 % ab-, in der Abfuhr um 1 % zu-, im ganzen um 18 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Z u f u h r:	1929	1928	Z u - o d e r A b n a h m e
		t	t	t
Weizen		86 754	96 593	— 9 839
Erde (Kies)		64 560	111 173	— 46 613
Steinkohlen		143 634	165 641	— 22 007
Häute, Felle		3 885	12 981	— 9 096
	A b f u h r:			
Erde (Klebsand)		52 257	42 185	+ 10 072

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten:

Z u f u h r. — Weizen: Weniger — Zufuhr infolge des Beimahlungszwanges von inländischem Getreide und Schifffahrtssperre infolge Eisgangs. Erde (Kies): verminderte Bautätigkeit. Steinkohlen: Ausfälle in der Zufuhr infolge der Kälteperiode im Winter 1928-29 die zu einer wochenlangen Einstellung der Schifffahrt im Februar und März führte. Häute, Felle: Weniger Bezug durch die ortsansässige Lederindustrie, infolge schlechteren Geschäftsganges.

A b f u h r. — Erde (Klebsand): Grösserer Absatz von Klebsand aus der Pfalz nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet.

10. Mainz¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	1 051 362	142 278	1 193 640	8 530	572 621	581 151	1 774 791
1928	1 039 012	319 693	1 358 705	11 304	624 693	635 997	1 994 702
Mithin 1929	12 350	—	—	—	—	—	—
weniger	—	177 415	165 065	2 774	52 072	54 846	219 911

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr um 12 %, in der Abfuhr um 9 %, im ganzen um 11 % abgenommen.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1929 und 1928.

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr			Abfuhr				
	1929	1928	1929			1928	1929			1928
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mainz	1 302 332	1 496 366	725 614	135 332	860 946	1 014 976	8 530	432 856	441 386	481 390
Weisenau	204 580	239 916	79 232	4 726	83 958	94 591	—	120 622	120 622	145 325
Gustavsburg	267 879	238 420	246 516	2 220	248 736	249 138	—	19 143	19 143	9 282
zusammen	1 774 791	1 994 702	1 051 362	142 278	1 193 640	1 358 705	8 530	572 621	581 151	635 997

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1928 wird folgendes bemerkt:

Mainz. — Der Ausfall von rund 77.000 t Gesamtverkehr ist auf die Schiffsstörung in den Monaten Februar und März infolge Eis zurückzuführen. Es sind jedoch auch erhebliche Verschiebungen in den Güterarten zu Berg zu verzeichnen und zwar + 30.000 t Holz + 7.000 t Koks — 9.000 t Kohlen, sodass mit verschiedenen kleineren Abweichungen bei diesem Verkehr insgesamt ein Mehr von 22.000 t in Erscheinung tritt.

Weisenau. — Der Ausfall gegenüber dem Vorjahre sowohl in der Zufuhr als auch in der Abfuhr ist auf die Schiffsstörung in den Monaten Februar und März infolge des Eisganges zurückzuführen.

Gustavsburg. — Das Mehr in der Abfuhr zu Tal gegenüber dem Vorjahre beruht auf grösseren Verladungen von Kalidünger und anderen Düngermitteln.

17. Wesseling.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	51 076	1 146	52 222	2 178 305	184 570	2 362 875	2 415 097
1928	73 308	7 354	80 662	2 052 448	196 524	2 248 972	2 329 634
Mithin 1929	—	—	—	125 857	—	113 903	85 463
weniger	22 232	6 208	28 440	—	11 954	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35 % ab-, in der Abfuhr um 5 % zu-, im ganzen um 4 % zugenommen.

¹⁾ Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Mainz nach dem Main mit 26 t und der von dem Main nach Mainz mit 234 266 t. (Siehe auch S. 313.)

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1929	1928	
	t	t	t
Kies	21 521	41 214	- 19 693
Kleinschlag	—	5 473	- 5 473
Abfuhr:			
Braunkohlenbriketts	2 287 518	2 166 744	+ 120 774
Braunkohlen	48 543	58 094	- 9 551

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Kleinschlag und Kies wurden für Eisenbahnbauzwecke weniger benötigt.

Abfuhr. — Grössere Nachfrage nach Braunkohlenbriketts hat die Mehrabfuhr zur Folge gehabt. Die Abnahme ist bei Braunkohlen auf den Wenigerverbrauch in der Industrie zurückzuführen.

18. Köln.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	
1929	940 178	252 687	1 192 865	799 367	334 253	1 133 620	2 326 485
1928	994 207	264 934	1 259 141	879 372	365 325	1 244 697	2 503 838
Mithin 1929	mehr	weniger	—	—	—	—	—
	54 029	12 247	66 276	80 005	31 072	111 077	177 353

Der Verkehr hat sonach die Zufuhr um 5 %, in der Abfuhr um 9 %, im ganzen um 7 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1929	1928	
	t	t	t
Erze, Erden	171 211	198 372	- 27 161
Steinkohlen	160 251	159 098	+ 1 153
Chemikalien, Drogen, Fette, Öle, usw.	128 001	64 852	+ 63 149
Darunter Erdöl und andere Mineralöle	52 934	27 638	+ 25 296
Weizen	147 383	165 622	- 18 239
Abfuhr:			
Baumaterialien	54 864	30 416	+ 24 448
Mehl, auch Reismehl u. andere Müllereierzeugnisse.	58 780	66 776	- 7 996
Steinkohlen und Steinkohlenkoks	680 542	738 317	- 57 775
Andere chemische Erzeugnisse	73 364	67 564	+ 5 800

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten :

Zufuhr. — **Erze, Erden:** Die Abnahme ist infolge der ungünstigen Wasserverhältnisse auf Abwanderung der Güter zur Reichsbahn zurückzuführen. **Steinkohlen und -koks:** Im Hinblick auf die oben bereits erwähnten ungünstigen Wasserverhältnisse (Januar — Februar Vereisung, im Sommer und Herbst Niedrigwasser) kann man von einem sehr starken Verkehr dieser Massengüter sprechen, wenn man berücksichtigt, dass Transporte fast $\frac{1}{4}$ des Jahres für die Schifffahrt nicht in Frage kamen. **Chemikalien, Drogen, Fette:** Die Zunahme ist auf den gesteigerten Bedarf zurückzuführen.

Abfuhr. — **Baumaterialien ausser Holz:** Gesteigerte Bautätigkeit, hauptsächlich im Tiefbau.

19. Leverkusen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1929	288 277	75 492	363 769	12 948	128 877	141 825	505 594	
1928	358 088	92 039	450 127	43 050	119 099	162 149	612 276	
Mithin 1929	mehr weniger	—	—	—	9 778	—	—	
		69 811	16 547	86 358	30 102	—	20 324	106 682

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19 %, in der Abfuhr um 13 %, im ganzen um 17 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Salz, im Rohzustand oder raffiniert	30 142	32 688	— 2 546
Eisenerze	7 439	—	+ 7 439
Schwefelkies	138 834	151 359	— 12 525
Andere rohe oder einfach behauene Steine.....	40 168	56 158	— 15 990
Steinkohlen	48 027	115 300	— 67 273
Steinkohlenkoks	50 013	26 189	+ 23 824
Andere chemische Erzeugnisse	15 821	18 394	— 2 573
Abfuhr:			
Schwefelkies	24 997	30 077	— 5 080
Farben, Färbemittel, Lacke	15 188	9 096	+ 6 092
Andere chemische Erzeugnisse	96 636	109 689	— 13 053

20. Neuss.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	574 427	92 237	666 664	184 085	73 199	257 284	923 948
1928	475 854	56 154	532 008	202 865	97 015	299 888	831 888
Mithin 1929 } mehr weniger	98 573	36 083	134 656	—	—	—	92 060
	—	—	—	18 780	23 816	42 596	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25 % zu-, in der Abfuhr um 14 % ab-, im ganzen um 11 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Zellstoff	22 853	12 926	+ 9 927
Hanf	12 911	6 953	+ 15 958
Sämereien	124 612	133 781	— 9 169
Ton	17 422	10 705	+ 6 717
Erde, Lehm, Sand, Mergel	50 204	—	+ 50 204
Weizen	117 611	122 692	— 5 081
Ölkuchen	68 818	78 753	— 9 937
Andere rohe oder einfach behauene Steine	67 730	5 602	+ 62 128
Abfuhr:			
Mehl, auch Reismehl u. andere Müllereierzeugnisse	27 951	34 337	— 6 386
Steinkohlen	156 523	170 552	— 14 029
Garne und Seilerwaren	7 936	3 770	+ 4 166
Maschinen	11 283	15 579	— 4 296

Über die Zu- und Abnahme ist folgendes zu berichten :

Im allgemeinen hatte der Hafenumschlag sehr unter der Frost- und Kälteperiode in den Anfangsmonaten des Berichtsjahres zu leiden. Die erhöhte Zufuhr an Zellstoff dürfte auf eine vermehrte Eindeckung der in Frage kommenden Papierfabriken zurückzuführen sein. Infolge grösserer Produktion von Bindegarn für landwirtschaftliche Zwecke ist bei Hanf ein Mehr zu verzeichnen. Die gesteigerte Zufuhr an Ton ist in einem Mehrverbrauch der Abnehmerkreise zu suchen. Infolge Konzernierung wurde die Produktion von Mehl und anderen Müllereierzeugnissen in einem Mühlenwerk zu Neuss eingeschränkt.

21. Düsseldorf.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	859 566	217 884	1 077 450	219 217	355 586	574 803	1 652 253
1928	1 044 325	172 859	1 217 184	185 003	404 866	589 869	1 807 053
Mithin 1929 } mehr weniger	184 759	45 025	139 734	34 214	49 280	15 066	154 800

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11 %, in der Abfuhr um 3 %, im ganzen um 9 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Weizen	195 582	229 227	- 33 645
Petroleum und andere Mineralöle	33 379	43 578	- 10 199
Derivate der Mineralöle	148 127	125 730	+ 22 397
Bauholz, Schreinerholz, gesägt, gehobelt, Balken ..	63 881	80 895	- 17 014
Erde, Lehm, Sand, Mergel	30 416	65 302	- 34 886
Andere rohe oder einfach zubereitete Stoffe	20 304	13 558	+ 6 747
Teer, Teeröl, Benzol, Pech, Naphtalin	20 577	11 043	+ 9 534
Abfuhr:			
Mehl, auch Reismehl u. andere Müllereierzeugnisse ..	65 308	88 370	- 23 062
Rohre, Röhren und Säulen aus Eisen oder Stahl ..	133 790	140 155	- 6 365
Andere Fertigerzeugnisse	56 433	56 655	- 222
Futtermittel	19 755	8 043	+ 11 712
Petroleum und andere Mineralöle	6 451	4 956	+ 1 495
Derivate der Mineralöle	52 006	30 422	+ 21 584

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs ist folgendes zu berichten :

Die gesteigerte Zufuhr und Abfuhr an Petroleum, Mineralölen und Derivate der Mineralöle ist auf den Mehrverbrauch vor allem an Benzin für den Kraftwagenverkehr zurückzuführen. Der Rückgang im Gesamtverkehr ist eine Folge der langen Frostperiode im Februar und März 1929.

22. Krefeld.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	564 643	141 196	705 839	101 362	44 110	145 472	851 311
1928	622 064	156 213	778 277	97 188	44 863	142 051	920 328
Mithin 1929	mehr weniger	— —	— —	4 174 —	— 753	3 421 —	— 69 017

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9 % ab-, in der Abfuhr um 2 % zu-, im ganzen um 7 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Gerste	50 886	61 099	— 10 213
Zucker, roh und raffiniert	59 765	72 390	— 12 625
Sämereien	27 085	31 087	— 4 002
Schwefelkies	19 706	15 665	+ 4 041
Eisenerze	228 864	231 287	— 2 423
Kalk	44 436	41 151	+ 3 285
Andere rohe oder einfach zubereitete Stoffe	23 703	20 974	+ 2 729
Abfuhr:			
Mehl, auch Reismehl u. andere Müllereierzeugnisse	16 840	24 827	— 7 987
Zucker, roh und raffiniert	19 444	8 364	+ 11 080
Andere chemische Erzeugnisse	17 146	16 051	+ 1 095

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten :

Die Abnahme des Verkehrs ist zum grossen Teil auf die Einstellung der Schifffahrt während der langen Frostperiode im ersten Viertel des Berichtsjahres zurückzuführen. Ausserdem hat die I. G. Farbenindustrie zu Ürdingen ihren Fabrikationsbetrieb verändert und teilweise nach anderen Orten verlegt.

23. Mülheim a. d. Ruhr.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	455 275	—	455 275	—	44 065	44 065	499 340
1928	208 040	—	208 040	—	52 470	52 470	260 510
Mithin 1929 } } mehr } weniger	247 235	—	247 235	—	8 405	8 405	238 830

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 119 % zu-, in der Abfuhr um 16 % ab-, im ganzen um 92 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr zu Berg:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Grubenholz	25 697	12 019	+ 13 678
Eisenerze	331 804	156 033	+ 175 771
Steinkohlen	45 554	6 505	+ 39 049
Erde, Lehm, Sand, Mergel	24 955	23 005	+ 1 950
Schwefelkies	6 100	—	+ 6 100
Andere Erze	6 680	—	+ 6 680
Andere rohe oder einfach behauene Steine	4 406	2 758	+ 1 648
Abfuhr zu Tal:			
Eisenerze	610	—	+ 610
Schwefelkies	650	—	+ 650
Roheisen, Rohstahl	23 505	18 586	+ 4 919
Steinkohlen	6 468	17 049	— 10 581
Steinkohlenkoks	693	—	+ 693
Zement	10 793	180	+ 10 613
Erde, Kies, Sand, Mergel	725	—	+ 725

Rhein—Ruhrhäfen.

24. Rheinhausen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	1 711 588	224 828	1 936 416	33 372	476 933	510 305	2 446 721
1928	1 448 268	271 136	1 719 404	48 359	461 807	510 166	2 229 570
Mithin 1929 } } mehr } weniger	263 320	—	217 012	—	15 126	139	217 151

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13 %, in der Abfuhr um 0,03 %, im ganzen um 10 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Eisenerze	1 640 876	1 321 131	+ 319 745
Schwefelkies	175 005	162 252	+ 12 753
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch	26 237	80 921	- 54 684
Andere rohe oder einfach behauene Steine	23 246	69 387	- 46 141
Erde, Lehm, Sand, Mergel	6 996	30 990	- 23 994
Schlacken (ohne Thomasmehl)	51 845	14 356	+ 37 489
Abfuhr:			
Schlacken phosphorsaurer Salze	32 459	16 141	+ 16 318
Roheisen, Rohstahl	58 122	48 943	+ 9 179
Luppen aus Eisen und Stahl	56 646	67 756	- 11 110
Eisen und Stahl in Stäben und Bandeseisen, geformt oder nicht	178 347	166 125	+ 12 222
Schienen in Eisen oder Stahl und ihre Zubehörteile	55 280	86 594	- 31 314
Eisenbahnschwellen, eiserne	24 567	17 056	+ 7 511
Eisen- und Stahldraht in Ringen	83 691	90 347	- 6 656

25. Duisburg¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	5 021 900	1 531 470	6 553 370	4 169 933	13 680 522	17 850 455	24 403 825
1928	5 348 144	1 430 636	6 778 780	3 973 672	11 552 235	15 525 907	22 304 687
Mithin 1929	} mehr		225 410	196 261	2 128 287	2 324 548	2 099 138
	} weniger						
	326 244	100 834					

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3 % ab-, in der Abfuhr um 15 % zu-, im ganzen um 9 % zugenommen.

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

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

	im Jahre 1929...	16 213 147 t
	" " 1928...	14 122 347 t
	" " 1927...	17 039 143 t
	" " 1913...	19 159 142 t
b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahre		
	1929 zusammen	121 592 t
	" " 1928 "	112 685 t
	" " 1927 "	151 337 t
	" " 1913 "	2 466 t

¹⁾ Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal mit 121 807 t (1928: 130 756) und von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg mit 195 903 t. (1928: 184 396 t.) (Siehe auch S. 313).

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1929 t	1928 t	1927 t	1913 t
Duisburg bis Köln ausschliesslich	61 026	54 786	46 648	8 483
Köln bis Koblenz	4 741	2 966	3 553	42 209
Koblenz	385	—	—	3 085
Koblenz ausschliesslich bis Mainz ausschl. den Mainhäfen	98 339	69 318	113 031	318 210,5
Mainz bis Mannheim ausschliesslich	395 125	438 062	554 939	1 320 906,5
Mannheim und oberhalb	217 746	234 520	222 855	1 290 036
Mannheim und oberhalb	3 066 178	2 900 581	3 231 804	5 253 345
Zusammen rheinaufwärts.....	3 843 540	3 700 233	4 172 830	8 236 275

Nach	1929 t	1928 t	1927 t	1913 t
Duisburg bis Emmerich	—	—	—	235 337
Niederland	10 146 945	8 510 616	10 653 850	6 086 817
Belgien	1 958 016	1 611 506	2 153 740	3 485 090
Frankreich	87 760	108 997	113 282	218 805
Zusammen rheinabwärts.....	12 192 721	10 231 119	12 920 872	10 026 049
dazu rheinaufwärts.....	3 843 540	3 700 233	4 172 830	8 236 275
Zusammen zum Rhein.....	16 036 261	13 931 352	17 093 702	18 262 324
Rhein-Herne-Kanal.....	110	1 022	3 110	—
Zusammen.....	16 036 371 ¹⁾	13 932 374 ²⁾	17 096 812 ³⁾	18 262 324 ⁴⁾

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
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
1928	112 685	2 477 927	307 467	291 044	259 385	1 357 916	4 806 424
1929	121 592	2 041 756	373 654	326 108	178 325	1 579 148	4 620 583

1) Ausserdem 251 468 t Bootekohlen.

2) Ausserdem 291 034 t Bootekohlen.

3) Ausserdem 367 620 t Bootekohlen.

4) Ausserdem 438 079 t Bootekohlen.

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
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
1928	13 932 374	105 508	779 544	10 224	993	598 043	15 426 686
1929	16 036 371	77 602	901 856	16 554	3 693	645 780	17 681 856

Der Geschäftsbericht der Duisburger-Ruhrorter Häfen A.-G. in Duisburg führt über die Verkehrsentwicklung im Jahre 1929 das Folgende aus:

a) Allgemein.

Unter den deutschen Rheinhäfen hat im Berichtsjahr die Gruppe der Rhein-Ruhr-Häfen einschliesslich des Durchgangsverkehrs an den Mündungsschleusen des Rhein-Herne-Kanals die grösste Verkehrszunahme aufzuweisen. Ihr Gesamtverkehr ist

von 1928: 48,49 Millionen t
auf 1929: 51,66 Millionen t

gestiegen. In dieser Summe sind folgende Verkehrsziffern der Duisburg-Ruhrorter Häfen und des Rhein-Herne-Kanals enthalten:

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Vom und zum Rhein-Herne-Kanal durch die Mündungsschleusen	Gesamtverkehr
1913:	27 262 167 t	—	27 262 167 t
1927:	24 698 525 t	13 460 705 t	38 159 230 t
1928:	20 524 144 t	13 950 305 t	34 474 449 t
1929:	22 553 907 t	13 709 252 t	36 263 159 t

Der Gesamtverkehr ist in unseren Häfen demnach um

2 029 763 t

angewachsen, während im Rhein-Herne-Kanal der Ausfall im Kohlenverkehr durch den stärkeren Erzverkehr nicht ausgeglichen worden ist. Das Ergebnis kann für unsere Häfen angesichts des früheren Verkehrsumfanges trotz der Zunahme von 10 % nicht als befriedigend angesehen werden. Der Gesamtverkehr ohne Kohlen gibt bereits ein anderes Bild:

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Vom und zum Rhein-Herne-Kanal durch die Mündungsschleusen	Gesamtverkehr ohne Kohlen
1913:	8 559 298 t	—	8 559 298 t
1927:	7 082 756 t	3 812 583 t	10 895 339 t
1928:	6 188 051 t	4 316 267 t	10 504 318 t
1929:	6 144 876 t	5 180 663 t	11 324 539 t

Bei diesen Zahlen tritt deutlich in Erscheinung, dass die Belebung des Verkehrs in unseren Häfen auf die Witterungseinflüsse zu Anfang des Berichtsjahres und den damit verbundenen starken Kohlenverbrauch zurückzuführen ist. Gerade der Beginn des neuen Jahres (1930), in dem der milde Winter die Kohlenabfuhr auf ein Minimum herabgedrückt hat, beweist das nachdrücklich. Im übrigen muss wiederum eine Verschiebung des Verkehrs zugunsten des Rhein-Herne-

Kanals festgestellt werden, der nunmehr an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist. Er wird durch die Eröffnung des Lippe-Seiten-Kanals im Sommer d. Js. eine fühlbare Entlastung erfahren, da der neue Kanal vor allen Dingen zwischen dem Dortmunder Bezirk und dem Rhein eine vorteilhafte Verbindungsstrasse schafft. Ob hierdurch wiederum neue Gütermengen aus unseren Häfen auf den Kanal abwandern können, lässt sich noch nicht übersehen.

Über den Schiffsverkehr in unseren Häfen geben die im Anhang befindlichen Tabellen Auskunft. Der Flagge nach verteilen sich die eingegangenen Kähne, Güterdampfer und Seeschiffe auf folgende Nationen:

	Kähne		Güterdampfer	
	1928	1929	1928	1929
Deutschland:	9 481	10 515	430	470
Holland:	12 742	15 393	506	577
Belgien:	3 040	3 376	57	144
Frankreich	1 118	1 173	—	2
Schweiz:	140	186	73	76
Luxemburg:	47	50	—	—
England:	—	—	—	—
	26 568	30 693	1 066	1 216

Wie bereits erwähnt, sind in dem Umfang des Umschlags einzelner Güter erhebliche Verschiebungen festzustellen.

b) Der Kohlenverkehr.

Die deutsche Kohlenförderung und auch der deutsche Kohlenverbrauch ragen im Berichtsjahr über die Vorjahrshöhe erheblich hinaus, ohne dass sie jedoch in dem Masse gewachsen sind wie die Förderung in den wichtigen übrigen kohlenzeugenden Ländern der Welt. Die Entwicklung des Marktes ist zunächst durch eine Kältewelle massgebend beeinflusst worden, die im Januar in Europa von einer derartigen Schärfe und Dauer einsetzte, wie man sie seit vielen Jahrzehnten nicht mehr beobachtet hat. So sind am Ende des Winters fast sämtliche Kohlenlager Europas erschöpft gewesen, deren Auffüllung sich über den ganzen Sommer hingezogen hat. Gleichzeitig hat aber auch die durch die Lage auf dem Weltmarkt verursachte Besserung in vielen Industriezweigen, namentlich in der Eisen- und Stahlindustrie, zu der weiteren Steigerung der Kohlenförderung beigetragen. Die deutsche Kohlenaussenhandelsbilanz hat sich wohl dem Vorjahre gegenüber wesentlich gebessert, bedauerlicherweise ist aber mit der Steigerung des Kohlenexportes auch ein Anwachsen der Kohleneinfuhr festzustellen. Die Brennstoffein- und -ausfuhr hat sich folgendermassen entwickelt:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1928	1929	1928	1929
Kohle:	7 408 000 t	7 903 000 t	23 895 000 t	26 769 000 t
Koks:	263 000 t	438 000 t	8 885 000 t	10 653 000 t
Briketts:	12 000 t	22 000 t	677 000 t	785 000 t

An der Einfuhr hat die englische Kohle den weitaus grössten Anteil, der von 4,8 Mill. t im Jahre 1928 auf 5,6 Mill. t im Jahre 1929 angewachsen ist.

Die Gesamtförderung Deutschlands an Steinkohlen und die Förderung der einzelnen deutschen Bergbau-Reviere zeigen nachstehende Veränderung:

	1928	1929	Veränderung in %
Gesamtförderung:	150 861 000 t	163 437 000 t	+ 8 %
davon im Ruhrgebiet:	114 577 000 t	123 587 000 t	+ 8 %
Deutsch-Oberschlesien:	19 698 000 t	21 996 000 t	+ 12 %
Niederschlesien:	5 705 000 t	6 092 000 t	+ 7 %
Aachener Gebiet:	5 509 000 t	6 040 000 t	+ 10 %
Sachsen:	4 043 000 t	4 176 000 t	+ 3 %

Eine nicht ganz so starke Zunahme verzeichnet der deutsche Braunkohlenbergbau, dessen Förderung in den Frostmonaten stark behindert war, aber dennoch um 5,4 %

von 166 224 000 t im Jahre 1928

auf 175 178 000 t im Jahre 1929

gestiegen ist. Der rheinische Braunkohlenbergbau hat allerdings das Durchschnittsergebnis mit einer Produktionssteigerung

von 1928: 48 060 000 t

auf 1929: 53 136 000 t

d. h. um fast 11 %, weit übertreffen können.

Im Rahmen der allgemein gestiegenen Kohlenförderung aller kohlenproduzierenden europäischen Staaten kann das Gesamtergebnis der Ruhrkohlenförderung von 123,5 Mill. t nur als knapp befriedigend angesehen werden. Bei einer arbeitstäglichen Gesamtförderung von 407 000 t hat sich der arbeitstägliche Absatz des Kohlensyndikats auf 268 000 t gestellt, gegenüber einer arbeitstäglichen Gesamtförderung von 378 000 t und einem Syndikatsabsatz von 244 000 t im Jahre 1928. Die Differenz zwischen der Förderung und dem Absatz entfällt zur Hauptsache auf den Hüttenselbstverbrauch, d. h. auf die Koksverarbeitung.

Hinsichtlich der Absatzrichtung ist eine beträchtliche Verschiebung eingetreten, die aus folgender Übersicht erhellt:

	1928		1929	
	insgesamt	arbeitstäglich	insgesamt	arbeitstäglich
unbestrittenes Gebiet:	40 000 000 t	132 000 t	41 200 000 t	136 000 t
bestrittenes Gebiet:	33 800 000 t	112 000 t	39 900 000 t	132 000 t
insgesamt:	73 800 000 t		81 100 000 t	

Der Anteil des bestrittenen Gebiets am Gesamtabsatz ist also von 46 % auf 49 % gestiegen. Diese Tatsache hat natürlich stark erlösmindernd gewirkt, was in der Erhöhung der Syndikatsumlage zum Ausdruck kommt. Einmal ist es die zu beobachtende allgemeine rückläufige Konjunktur im Inlande, die den Ruhrkohlenbergbau veranlasst hat, den Absatz, den das Inland nicht bieten kann, im Ausland zu suchen. Weit schwerer aber ist es ins Gewicht gefallen, dass es den übrigen deutschen Kohlenrevieren, begünstigt von den Staffeltarifen der Reichsbahn, gelingt, in die natürlichen innerdeutschen Absatzgebiete der Ruhr vor allem in Bezug auf Süddeutschland einzudringen.

Diese Wandlungen in der Absatzrichtung im Berichtsjahr spiegeln sich auch in der Abfuhr von Kohle und Koks aus den Rhein- und Ruhr-Häfen und dem Rhein-Herne-Kanal wider. Die Gesamtabfuhr hat sich gegenüber dem Vorjahre in nachstehender Weise geändert:

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Rhein-Herne Kanal	Rhein-Zechen Häfen	Insgesamt
1928:	14 223 408 t	9 613 844 t	3 168 550 t	27 005 802 t
1929:	16 287 839 t	8 500 909 t	3 099 303 t	27 888 051 t

Die Kohlenabfuhr über die holländische Grenze bei Emmerich weist infolge des stärkeren Auslandabsatzes eine Steigerung von rd. 1. Mill. t auf. Wie die nachstehenden Zahlen zeigen, sind aus dem Rhein-Herne-Kanal 1 Mill. t weniger als im Vorjahre zu Tal abgefahren worden, während sich die Abfuhr zu Tal aus unseren Häfen um nahezu 2 Mill. t gehoben hat:

	Kohlenausfuhr bei Emmerich	davon aus den Duisburg-Ruhr- orter Häfen	davon aus dem Rhein-Herne-Kanal
1928:	18 266 095 t	10 231 119 t	6 238 519 t
1929:	19 231 585 t	12 192 721 t	5 275 159 t

Der Versand von Ruhrkohle auf dem Rhein zu Berg hat mit rd. 8,5 Mill. t keine wesentliche Veränderung erfahren und liegt immer noch 1,4 Mill. t unter der Vorkriegshöhe. Die Ziffern über die Transporte zu Berg aus unseren Häfen und dem Rhein-Herne-Kanal zeigen folgendes Bild:

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Rhein-Herne- Kanal
1928:	3 700 233 t	3 375 325 t
1929:	3 843 540 t	3 225 750 t

Wesentliche Verschiebungen sind demnach in dem Absatz nach dem Oberrhein nicht eingetreten. Die von der Reichsbahn am 1. Oktober 1928 ergriffene Massnahme, dass nur diejenige Kohle in den Genuss des oberrheinischen Ausnahmetarifs 6 u kommt, die bereits eine Vorfracht zu einem Niederrheinhafen aufzuweisen hat, hat also keine Verschiebung der Abfuhr vom Kanal auf unsere Häfen zur Folge gehabt. Diese Massnahme, die sich allerdings vor allen Dingen gegen die zunehmende Einfuhr ausländischer Kohle auf dem Rhein richten soll, ist mit dem 1. Oktober 1929 noch dahingehend erweitert worden, dass auch der Ausnahmetarif 6 für die vorfrachtlosen Kohlenmengen wegfällt und nunmehr die Frachtberechnung nach der Güterklasse F des Reichsbahngütertarifs erfolgt. Auch hiernach sind nennenswerte Veränderungen, ein etwaiges Zurückdrängen ausländischer Kohle oder der aus den Zechenhäfen des Kanals direkt abgefahrenen Mengen noch nicht zu spüren, vielmehr gestalten sich die Absatzverhältnisse jetzt so, dass die billige Auslandskohle und auch die Kohle aus dem Rhein-Herne-Kanal an den oberrheinischen Umschlagplätzen selbst oder in ihrer nächsten Nähe abgesetzt werden. Auch sind die nunmehr am Oberrhein zu verzeichnenden Frachtunterschiede auf Nahentfernungen nicht wirksam genug, um eine Vermehrung der Abfuhr über unsere Häfen nach dem Oberrhein hervorrufen zu können.

Die Anfuhrn ausländischer Kohle über Emmerich, von denen etwa 35 % nach Strassburg wandern, haben im verflossenen Jahre wiederum eine Steigerung aufzuweisen:

	1927	1928	1929
England	200 300 t	476 519 t	670 023 t
Holland:	462 576 t	600 519 t	564 638 t
Belgien:	—	94 531 t	5 299 t
Polen:	—	5 806 t	56 303 t
Insgesamt:	662 906 t	1 177 816 t	1 296 863 t

Der Rückgang dieser Anfuhrn im letzten Vierteljahr war anscheinend nur vorübergehender Natur. Im neuen Jahr 1930 sind bereits wieder beträchtliche Einfuhrziffern zu verzeichnen.

Die Kohlenabfuhrn aus dem Aachener Gebiet über Köln und Neuss haben sich auf der Höhe des Vorjahres gehalten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich für den Absatz der Ruhrkohle in Süddeutschland auf dem Wege über den Rhein die Verhältnisse keineswegs gebessert haben. Da eine Veränderung der eisenbahnfrachtlichen Verhältnisse kaum zu erwarten ist, bleibt nur zu hoffen, dass es der neuen Bunker- und Verladeanlage des Kohlenkontors gelingen wird, auf Grund der beabsichtigten Wertsteigerung durch das innige Mischen der verschiedenen Sorten der ausländischen Kohle das Feld am Oberrhein streitig zu machen.

Die Beschäftigung unserer Kipperanlagen hat eine 17 % ige Zunahme erfahren, ohne jedoch damit deren Leistungsfähigkeit (rd. 22,5 Mill. t) annähernd zu erschöpfen. Für unsere Duisburger und Ruhrorter Anlagen haben sich folgende Kipperleistungen ergeben:

	1928	1929
Duisburg:	1 437 945 t	1 012 471 t
Ruhrort:	8 998 978 t	10 235 350 t
Insgesamt:	10 436 924 t	12 247 821 t

c) Der Eisenverkehr.

Das abgelaufene Kalenderjahr hat der Eisenindustrie im Ganzen genommen eine günstige Konjunktur gebracht, sodass die Erzeugungsziffern für Roheisen, Rohstahl und Walzerzeugnisse mit denjenigen des Hochkonjunkturjahres 1927 fast übereinstimmen. Die Entwicklung der Eisenerzeugung Deutschlands beleuchten folgende Zahlen:

	Roheisen	Rohstahl	Walzerzeugnisse
	(in Millionen t)		
1913: Altes Gebiet	16,73	17,15	15,60
Neues Gebiet	10,92	11,77	11,64
1927:	13,10	16,31	12,88
1928:	11,80	14,52	11,56
1929:	13,40	16,24	12,45

An diesen Mengen ist das rheinisch-westfälische Revier mit folgenden Zahlen beteiligt: (Die in Klammern angegebenen Ziffern stellen den Prozentsatz an der Gesamterzeugung Deutschlands dar):

	Roheisen	Rohstahl	Walzerzeugnisse
1913:	8,21 (75 %)	10,11 (86 %)	9,18 (79 %)
1927:	10,35 (79 %)	12,98 (79 1/2 %)	9,94 (77 %)
1928:	9,17 (78 %)	11,46 (79 %)	8,87 (71 %)
1929:	10,98 (82 %)	13,17 (81 %)	9,78 (78 %)

Während das Jahr 1927 eine ausgesprochene Inlandkonjunktur zeigte, hat das Jahr 1928 bei rückgängigem Inlandgeschäft und abnehmender Produktion einen verstärkten Auslandsabsatz gebracht. Im Berichtsjahr 1929 haben die anhaltende Nachfrage aus dem Ausland und auch die Neuinbetriebsetzung von Hochöfen dazu beigetragen, die Produktion zu erhöhen. Ausserdem galt es, einen grossen Teil der durch den Eisenkonflikt zu Ende des Vorjahres bedingten Lieferungsanfälligkeiten aufzuholen. Jedoch beschränkt sich die Steigerung der Eisenerzeugung nicht auf Deutschland allein: in verschiedenen Ländern, vor allem in den Vereinigten Staaten ist die Erhöhung erheblich stärker, wie aus folgender Übersicht hervorgeht:

	Roheisen (in Mill. t)				(Rohstahl (in Mill. t)			
	1913	1927	1928	1929	1913	1927	1928	1929
Vereinigte Staaten:	31,46	37,15	38,77	42,96	31,8	45,7	50,66	55,03
Deutschland *	10,92	13,10	11,80	13,40	11,77	16,31	14,52	16,24
Grossbritannien:	10,42	7,41	6,72	7,7	7,79	9,24	8,66	9,81
Frankreich**:	5,20	9,32	10,10	10,44	4,69	8,27	9,39	9,66
Belgien:	2,48	3,75	3,90	4,09	2,46	3,70	3,93	4,13

Hiernach hat von den wichtigsten eisenproduzierenden Ländern Deutschland neben England nach dem Kriege die prozentual geringste Steigerung aufzuweisen. Immerhin bedeutet der Eisenexport infolge der Einwirkung der Internationalen Rohstahlgemeinschaft auf eine erträgliche Preisbildung einen wichtigen Aktivposten in der deutschen Aussenhandelsbilanz. Während die Ausfuhr von Eisen und Eisenlegierungen im Jahre 1928

5 029 905 t

betragen hat, ist sie für das Berichtsjahr auf

5 813 358 t

gestiegen. Dazu kommt, dass auch die Maschinenindustrie eine stärkere Auslands-Beschäftigung verzeichnet. Dementsprechend haben die Eisenabfahrten an der Rheingrenze bei Emmerich für das Jahr 1929 erhöhte Ziffern. Sie sind

von 3 096 130 t im Jahre 1928

auf 3 444 001 t im Jahre 1929

angewachsen. Wenn der 15 %igen Steigerung der Rohstahlerzeugung im Ruhrgebiet nur eine 11 %ige Steigerung der Abfuhr über Emmerich gegenübersteht, so ist dies auf die anhaltende Frostperiode in den Monaten Februar—März zurückzuführen.

Bei den grossen Hüttenkonzernen macht sich das Bestreben bemerkbar, das Schwergewicht der Produktion, insbesondere jede Neuinvestierung an Erzeugungsstätten aus Gründen verbilligten Exportes in die Nähe des Rheins zu verlegen. So sind im vergangenen Jahre zwei neue Hochöfen mit einer eigenen Hafenanlage von den Mannesmannwerken im Süden des neuen Duisburger Gemeindebezirks und ein neuer Hochofen durch die August-Thyssen-Hütte der Vereinigten Stahlwerke in Hamborn, zum Bereich des werkseigenen Hafens in Schwelgern gehörig, in Betrieb genommen, während die Kruppwerke in Essen ein neues Hüttenwerk mit zwei Hochöfen unmittelbar am Rhein-Herne-Kanal errichtet haben. Das bedeutet für unsere Häfen, dass aus der Ausdehnung der Hüttenindustrie im Rheinisch-estfälischen Industriegebiet kein nennenswerter Verkehrszuwachs aus den von diesem Industriezweig benutzten Rohstoffen und seinen Erzeugnissen zu erwarten ist.

*) Neues Gebiet, **) Seit 1927 einschl. Elsass-Lothringen.

Wenn dennoch unsere Häfen für das Berichtsjahr Rekordabfuhrziffern für Eisen aufweisen, so muss dabei berücksichtigt werden, dass auch die im östlichen Teil des Reviers gelegenen Hüttengruppen verstärkt für den Auslandsabsatz gearbeitet haben. Die Zahlen für die gesamte Eisenabfuhr aus unseren Häfen haben folgende Entwicklung genommen:

		davon zu Tal in %	
1913:	856 338 t	776 278 t	91
1927:	877 025 t	773 133 t	88,5
1928:	779 544 t	710 749 t	91
1929:	901 856 t	821 408 t	91

Von diesen Mengen sind mit der Bahn über unsere Häfen verladen:

1927:	462 365 t	= 53 %
1928:	381 391 t	= 49 %
1929:	595 479 t	= 62 %

Im Gegensatz zum Vorjahr ist also der grössere Teil der abgefahrenen Eisenmengen aus den oben erläuterten Gründen mit der Reichsbahn angefahren worden, während der kleinere Teil der unmittelbaren Werksabfuhr der Hütte Ruhrort-Meiderich im Ruhrorter Nordhafen entstammt. In der Erhöhung der bahnseitig angebrachten Mengen kommt auch zum Ausdruck, dass die Verschiffungen auf dem Rhein-Herne-Kanal länger als auf dem Rhein durch die Frostperiode unterbrochen gewesen sind. Die mit der Bahn angefahrenen Mengen verteilen sich im einzelnen auf die verschiedenen Stationen des Hinterlandes unserer Häfen. Aus der Reihe der eisenerzeugenden und -verarbeitenden Ortschaften ragen die Städte Mülheim und Bochum hervor, aus denen die Hauptzufuhren nach unseren Häfen erfolgen. Die Veränderung dieser Zufuhren innerhalb der letzten beiden Jahre ist umso interessanter, als die in beiden Städten befindlichen Hüttenwerke im Jahre 1927 und 1928 an die kanalisierte Ruhr bzw. an den Rhein-Herne-Kanal durch Werksbahn bzw. unmittelbar angeschlossen worden sind. Die aus Bochum von unseren Häfen abgefahrenen Mengen sind tatsächlich

von 78 206 t im Jahre 1928
auf 59 605 t im Jahre 1929

zurückgegangen. Mülheim dagegen bringt einen Zuwachs

von 143 193 t im Jahre 1928
auf 186 401 t im Jahre 1929.

Bei den Bochumer Mengen macht sich also bereits eine starke Abwanderung auf den Rhein-Herne-Kanal bemerkbar, die angesichts der gestiegenen Produktion umso schwerer ins Gewicht fällt. Dass sich die Verhältnisse für Mülheim nicht gleichermassen geändert haben, liegt an der weniger günstigen Lage seines Hafens zur Reichsbahn und zum Rhein. Für den unmittelbaren Wasserversand kommt nach den bisherigen Erfahrungen der Mülheimer Hafen nur bei grösseren geschlossenen Partien in Frage, namentlich also bei Roheisentransporten. In den meisten Fällen, bei Abnahme kleinerer Partien, dürfte es sich nicht lohnen, Kähne in Mülheim vorzulegen. Mülheim hat im verflossenen Jahr

22 598 t Eisen

auf dem unmittelbaren Wasserweg abbefördern können. Aus dem Rhein-Herne-Kanal hat die Eisenabfuhr zum Rhein (ohne Mülheim) dagegen

von 526 249 t im Jahre 1928
auf 572 178 t im Jahre 1929

angezogen. Die nach Mülheim abgewanderten Mengen bedeuten immerhin für unsere Häfen einen absoluten Verkehrsausfall. Desgleichen dürften auch die grösseren Transporteinheiten des Bochumer Vereins für unsere Häfen für alle Zeiten verloren sein.

Wenn dennoch, wie aus der beigefügten Skizze ersichtlich ist, sehr viele Hüttenwerke, die über eigenen Wasseranschluss verfügen, über unsere Häfen verfrachten, so ist das hauptsächlich auf die vielseitigen und pünktlichen Verfrachtungsmöglichkeiten sowie auf die Zusammenladungsmöglichkeit, sei es im Kahn-, Güterboots- oder Rhein-Seedienst, zurückzuführen, die sich in unseren Häfen infolge der ständigen Massierung von Schiffen bieten. Diese Tatsache berechtigt zu der Hoffnung, dass unseren Häfen stets ein namhafter Verkehr aus der Eisenabfuhr erhalten bleibt.

Im Zusammenhang mit der Steigerung der Stahlproduktion steht die gewachsene Anfuhr von Schrot (Eisen- und Stahlbruch) in unseren Häfen. Schrot ist insofern ein für unsere Häfen bedeutsames Verkehrsgut, als fast sämtliche Mengen mit der Reichsbahn nach den im Hinterland gelegenen Siemens-Martin-Öfen weiterbefördert werden. Der Umschlag ist

von 241 696 t im Jahre 1928
auf 326 536 t im Jahre 1929

gestiegen.

d) Der Erzverkehr.

Die Zahlen über den Erzverkehr in unseren Häfen bieten kein erfreuliches Bild.

Die Eisenerzeinfuhr Deutschlands hat zwar im Berichtsjahre die Höhe der Einfuhr des Konjunkturjahres 1927 nicht nur wieder erreicht, sondern sogar leicht überschritten:

1927:	18,58 Mill. t
1928:	14,86 Mill. t
1929:	18,60 Mill. t

Der Anteil unserer Häfen an der Eisenerzeinfuhr Deutschlands ist aber infolge der Abwanderung eines grossen Teils der Bochumer Mengen auf den Kanal und der Mülheimer Mengen auf die kanalisierte Ruhr, wie die folgenden Zahlen erläutern, stark gesunken:

1927:	3 317 374 t = 18 %
1928:	2 477 927 t = 17 %
1929:	2 041 756 t = 11 %

Die Gesamtanfuhr an Erz und erzähnlichen Gütern in unseren Häfen hat nachstehende Entwicklung genommen:

1913:	3 537 489 t
1926:	1 658 000 t
1927:	3 491 455 t
1928:	2 569 568 t
1929:	2 172 684 t

Gegenüber dem Vorjahr ist demnach eine Verringerung der Anfuhr um rd. 400 000 t, d. h. 15,5 % zu verzeichnen. Ganz besonders augenfällig wird die Abnahme des Erzverkehrs, wenn

man die Gesamtanzufuhr zu Berg in unseren Häfen und die über die Emmericher Grenze zur Einfuhr gelangenden Erze gegenüberstellt. Dann ergibt sich folgendes Verhältnis:

	Erzanfuhr Emmerich	Anfuhr zu Berg in unseren Häfen	Prozentsatz
1913:	9 931 728 t	3 311 787 t	33,5 %
1926:	6 697 000 t	1 366 414 t	20 %
1927:	12 600 926 t	3 254 166 t	26 %
1928:	9 556 625 t	2 340 903 t	25,5 %
1929:	13 645 236 t	2 000 514 t	14,6 %

Diese starken Verluste im Erzumschlag entfallen ausschliesslich auf die Mengen, die mit der Bahn über unsere Häfen in das Hinterland weiterbefördert werden. Die Erzabfuhr mit der Bahn aus unseren Häfen weisen eine Abnahme

von 1 332 933 t im Jahre 1928
auf 973 042 t im Jahre 1929

auf. Die im Laufe des letzten Jahres erfolgte Inbetriebnahme der Werkanschlussbahn des Bochumer Vereins an den Hafen Grimberg am Rhein-Herne-Kanal hat sich ganz besonders empfindlich bemerkbar gemacht. Der Versand des Erzes mit der Bahn von hier nach Bochum ist

von 618 870 t im Jahre 1928
auf 260 570 t im Jahre 1929

gesunken. Da die innerhalb des letzten Halbjahres nach Bochum abgefahrene Menge nur noch 39 713 t betragen hat, muss damit gerechnet werden, dass im kommenden Jahr nur noch ein Versand geringfügiger Mengen nach Bochum in Frage kommt. Der Erz-Bahnversand nach Mülheim hat eine Abnahme

von 71 450 t im Jahre 1928
auf 21 573 t im Jahre 1929

erfahren. Dass auch in früheren Jahren von unseren Häfen nur verhältnismässig geringe Mengen nach Mülheim verfrachtet worden sind, hat daran gelegen, dass die Friedrich-Wilhelm-Hütte ihre Erze ehemals zum grössten Teil über die am Rhein gelegenen und den Vereinigten Stahlwerken gehörigen Privathäfen der Hütte Vulkan usw. statt über unsere Häfen bezogen hat. Auch diese Mengen sind nunmehr auf die kanalisierte Ruhr abgewandert. Die Erzanfuhr nach dem Rhein-Herne-Kanal über den Rhein hat im vergangenen Jahr daher beträchtlich zugenommen und zwar um 48 %:

		davon nach Mülheim	
von 1928	1 790 554 t	99 585 t	
auf 1929	2 645 345 t	382 948 t	

Inwieweit der Anfang des Berichtsjahres geschaffene Ausnahmetarif 7 g der Reichsbahn für Erzsendungen von Emden nach Dortmunder, Bochumer und Gelsenkirchener Stationen unserer Häfen geschadet hat, lässt sich nur schwer beurteilen. Ausser 2,1 Millionen t, die auf dem Dortmund-Ems-Kanal ins Dortmunder Gebiet befördert wurden, sind noch 143 000 t mit der Bahn auf Grund des Ausnahmetarifs 7 g ins Industriegebiet befördert worden. Diese Bahnmengen bedeuten jedenfalls einen absoluten Ausfall für den Rheinverkehr. Der von uns gemeinsam mit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer angestellte Versuch, als Ausgleich gegen diesen Ausnahmetarif einen Ausnahmetarif für Erz von Duisburger Hafensbahnstationen nach Dortmund, Bochum und Gelsenkirchen herbeizuführen, ist an der ablehnenden Stellungnahme der Reichsbahn gescheitert.

Erfreulich ist die Tatsache, dass es gelungen ist, das bereits im Vorjahre schwebende Projekt in gemeinsamen Verhandlungen mit der Reichsbahngesellschaft und den in Frage kommenden Speditionsfirmen zum Abschluss zu bringen, wonach die Belieferung der Hamborner Hüttengruppe der Vereinigten Stahlwerke mit Erz, soweit sie nicht über den werkseigenen Hafen Schwelgern stattfinden kann, über den Ruhrorter Südhafen erfolgt und sich so einstweilen ein Erweiterungsbau des Hafens Schwelgern erübrigt. Die in Frage stehenden Mengen sollen im Jahr 1930: 300 000 t, in den späteren Jahren mindestens 600 000 t betragen.

e) Der Getreideverkehr.

Der Getreideverkehr ist im Berichtsjahr vielfach durch gesetzliche Massnahmen beeinflusst worden. Die gute Welternte und die ebenfalls gute deutsche Ernte, die zwar diejenige des Vorjahres nicht ganz erreicht, aber über dem Durchschnitt liegt, sowie das damit verbundene Absinken der Preise hat die Regierung veranlasst, zum Schutze der deutschen Landwirtschaft am 10. Juli die Zölle zu erhöhen. Darüber hinaus ist am 1. August für die Mühlen der Vermahlungszwang in Höhe von mindestens 45 % deutschen Weizens mit ausländischem Weizen und ab 1. Oktober ein solcher von 50 % vorgeschrieben worden. Schliesslich hat die Bildung der staatlichen Getreidehandelsgesellschaft beträchtliche Verschiebungen auf dem Getreidemarkt herbeigeführt. Die Getreideeinfuhr über Emmerich, die in der ersten Hälfte des Berichtsjahres sehr lebhaft war, ist infolge der Einfuhrdrosselung

von 3 122 140 t im Jahre 1928
auf 3 014 360 t im Jahre 1929

zurückgegangen. Die Beteiligung unserer Häfen an den Einfuhrmengen Emmerichs, die 1927 noch 9,6 % betragen hatte, dann im Jahre 1928 infolge des Hafenarbeiterlohnkampfes etwas gefallen war, ist wieder

von 1928: 272 235 t, d. i. 9,3 %
auf 1929: 289 216 t, d. i. 9,6 %

gestiegen und hat damit unsere Ermittlung bestätigt, dass nach der stattgefundenen Abwanderung eines grossen Teils des Getreideverkehrs auf den Kanal die Einflussgebiete der einzelnen Rhein- und Kanalhäfen nunmehr einigermaßen abgegrenzt sind. Ob die Eröffnung des Lippe-Seiten-Kanals unseren Häfen wiederum weitere Getreidemengen entziehen wird, lässt sich mit Sicherheit nicht voraussagen. Die Gesamtgetreideanfuhre hat eine Erhöhung

von 291 044 t im Jahre 1928
auf 326 108 t im Jahre 1929

erfahren. Eine Folge des Vermahlungszwanges ist die stärkere Einfuhr ausländischen Mehles, da Westdeutschland auf ein Mehl, das z. T. aus Inlandsweizen besteht, nicht eingestellt ist. Die Gesamtanfuhre von Mehl in unseren Häfen, die im Berichtsjahre 45 676 t gegenüber 45 174 t in 1928 beträgt, erfolgte ehemals fast ausschliesslich aus westdeutschen, rheinoberhalb gelegenen Mühlen. Nunmehr ist der über Emmerich eingeführte Anteil der Mehleinfuhr

von 9 292 t im Jahre 1928
auf 18 472 t im Jahre 1929

angewachsen.

f) Der sonstige Verkehr.

Die Holz anfuhr, die sich bis zum Jahre 1928 wieder einer ständigen Zunahme erfreut hatte, ist infolge der Depression auf dem Baumarkte, aber auch durch die Eröffnung des Mülheimer Hafens stark beeinträchtigt worden, und weist folgende Veränderungen auf:

1928:	259 385 t
1929:	178 325 t

Die Verluste sind hauptsächlich infolge der Abwanderung eines grossen Teils des Grubenholzverkehrs, der von 77 038 t auf 14 043 t zurückgegangen ist, nach Mülheim zu verzeichnen. Mülheim hat dagegen in der Holz anfuhr eine Höhe von 34 436 t erreicht. Auch die Transporte für die Fabrikation von Cellulose sind im Berichtsjahr nicht mehr über unsere Häfen, sondern über den Kanal gegangen. Schliesslich ist die Holz verarbeitende Industrie, die früher in Duisburg eine bedeutsame Rolle gespielt hat, fast gänzlich zum Erliegen gekommen und hat damit den Flossholzverkehr aus unseren Häfen sogut wie ausgeschaltet. Dafür ist zwar eine leichte Zunahme im Verkehr von Bau- und Schnittholz festzustellen, der jedoch die entstandenen Verluste nicht auszugleichen vermag, da auch diese Ware vielfach den zu dem Verbrauchsplatz am günstigsten gelegenen Häfen unmittelbar zugestellt wird.

Die Kiesbaggerungen im Rhein sind im Berichtsjahre wiederum verstärkt worden. Infolgedessen hat die Kies- und Sand anfuhr in unseren Häfen

von 1928:	715 414 t
auf 1929:	855 141 t

zugenommen. Bezüglich der Abfuhr dieses Gutes aus unseren Häfen zeigt sich wie beim Getreideverkehr eine fühlbare Abwanderung von der Bahn auf den Lastkraftwagen, namentlich bei der Belieferung der benachbarten Grosstädte Oberhausen, Mülheim und Essen.

Nach Abzug der bisher behandelten Güterarten, Kohle und Eisen in der Abfuhr, Erz, Getreide, Holz, Kies in der Anfuhr, verbleiben für die übrigen Güter folgende Verkehrsziffern:

1913:	1 823 121 t
1928:	1 685 781 t
1929:	1 831 944 t.

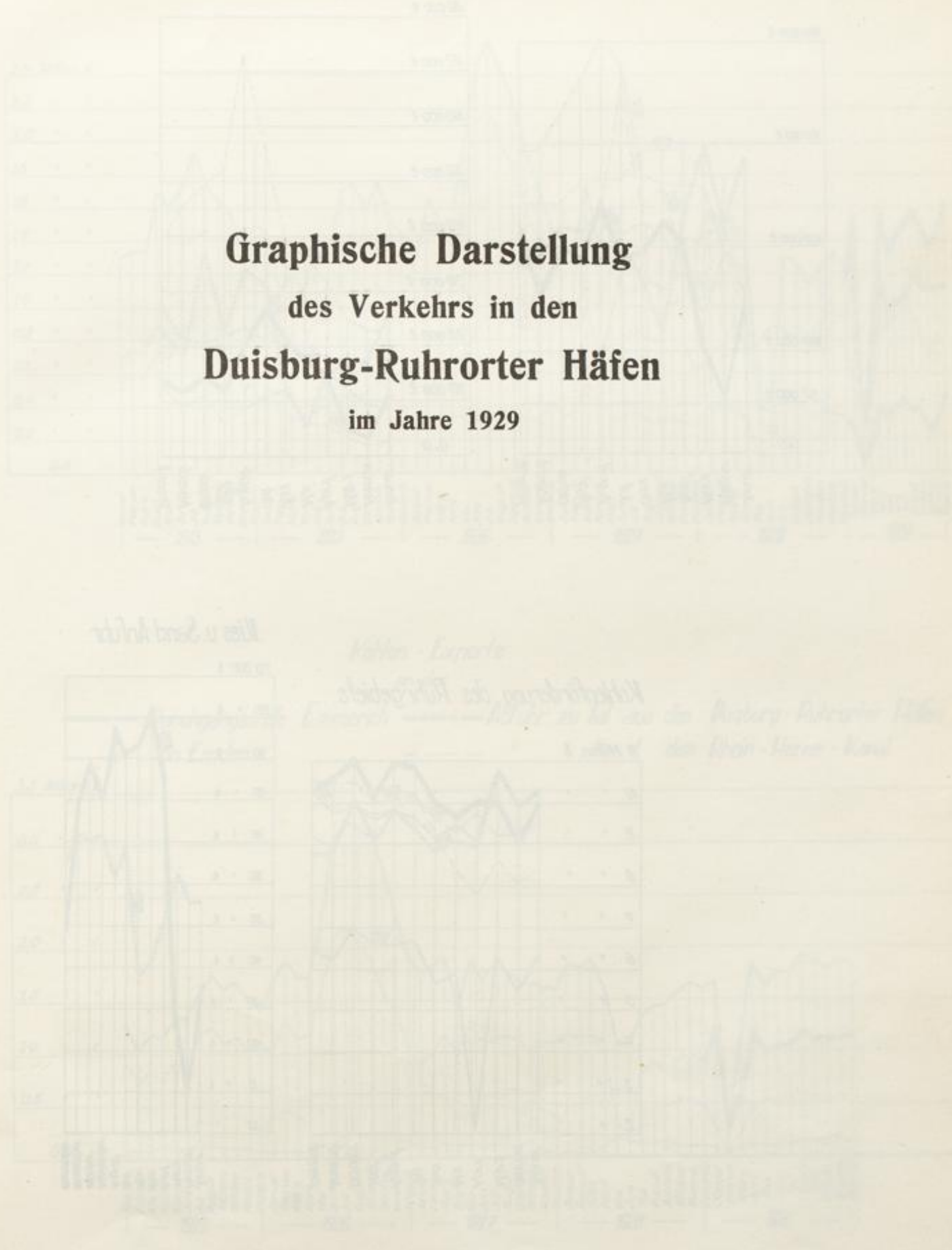
Die Höhe der Vorkriegsziffer ist somit wieder erreicht worden, doch sind hinsichtlich der Güterarten beträchtliche Verschiebungen festzustellen. Unter diesen Mengen ragen jetzt insbesondere die bereits erwähnte Schrottanfuhr in Höhe von 326 536 t, die seit 1928 von 64 807 t auf 83 542 t gestiegene Anfuhr von Mineralöl als Folge der fortschreitenden Motorisierung der Wirtschaft und die ebenfalls von 20 247 t auf 92 633 t gestiegene Abfuhr an Nebenprodukten der Bergbauindustrie wie Teer usw. hervor.

Dem Güterbootdienst ist im verflossenen Jahr hauptsächlich die gestiegene Eisenabfuhr zugute gekommen. Unsere Häfen haben angelaufen:

1928:	1066 Güterboote mit 73 826 t Umschlagsverkehr
1929:	1216 Güterboote mit 91 126 t Umschlagsverkehr.

Der Güterbootdienst leidet nach wie vor unter der im vorjährigen Bericht bereits dargelegten Seehafenausnahmetarifpolitik der Reichsbahngesellschaft. Wie oben bereits erwähnt, haben diejenigen Ausnahmetarife, die das Hinterland unserer Häfen umfassen, auch im vergangenen Jahre keine Abänderung zugunsten unserer Häfen erfahren. Vielmehr ist der für die

**Graphische Darstellung
des Verkehrs in den
Duisburg-Ruhrorter Häfen
im Jahre 1929**



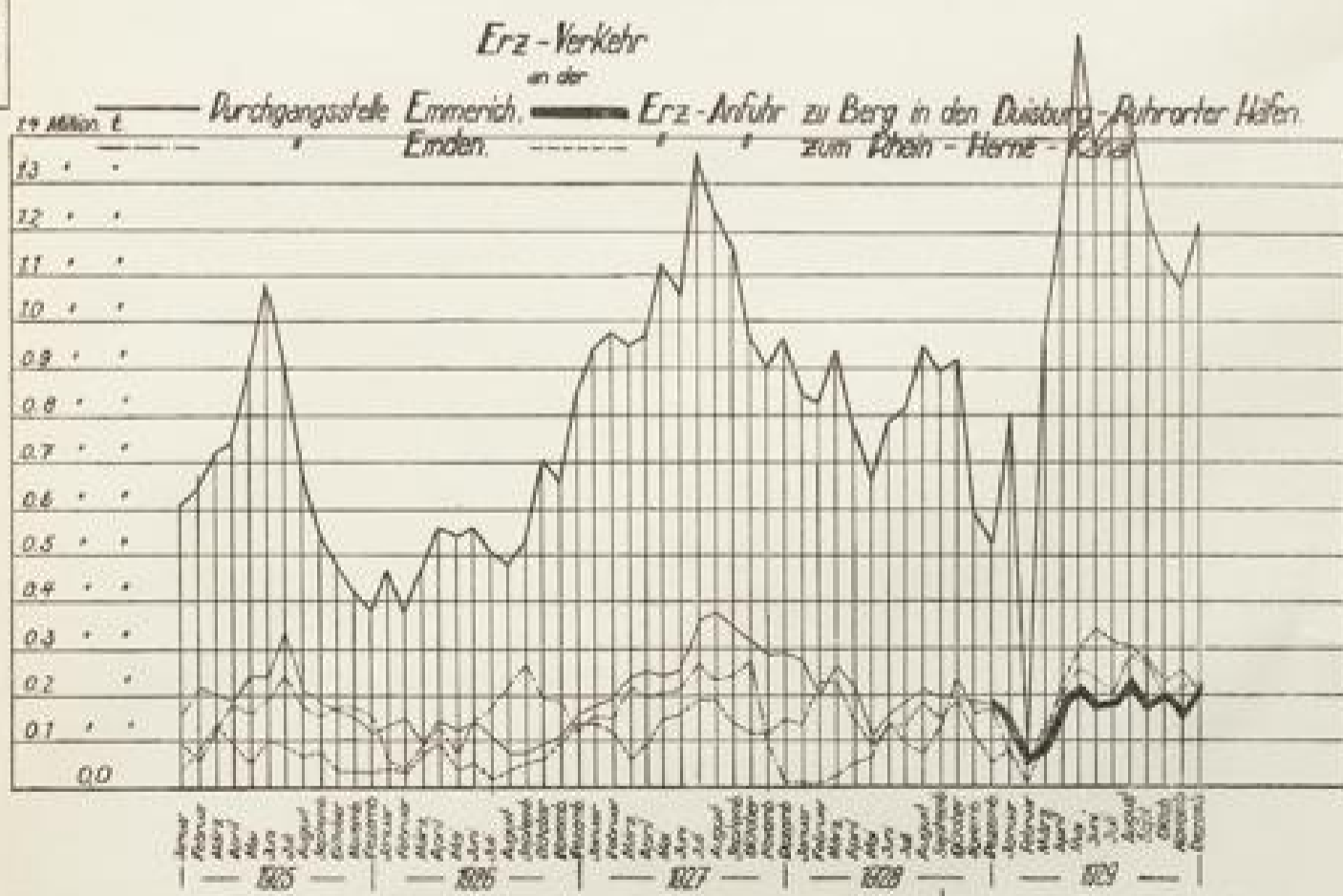
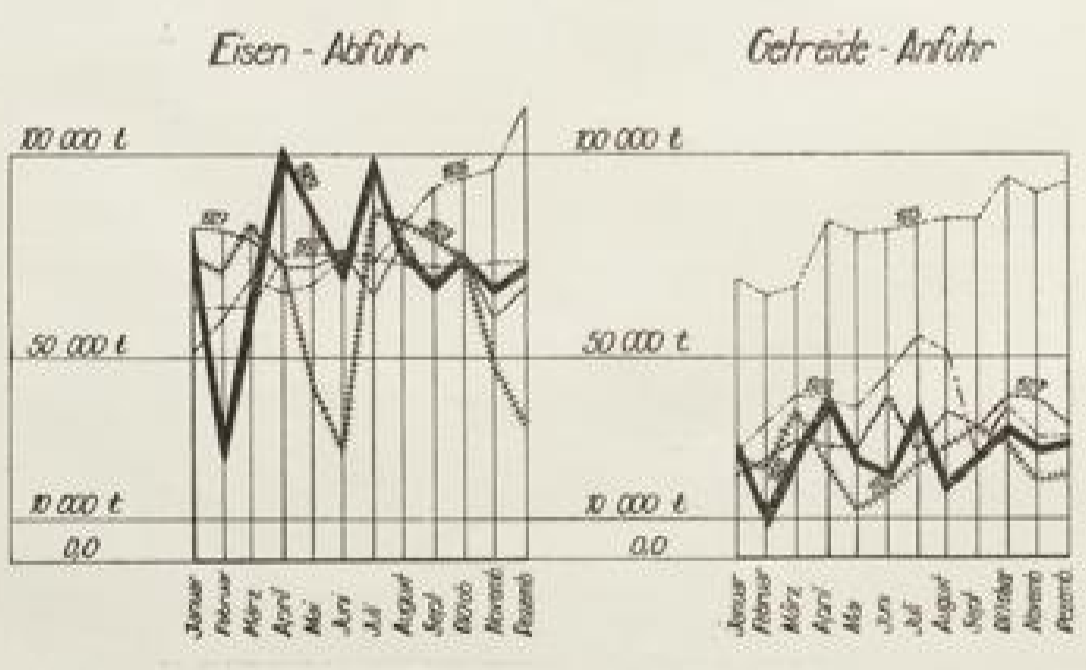
Verkehrsentwicklung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

— Gesamt-Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.
 - - - - - im Rhein-Herne-Kanal von und zum Rhein.

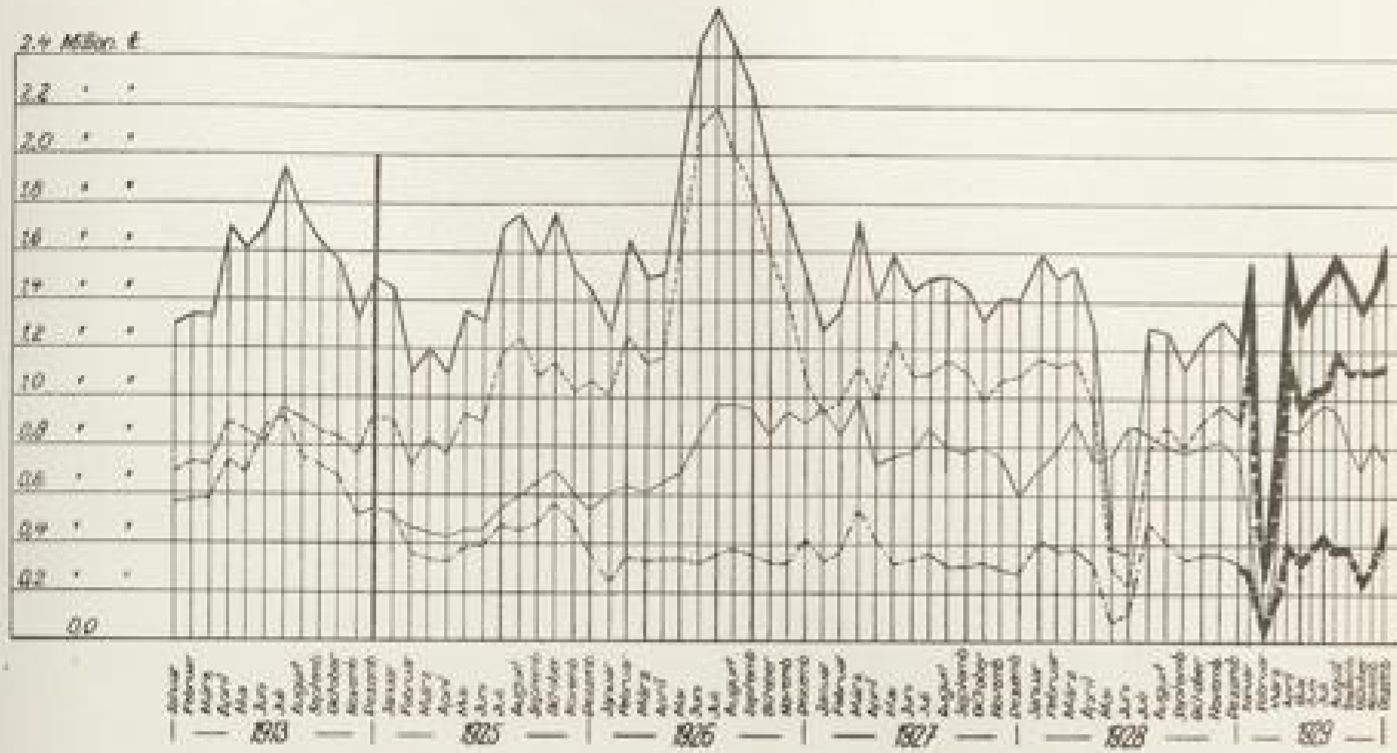
Güterarten	Jahr	Monate												Zusammen		
		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember			
Kohlen-Abfuhr	1913	1.927.262	1.713.287	1.819.980	1.725.218	1.829.667	1.773.132	1.912.891	1.829.260	1.693.892	1.916.231	1.977.126	1.869.381	1.932.402	1.927.422	18.920.912
	1914	1.998.246	1.809.218	1.881.682	1.810.248	1.826.190	1.826.190	1.869.249	1.831.882	1.826.227	1.912.420	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	19.214.312
	1915	1.831.432	1.637.896	1.801.224	1.528.098	1.696.499	1.640.289	1.622.227	1.992.226	2.221.221	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	18.214.312
	1916	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	18.214.312
	1917	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	18.214.312
Eisen-Abfuhr	1913	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1914	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1915	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1916	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1917	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
Getreide-Abfuhr	1913	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1914	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1915	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1916	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1917	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
Erz-Abfuhr	1913	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1914	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1915	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1916	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1917	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
Holz-Abfuhr	1913	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1914	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1915	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1916	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
	1917	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	41.221	412.221
Gesamt-Verkehr	1913	1.927.262	1.713.287	1.819.980	1.725.218	1.829.667	1.773.132	1.912.891	1.829.260	1.693.892	1.916.231	1.977.126	1.869.381	1.932.402	1.927.422	18.920.912
	1914	1.998.246	1.809.218	1.881.682	1.810.248	1.826.190	1.826.190	1.869.249	1.831.882	1.826.227	1.912.420	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	19.214.312
	1915	1.831.432	1.637.896	1.801.224	1.528.098	1.696.499	1.640.289	1.622.227	1.992.226	2.221.221	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	18.214.312
	1916	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	18.214.312
	1917	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	1.826.227	18.214.312



— Umschlag im Jahre 1919



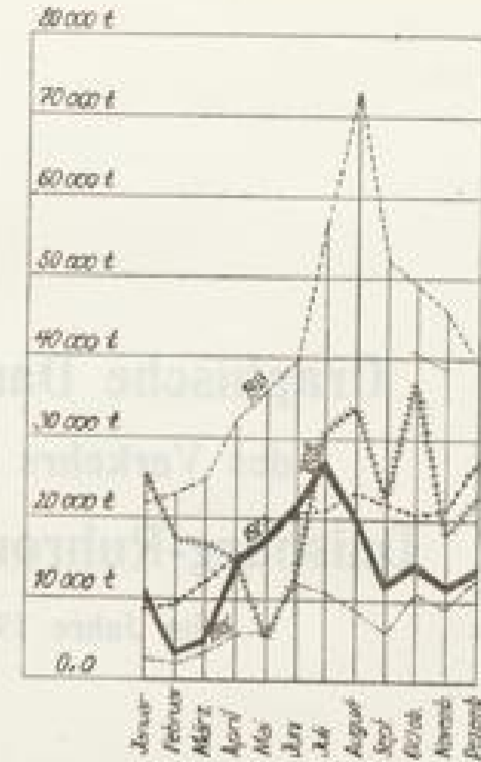
— Gesamt-Kohlenabfuhr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen. - - - - - Kohlenabfuhr zu Berg in den Duisb-Ruhrorter Häfen.
 — ' ' ' ' ' aus dem Rhein-Herne-Kanal - - - - - ' ' ' ' ' Tal



Erz - Anfuhr

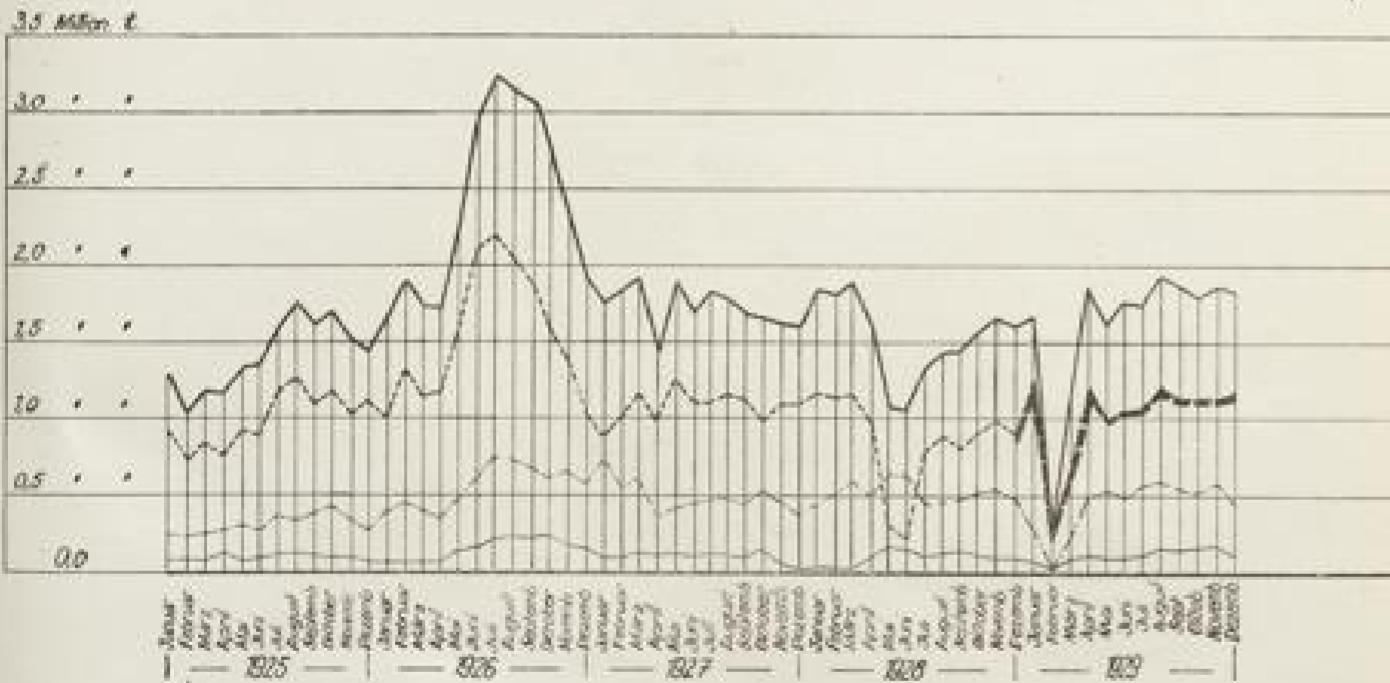


Holz - Anfuhr

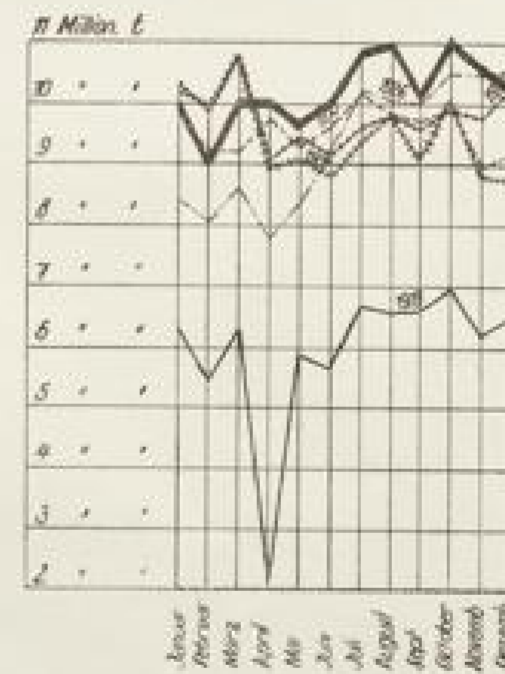


Kohlen - Exporte
an der

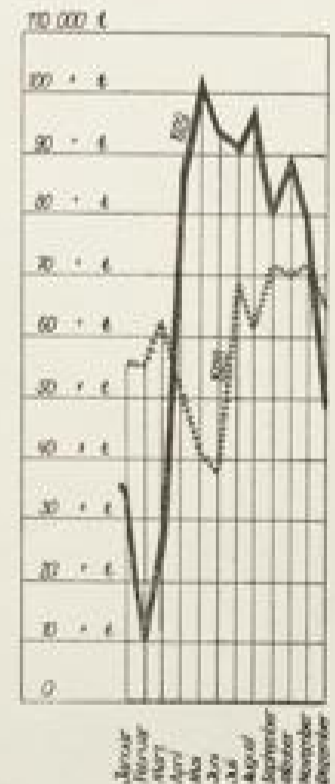
— Durchgangsstelle Emmerich - - - - - Abfuhr zu Tal aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen
 — von Emden. - - - - - ' ' ' ' ' dem Rhein-Herne-Kanal



Kohlenförderung des Ruhrgebiets



Kies u. Sand Anfuhr



Rheinschiffahrt bedeutungsvolle Ausnahmetarif 181 für die Kupfereinfuhr über die deutschen Seehäfen auf weitere Orte, in denen die kupferverarbeitende Industrie ansässig ist, ausgedehnt worden. Ein von den interessierten Verbänden und den niederrheinischen Häfen beantragter Ausgleichstarif ist von der Reichsbahngesellschaft nicht genehmigt worden. Ein Tarif, der den Wasserumschlag in unseren Häfen begünstigen konnte, war lediglich in der Gestalt des Ausnahmetarif 93 geschaffen worden, der den Versand von Ammoniak von mitteldeutschen Stationen nach unseren Häfen vorsieht. Er ist jedoch nur auf einen Sonderfall zugeschnitten und überdies bereits wieder abgelaufen.

Für die Entwicklung des Gesamtverkehrs ergibt sich hiernach folgendes Bild :

	Duisburg-Ruhrort Häfen	Von und zum Rhein-Herne-Kanal durch die Rheinschleusen	Gesamtverkehr
1913:	27 262 167 t	—	27 262 167 t
1925:	22 525 730 t	8 613 710 t	31 139 440 t
1926:	27 706 215 t	11 907 799 t	39 614 014 t
1927:	24 698 525 t	13 460 705 t	38 159 230 t
1928:	20 524 144 t	13 950 305 t	34 474 449 t
1929:	22 553 907 t	13 709 252 t	36 263 159 t

In ihrer Gesamtheit betrachtet, haben demnach die Duisburg-Ruhrorter Häfen und der Rhein-Herne-Kanal zusammen den Rheinverkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes erheblich gesteigert.

26. H o m b e r g.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t - V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1929	40 471	19 463	59 934	589 826	572 492	1 162 318	1 222 232
1928	19 881	21 777	41 658	385 988	610 022	995 010	1 037 668
Mithin 1929 mehr weniger	20 590	2 314	18 276	203 838	37 530	161 308	184 584

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44 %, in der Abfuhr um 17 %, im ganzen um 18 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

	Z u f u h r:	1929 t	1928 t	Z u - o d e r A b n a h m e t
Weizen		13 762	10 692	+ 3 070
Grubenholz		6 642	7 992	- 1 350
Schwefelkies		5 363	—	+ 5 363
Steinkohlen		5 549	—	+ 5 549
Andere rohe oder einfach zubereitete Stoffe		8 503	9 448	- 945
Andere chemische Erzeugnisse		10 481	8 467	+ 2 014
	A b f u h r:			
Schwefelkies		63 472	—	+ 63 472
Steinkohlen		1 023 663	969 777	+ 53 886
Steinkohlenkoks		45 187	14 505	+ 30 682
Rückstände der Kohlendestillation		8 091	4 941	+ 3 150
Farben, Färbemittel, Lacke		17 206	454	+ 16 752

27. Hamborn.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	3 644 431	680 280	4 324 711	508 234	1 487 077	1 995 331	6 320 042
1928	2 656 340	732 513	3 388 853	547 435	1 494 259	2 041 694	5 430 547
Mithin 1929	mehr weniger	988 091 —	935 858 —	— 39 181	— 7 182	— 46 363	889 495 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28 % zu-, in der Abfuhr um 2 % ab-, im ganzen um 16 % zugenommen.

Wesentliche Zu- bzw. Abnahme wiesen folgende Güter auf:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme t
	1929 t	1928 t	
Grubenholz	24 550	32 306	— 7 756
Eisenerze	3 522 405	2 729 098	+ 793 307
Schwefelkies	81 056	89 703	— 8 647
Manganerze	182 025	109 777	+ 72 248
Alteisen, Eisen und Stahlbruch	56 444	36 031	+ 20 413
Andere rohe oder einf. behauene Steine	139 142	156 832	— 17 690
Kalk	39 166	143 683	— 105 517
Schlacken	222 995	21 176	+ 201 819
Andere chemische Erzeugnisse	26 598	25 079	+ 1 519
	Abfuhr:		
Schlacken phosphorsaurer Salze	146 851	44 262	+ 102 589
Roheisen, Rohstahl	38 011	62 917	— 24 906
Steinkohlen	1 054 710	1 206 445	— 151 735
Steinkohlenkoks	70 478	53 385	+ 17 093
Schlacken (ohne Thomasmehl)	41 396	36 349	+ 5 047
Teer, Teeröl und Derivate	8 629	11 615	— 2 986
Eisen und Stahl in Stäben u. Bandeseisen	618 362	622 033	— 3 671
Eisen- und Stahldraht in Ringen	14 200	47 727	— 33 527

28. Walsum.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	1 499 079	171 148	1 670 227	244 309	800 689	1 044 998	2 715 225
1928	1 311 526	428 999	1 740 525	200 985	846 385	1 047 370	2 787 895
Mithin 1929	mehr weniger	187 553 —	70 298 —	43 324 —	— 45 696	— 2 372	— 72 670

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4 %, in der Abfuhr um 0,2 %, im ganzen um 3 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929 t	1928 t	Zu- oder Abnahme t
Grubenholz	1 787	—	+ 1 787
Andere Hölzer als Edelhölzer, nicht geschält	166 883	170 341	— 3 458
Eisenerze	1 374 710	1 415 793	— 41 083
Manganerze	77 355	79 076	— 1 721
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch	8 896	16 914	— 8 018
Kalk	15 675	41 756	— 26 081
Andere chemische Erzeugnisse	24 258	15 268	+ 8 990
Abfuhr:			
Zellstoff	14 378	19 522	— 5 144
Roheisen, Rohstahl	42 980	22 852	+ 20 128
Luppen aus Eisen	34 505	34 032	+ 473
Steinkohlen	566 185	631 858	— 65 673
Steinkohlenkoks	13 096	10 248	+ 2 848
Steinkohlenbriketts	37 138	19 865	+ 17 273
Schlacken (ohne Thomasmehl)	21 777	106	+ 21 671
Eisen und Stahl in Stäben und Banden geformt oder nicht, eiserne Balken	91 355	90 076	+ 1 279
Platten und Bleche aus Eisen oder Stahl und Weiss- blech	95 138	73 612	+ 21 526
Schienen in Eisen oder Stahl und ihre Zubehörteile	62 699	80 375	— 17 676
Eisen- und Stahldraht in Ringen	43 341	47 727	— 4 386

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist zu berichten, dass der Rückgang auf die Behinderung der Schifffahrt durch die lange Frostperiode im Anfang des Berichtsjahres zurückzuführen ist.

31. Wesel.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	186 272	153 913	340 185	2 247	1 372	3 619	343 804
1928	490 455	139 911	630 366	6 081	4 622	10 703	641 069
Mithin 1929 } mehr weniger	304 183	14 002	290 181	3 834	3 250	7 084	297 265

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 46 %, in der Abfuhr um 66 %, im ganzen um 46 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen :

Zufuhr:	1929 t	1928 t	Zu- oder Abnahme t
Weizen	5 035	6 115	— 1 080
Gerste	32 589	32 483	+ 106
Mais	8 302	15 511	— 7 209
Andere Hölzer als Edelhölzer, nicht geschält	11 476	19 728	— 8 252
Andere rohe oder einfach behauene Steine	242 316	504 468	— 262 152
Ölkuchen	3 996	4 722	— 726
Erde, Kies, Sand, Mergel	12 495	13	+ 12 482
Steinkohlen	4 433	5 378	— 945

Abfuhr:

	t	t	t
Gerste	402	—	+ 402
Steinkohlen	802	—	+ 802
Erde, Kies, Sand, Mergel	694	4 322	— 3 628
Gewebe, Wäsche und Kleidungsstücke	674	327	+ 347
Andere rohe oder einfach behauene Steine	—	2 418	— 2 418

41. Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1929	14 864 730	17 801 414	32 666 144
1928	14 406 788	15 299 291	29 706 079
Mithin 1929	457 942	2 502 123	2 960 065
	mehr	—	—
	weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3 %, in der Abfuhr um 16 %, im ganzen um 10 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist ¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1929 t	1928 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide	11 186	6 400	+ 4 786
Mehl	29 348	62 772	— 33 424
Düngemittel	239 314	293 711	— 54 397
Roheisen, Rohstahl	13 594	19 727	— 6 133
Luppen aus Eisen und Stahl	61 128	42 163	+ 18 965
Steine	103 226	80 164	+ 23 062
Steinkohlen	10 296 642	10 349 702	— 53 060
Steinkohlenkoks	1 507 867	1 086 802	+ 421 065
Zement	152 085	134 689	+ 17 396
Andere Rohstoffe	167 787	143 211	+ 24 576
Chemische Erzeugnisse	200 332	196 867	+ 3 465
Teer	53 507	29 931	+ 23 576
Eisen- und Stahlwaren	1 239 734	1 213 900	+ 25 834
Abfuhr:			
Getreide	1 859 678	2 226 845	— 367 167
Getrocknete Hülsenfrüchte	194 009	137 728	+ 56 281
Zucker	95 277	108 334	— 13 057
Düngemittel	16 623	141 353	— 124 730
Sämereien	379 612	202 454	+ 177 158
Holz	1 281 192	1 180 205	+ 100 987
Eisenerze	9 787 355	7 167 451	+ 2 619 904
Schwefelkies	767 320	759 188	+ 8 132
Manganerze	109 319	67 790	+ 41 529
Andere Erze	253 657	357 045	— 103 388
Kupfer	22 316	42 645	— 20 329
Natürlicher fester Asphalt	93 079	104 280	— 11 201
Ableit. der Mineralöle	367 625	271 261	+ 96 364
Petroleum	207 250	224 848	— 17 598
Steinkohlen	916 126	942 717	— 26 591
Steinkohlenbriketts	169 603	116 590	+ 53 013
Andere Rohstoffe	149 450	275 376	— 125 926
Andere chemische Erzeugnisse	32 908	44 055	— 11 147

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

Über den Rheinverkehr im Jahre 1929 ist dem Jahresbericht der Handels- und Gewerkekammer für Rotterdam das Folgende entnommen :

«Trotz des strengen Frostes, der die gesamte Rheinschiffahrt vom 4. Februar bis zum 15. März stillgelegt hat, und des ausserordentlich niedrigen Wasserstandes, der bereits im September einzutreten anfang und fast ununterbrochen bis Mitte Dezember anhielt, war der Massengütertransport nach dem Rhein über den hiesigen Hafen erheblicher als 1928. Viel hierzu beigetragen haben die umfangreichen Erztransporte nach den Ruhrhäfen nach Beendigung des Streiks in den schwedischen Erzgruben sowie die ausserordentlich grossen Getreidesendungen, die wegen des Inkrafttretens des erhöhten Getreide-Einfuhrzollses zum 1. Januar 1930 während des Monats Dezember nach Deutschland stattfanden und starke Nachfrage nach prompten Schiffsraum und später auch nach schneller Schleppgelegenheit zur Folge hatten.

Auch der Stückgutverkehr per Dampfer ist etwas besser gewesen, obschon sich der Wettbewerb seitens der deutschen Eisenbahnen stark fühlbar machte. Der Passagierverkehr auf dem Rhein war trotz des schönen Wetters doch nicht erheblicher als 1928. Man führt dies auf den Umstand zurück, dass die Deutschen sparsamer geworden sind und die Lust zum Sparen wieder gestiegen ist. Die Besetzung hatte keinen merkbaren Einfluss mehr.

Belgien hat mit Wirkung vom 1. September 1929 den sogenannten «Kompensationszuschlag» zu Gunsten der Rheintransporte von Gent und Antwerpen nach dem Rhein oberhalb von Emmerich eingeführt. Die Prämie beläuft sich auf fr. 2.50 pro Tonne für Ganzladungen Getreide und Sämereien und fr. 1.50 pro Tonne für sämtliche sonstige Sorten Ladung. Die Auswirkung dieser Massregel auf die Verteilung des Rheinschiffahrtsverkehrs zwischen den in Frage kommenden Seehäfen ist noch abzuwarten ...

Die Schiffahrt auf dem Rhein nach Basel war das ganze Jahr hindurch nicht möglich.

Infolge der Seehafenausnahmetarife werden der Rheinschiffahrt noch sehr viel Güterbeförderungen, besonders nach und von Süddeutschland, entzogen. Mit Wirkung vom 1. Juli 1929 haben überdies auch die Schweizer Eisenbahnen einen neuen Tarif eingeführt, infolge dessen ein bedeutender Teil der Schweiz, der bisher besonders Getreide auf dem Rhein unter Umladung auf Waggons in Strassburg oder Basel zu beziehen vermochte, sich vorteilhafter direkt per Bahn über Genua versorgen lässt, sodass auch hierdurch der Rheinschiffahrt wieder ein neuer Verlust entstanden ist. Ausserdem hat auch Frankreich verschiedene Tarife für die Beförderung via Seehäfen am Kanal herabgesetzt.

Die Aussichten für das kommende Jahr sind denn auch, vor allem, wenn der Wasserstand wieder normal geworden sein wird und die Schiffe wieder vollbeladen werden fahren können, nicht günstig und ein etwa vorhandener Überschuss an Tonnage dürfte dann zweifellos in den Frachten zum Ausdruck gelangen, und zwar umsomehr, wenn man mit dem Bau von neuen Rheinschiffen weiter fortschreitet. Dem steht als einziger lichter Punkt gegenüber, dass das Verwendungsgebiet der Rheinschiffe sich etwas ausgedehnt hat, indem inzwischen die Kanalisation der Maas beendet worden ist. Während bisher nämlich die Kohlentransporte der holländischen Kohlenzechen nach Amsterdam und Rotterdam mit der Bahn geschahen, wo sie in Rheinschiffe verladen wurden, werden die Rheinschiffe in Zukunft bis Maasbracht fahren und dort die für Süddeutschland und die Schweiz bestimmten Kohlen laden können.»

44. Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1929	1 902 367	676 715	2 579 082
1928	1 833 817	619 440	2 453 257
Mithin 1929	mehr weniger	68 550 —	57 275 —

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist ¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme t
	t	t	
Düngemittel	22 857	29 735	— 6 878
Steine	210 389	205 639	+ 4 750
Steinkohlen	744 237	732 214	+ 12 023
Steinkohlenkoks	25 835	49 511	— 23 676
Zement	106 728	101 082	+ 5 646
Holz	6 849	5 060	+ 1 789
Andere Rohstoffe	25 925	19 797	+ 6 128
Teer	78 804	84 309	— 5 505
Eisen- und Stahlwaren	417 744	354 206	+ 63 538
Abfuhr:			
Weizen	15 876	4 886	+ 10 990
Mehl	35 353	13 666	+ 21 687
Zucker	42 540	28 816	+ 13 724
Sämereien	22 623	32 736	— 10 113
Eisenerze	21 721	10 149	+ 11 572
Petroleum und andere Mineralöle	135 496	123 241	+ 12 255

42. Vlaardingen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	—	228 959	228 959	2 176 969	—	2 176 969	2 405 928
1928	—	175 233	175 233	2 240 135	—	2 240 135	2 415 368
Mithin 1929	mehr weniger	53 726 —	53 726 —	63 166 —	—	63 166 —	9 440

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31 % zu-, in der Abfuhr um 3 % ab-, im ganzen um 0,4 % abgenommen.

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	1929 t	1928 t	Zu- oder Abnahme t
Zufuhr:			
Düngemittel	7 910	13 300	— 5 390
Petroleum	15 106	7 395	+ 7 711
Steinkohlen	162 313	105 071	+ 57 242
Schlacken	—	13 200	— 13 200
Abfuhr:			
Düngemittel	2 300	13 802	— 11 502
Eisenerze	2 089 777	2 180 408	— 90 631
Petroleum	28 196	19 791	+ 8 405
Derivate der Mineralöle	25 634	11 739	+ 13 895
Andere Rohstoffe	20 468	6 154	+ 14 314
Teer	—	1 597	— 1 597

57. Hafen von Antwerpen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1929	2 975 688	1 459 532	4 435 220
1928	3 384 621	2 017 773	5 402 394
Mithin 1929			
} mehr	—	—	—
} weniger	408 933	558 241	967 174

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12%, in der Abfuhr um 28%, im ganzen um 17% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegen 1928 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

	1929 t	1928 t	Zu- oder Abnahme t
Zufuhr:			
Mehl	2 703	2 312	+ 391
Düngemittel	182 369	642 398	— 460 029
Kleie	7 438	2 142	+ 5 296
Holz	15 500	8 275	+ 7 225
Roheisen, Rohstahl	14 434	147 030	— 132 596
Andere rohe oder einfach behauene Steine	24 164	6 594	+ 17 570
Steinkohlen	1 225 411	1 212 336	+ 13 075
Steinkohlenbriketts	34 776	51 336	— 16 560
Zement	133 819	103 995	+ 29 824
Soda	84 574	108 675	— 24 101
Andere chemische Erzeugnisse	36 923	41 922	— 4 999
Eisen- und Stahlwaren	824 102	756 287	+ 67 815

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

Abfuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Getreide.....	762 821	1 108 568	- 345 747
Wein.....	617	3 800	- 3 183
Ölkuchen.....	3 627	12 729	- 9 102
Holz.....	10 034	18 415	- 8 381
Eisenerze.....	75 481	112 472	- 36 991
Manganerze.....	105 141	141 660	- 36 519
Andere rohe oder einfach behauene Steine.....	10 752	1 977	+ 8 775
Schlacken.....	9 604	1 041	+ 8 563
Andere chemische Erzeugnisse.....	28 655	23 741	+ 4 914
Ziegelsteine.....	707	1	+ 706

58. G e n t.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1929	1 575 786	290 686	1 866 472	
1928	713 730	209 137	922 867	
Mithin 1929	mehr	862 056	81 549	943 605
	weniger	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 121 %, in der Abfuhr um 39 %, im ganzen um 102 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Luppen aus Eisen und Stahl.....	198 955	—	+ 198 955
Pflastersteine.....	17 712	690	+ 17 022
Andere rohe oder einfach behauene Steine.....	20 902	2 504	+ 18 398
Steinkohlen.....	619 677	327 158	+ 292 519
Andere chemische Erzeugnisse.....	4 745	—	+ 4 745
Eisen- und Stahlwaren.....	65 674	28 585	+ 37 089
A b f u h r:			
Düngemittel.....	601	8 346	- 7 745
Eisenerze.....	19 842	54 949	- 35 107
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch.....	12 003	37 954	- 25 951
Steinkohlen.....	28 444	800	+ 27 644

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

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen des Rheins und den bedeutenderen in diesen Strom einmündenden Kanälen im Jahre 1929.

Rhein-Rhone-Kanal (Schleuse 85, Strasbourg)

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	—	4 940	4 940	41 858	—	41 858	46 798
1928	—	220	220	2 033	—	2 033	2 253
Mithin 1929	mehr	4 720	4 720	39 825	—	39 825	44 545
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 2 145%, in der Richtung von dem Rhein her um 1 959%, im ganzen um 1 977% zugenommen.

Main (Schleuse zu Kostheim).

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	—	1 118 301	1 118 301	3 257 313	—	3 257 313	4 375 614
1928	—	1 110 666	1 110 666	3 726 123	—	3 726 123	4 836 789
Mithin 1929	mehr	7 635	7 635	—	—	—	—
	weniger	—	—	468 810	—	468 810	461 175

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 0,7% zu-, in der Richtung von dem Rhein her um 13% ab-, im ganzen um 10% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Nach dem Rhein hin:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Getreide	62 136	38 126	+ 24 010
Düngemittel	79 236	131 549	— 52 313
Holz	199 161	287 879	— 88 718
Eisenerz	15 181	22 811	— 7 630
Schwefelkies	93 138	54 470	+ 38 668
Kupfererze	21 386	—	+ 21 386
Alteisen	36 565	45 376	— 8 811
Steine	41 475	28 698	+ 12 777
Steinkohlen	4 565	2 405	+ 2 160
Erde	220 159	199 341	+ 20 818
Chemische Erzeugnisse	140 376	32 335	+ 108 041

Von dem Rhein her:

	t	t	t
Getreide	88 720	151 744	— 63 024
Holz	160 101	111 447	+ 48 654
Schwefelkies	119 926	121 795	— 1 869
Steinkohlen	1 571 727	1 904 632	— 332 905
Braunkohlenbriketts	135 339	180 021	— 44 682
Erden	400 900	499 357	— 98 457
Teer, Teeröl und ihre Derivate	12 807	20 840	— 8 033
Chemische Erzeugnisse	36 196	31 187	+ 5 009
Eisen- und Stahlwaren	68 902	76 677	— 7 775
Andere Fertigerzeugnisse	125 223	276	+ 124 947

Frankfurt.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	
1929	2 079 862	130 094	2 209 956	10 969	440 418	451 387	2 661 343
1928	2 418 477	185 196	2 603 673	30 219	398 219	428 438	3 032 111
Mithin 1929	mehr	—	—	—	42 199	22 949	—
	weniger	338 615	55 102	393 717	19 250	—	370 768

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15% ab-, in der Abfuhr um 5% zu-, im ganzen um 12% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Getreide	88 888	153 999	— 65 111
Salz	10 815	1 547	+ 9 268
Andere rohe oder einfach behauene Steine	302 944	363 490	— 60 546
Steinkohlen	1 033 648	1 222 138	— 188 490
Abfuhr:			
Düngemittel	77 736	65 179	+ 12 557
Zement	36 748	16 419	+ 20 329

Aschaffenburg.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	
1929	806 614	38 260	844 874	18 119	116 153	134 272	979 146
1928	834 382	52 578	886 960	25 393	93 200	118 593	1 005 553
Mithin 1929	mehr	—	—	—	22 953	15 679	—
	weniger	27 768	14 318	42 086	7 274	—	26 407

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5% ab-, in der Abfuhr um 13% zu-, im ganzen um 3% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1929	1928	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Steinkohlen	551 556	644 338	- 92 782
Holz	134 563	100 602	+ 33 961
Abfuhr:			
Holz	37 529	51 767	- 14 238
Pflastersteine	10 996	—	+ 10 996
Schwefelkiesabbrände	6 675	15 531	- 8 856

Zu dieser Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1928 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr:

Steinkohlen: Absichtliche Ablenkung von 50 000 t. Reichsbahndienstkohlen auf den direkten Bahnweg, ferner auf den Ausfall von 35 000 t. Reichsbahndienstkohlen und 8 000 t. Privatkohlen infolge Schiffahrtssperre durch Eis vom Januar bis März 1929.

Holz: Mehrbezug von russischem Holz durch die Aktiengesellschaft für Zellstoff- und Papierfabrikation Aschaffenburg.

Abfuhr:

Holz: Minderversand von Grubenholz.

Pflastersteine: Reparationslieferungen nach Belgien.

Schwefelkiesabbrände: Vorratslagerung bei der Aktiengesellschaft für Zellstoff- und Papierfabrikation Aschaffenburg.

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			
1929	3 372 535	6 349 507	9 722 042	3 055 634	440 584	3 496 218	13 218 260	
1928	3 498 713	7 222 257	10 720 970	492 648	2 481 806	2 974 454	13 695 424	
Mithin 1929	mehr weniger	— 126 178	— 872 750	— 998 928	2 562 986 —	— 2 041 222	— 521 764	— 477 164

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 9 % ab-, in der Richtung von dem Rhein her um 18 % zu-, im ganzen um 3 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1928 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Nach dem Rhein hin:		1928		Zu- oder Abnahme
	1929	t	t	t	
Getreide	44 825		7 939		— 36 886
Zucker	62 226		77 558		— 15 332
Kalidünger	189 845		187 362		+ 2 483
Andere Düngemittel	44 628		39 756		+ 4 872
Eisenerze, Schwefelkies	33 470		27 268		+ 6 202
Steinkohlen	7 988 695		9 273 734		— 1 285 039
Steinkohlenkoks	506 251		313 436		+ 192 815
Zement	50 331		70 010		— 19 679
Teer, Teeröl, Benzol, Pech	161 573		148 713		+ 12 860
Eisen und Stahl, Schienen, Schwellen, Rohre, Eisen- und Stahldraht	565 476		504 550		+ 60 926
Von dem Rhein her:					
Getriebe	208 335		217 006		— 8 671
Andere Düngemittel	62 307		83 838		— 21 531
Grubenholz	45 521		95 491		— 49 970
Erze, Schwefelkies	2 262 397		1 633 966		+ 628 431
Roheisen, Luppen aus Eisen und Stahl	116 348		114 638		+ 1 710
Andere rohe oder einfach behauene Steine	59 397		75 386		— 15 989
Erde, Lehm, Sand, Mergel	384 293		388 632		— 4 339
Schwefelsäure	125 566		74 490		+ 51 076

Geldersche Yssel (Brücke zu Doesburg).

J a h r	Nach d. Neder-Rijn hin		Zusammen	Von d. Neder-Rijn her		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	kann nicht angegeben werden		428 567	kann nicht angegeben werden		1 734 480	2 163 040
1928	kann nicht angegeben werden		406 310	kann nicht angegeben werden		1 725 150	2 131 460
Mithin 1929	mehr	—	22 250	—	—	9 330	31 580
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Neder-Rijn hin um 5 %, in der Richtung von dem Neder-Rijn her um 1/2 %, im ganzen um 1 1/2 % zugenommen.

Merwede-Kanal

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen.

J a h r	Von der Waal her		Zusammen	Nach der Waal hin		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	kann nicht angegeben werden		230 583	kann nicht angegeben werden		169 971	400 554
1928	kann nicht angegeben werden		411 775	kann nicht angegeben werden		267 474	679 249
Mithin 1929	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	181 192	—	—	97 503	278 695

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 44 %, in der Richtung nach der Waal hin um 36 %, im ganzen um 41 % abgenommen.

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

Jahr	Von der Waal her		Zusammen	Nach der Waal hin		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	kann nicht angegeben werden		4 205 580	kann nicht angegeben werden		1 140 438	5 436 018
1928	kann nicht angegeben werden		3 763 253	kann nicht angegeben werden		1 064 639	4 827 892
Mithin 1929	mehr	—	532 327	—	—	75 799	608 126
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 14 %, in der Richtung nach der Waal hin um 7 %, im ganzen um 13 % zugenommen.

Keulse Vaart.

Jahr	Nach dem Lek hin		Zusammen	Von dem Lek her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	kann nicht angegeben werden		321 752	kann nicht angegeben werden		283 568	605 320
1928	kann nicht angegeben werden		260 023	kann nicht angegeben werden		221 824	481 847
Mithin 1929	mehr	—	61 729	—	—	61 744	123 473
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Lek hin um 24 %, in der Richtung von dem Lek her um 28 %, im ganzen um 26 % zugenommen.

Maas-Waal-Kanaal (Schleuse bei Weurt) ¹⁾

Jahr	Nach der Waal hin		Zusammen	Von der Waal her		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1929	141 440	563 088	704 528	133 323	237 389	370 712	1 075 240
1928	152 490	246 497	398 987	42 508	94 819	137 327	536 314
Mithin 1929	mehr	316 591	305 541	90 815	142 570	233 385	538 926
	weniger	11 050	—	—	—	—	—

¹⁾ Dieser Kanal ist seit November 1927 für den Verkehr eröffnet.

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 und der Gesamtgütermengen sind in den Beilagen 1 und 2 zu IV B, a und IV B, b S. 317 u. 333 enthalten.

Nur bei Häfen mit * enthalten diese Zahlen Personenschiffe; in den Häfen oberhalb Mannheim sind ausserdem noch gegebenenfalls die Anzahl Schlepper angegeben worden.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1929	darunter Dampf- schiffe	1928	darunter Dampf- schiffe	1929	darunter Dampf- schiffe	1928	darunter Dampf- schiffe
Basel*	2	—	64	22	1 617	—	665	22
Strassburg ¹⁾	5 737	1 145	4 179	228	4 223 ¹⁾	225	4 078	225
Kehl	2 980	646	1 802	242	2 983	657	1 802	242
Lauterbourg	217	—	168	—	221	—	161	—
Karlsruhe	3 437	482	3 151	454	3 443	484	3 110	455
Mannheim	9 656	1 473	9 192	1 312	8 751	1 466	8 336	1 347
Ludwigshafen*	7 095	1 218	6 950	1 167	7 410	1 244	7 183	1 171
Worms	2 932	1 695	3 403	1 720	2 932	1 693	3 419	1 721
Gernsheim	1 007	187	1 485	264	1 006	187	1 475	263
Mainz	6 445	2 428	6 397	2 416	6 437	2 409	6 338	2 411
Wiesbaden*	1 286	584	1 432	600	1 284	582	1 423	595
Budenheim	509	194	454	117	509	194	454	117
Bingen	1 962	1 311	2 014	1 484	1 962	1 313	2 014	1 487
Oberlahnstein*	1 445	505	1 529	728	1 438	503	1 520	723
Koblenz*	2 255	1 259	2 472	1 209	2 249	1 256	2 460	1 205
Beuel	587	—	702	12	584	—	702	12
Wesseling	2 922	82	2 617	88	2 918	82	2 607	86
Köln*	6 880	2 566	6 894	2 525	6 859	2 560	6 865	2 517
Leverkusen*	1 997	834	2 251	760	1 995	834	2 250	760
Neuss	3 455	863	2 827	856	3 454	863	2 812	851
Düsseldorf*	11 523	3 372	8 642	3 397	11 525	3 363	8 603	3 387
Krefeld*	4 416	2 077	7 609	4 131	4 409	2 072	7 590	4 126
Mülheim	606	—	747	389	661	—	739	385
Rheinhausen	2 790	57	2 698	95	2 790	57	2 698	95
Duisburg*	34 761	1 810	44 629	1 777	33 335	1 814	39 942	1 764
Homburg	1 827	254	1 883	—	1 821	248	1 894	13
Hamborn*	7 176	184	6 360	184	7 171	184	6 397	226
Walsum	3 124	116	2 974	134	3 122	116	2 966	133
Orsoy*	782	6	694	4	780	6	686	4
Rheinberg	571	13	555	5	571	13	554	5
Wesel*	1 575	444	2 519	601	1 568	442	2 491	596
Emmerich*	1 911	919	1 724	856	1 909	919	1 802	949
Cleve	828	189	832	127	822	180	818	126
Antwerpen	4 987	258	1 808	272	1 388	144	1 550	139
Gent	1 378	—	1 241	—	295	—	152	—
Brüssel	32	—	7	—	69	—	84	—
Seebrügge	1	—	—	—	—	—	—	—
Andere belgische Häfen...	4 579	—	3 972	—	782	1	822	—

1) ausserdem 2182 Schlepper

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	—	8	8	—	—	—	8
zu Tal	—	1 066	1 066	670	—	670	1 736
Zusammen...	—	1 074	1 074	670	—	670	1 744
gegen 1928...	2	365	367	422	—	422	789
M a x i m i l i a n s a u:							
zu Berg	134	4 047	4 181	7 616	—	7 616	11 797
zu Tal	129	4 057	4 186	7 472	—	7 472	11 658
Zusammen...	263	8 104	8 367	15 088	—	15 088	23 455
gegen 1928...	164	8 133	8 297	12 872	114	12 986	21 283
S p e y e r:							
zu Berg	137	4 852	4 989	7 779	—	7 779	12 768
zu Tal	136	4 752	4 888	7 566	130	7 696	12 584
Zusammen...	273	9 604	9 877	15 345	130	15 475	25 352
gegen 1928...	407	8 858	9 265	13 334	420	13 754	23 019
K o b l e n z:							
zu Berg	2 709	8 148	10 857	21 666	—	21 666	32 523
zu Tal	2 680	8 119	10 799	21 457	120	21 577	32 376
Zusammen...	5 389	16 267	21 656	43 123	120	43 243	64 899
gegen 1928...	5 002	15 808	20 900	39 017	108	40 025	60 925

Die Schiffbrücke zu Koblenz war wegen Eisganges 43 Tage abgefahren; sie wurde im Jahre 1929 12 259 mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 39 mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 24. Mai mit 61 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgefahrenen Schiffe betrug 323 am 15. November.

Ein Bild des Schiffsverkehrs durch die Brücke über den Königshaven bei Rotterdam in den letzten 4 Jahren gibt folgende Übersicht:

Durchgefahrte Schiffe	1929	1928	1927	1926
Rheinschiffe	752	980	5 296	17 362
Sonstige Flußschiffe	1 054	1 087	1 422	1 439
Flussdampfschiffe	4 387	5 413	12 438	27 788
Seeschiffe	1 129	1 438	1 688	1 463
Zusammen...	7 322	8 918	20 844	48 052
Durchschnittlich in 24 Stunden...	20	24	57	132

IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

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. 367 zusammengestellt.

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

	1929	gegen 1928
zu Berg..	47 444 Schiffe	44 918 Schiffe
zu Tal...	47 427 »	45 411 »
zusammen...	94 871 Schiffe	90 329 Schiffe.

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

im Jahre 1929 :	19 835	von insgesamt	94 286 = 21 %
im Jahre 1928 :	19 743	von insgesamt	89 603 = 22 %

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

60 362 = 63,6 %	(63,6 %) ¹⁾	die niederländische Flagge,
17 308 = 18,26 %	(18,6 %)	Flaggen deutscher Staaten,
13 768 = 14,52 %	(13,9 %)	die belgische Flagge,
2 490 = 2,61 %	(3 %)	die französische Flagge,
782 = 0,82 %	(0,75 %)	die schweizerische Flagge,
150 = 0,16 %	(0,15 %)	die luxemburgische Flagge,
11 = 0,01 %	(—)	die britische Flagge.

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

zu Berg	46 535 Schiffe,	darunter für den Rhein-See-Verkehr	540
zu Tal	46 995 »	» » » » » »	503
Zusammen 1929 ..	93 530 Schiffe,	» » » » » »	1043
gegen 1928	88 549 »	» » » » » »	1161

Sonach 1929 mehr 4 981 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr 118 weniger

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

im Jahre 1929 :	19 830	von insgesamt	93 530 = 21 %
im Jahre 1928 :	19 452	von insgesamt	87 830 = 22 %

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

59 548 = 63,67 %	(63,54 %) ¹⁾	die niederländische Flagge,
17 374 = 18,58 %	(18,81 %)	die Flagge deutscher Staaten,
13 379 = 14,30 %	(13,94 %)	die belgische Flagge,
2 366 = 2,53 %	(2,84 %)	die französische Flagge,
739 = 0,79 %	(0,75 %)	die schweizerische Flagge,
114 = 0,12 %	(0,11 %)	die luxemburgische Flagge,
10 = 0,01 %	(0,01 %)	die britische Flagge.

¹⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1928 dar.

IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen des Rheins und den in diesen Strom einmündenden Kanälen im Jahre 1929.

Nachweisungen über die Zahl der nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen gehenden Schiffe und Flösse unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge und der Gesamtgütermengen sind in den Beilagen 1 und 2 zu IV B b. und c. 2 enthalten.

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken: ¹⁾

Der Verkehr auf dem Main weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 9 % und eine Abnahme der Tragfähigkeit um 6 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 7 %, in der Tragfähigkeit um 6 %.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 5 % ab-, in der Tragfähigkeit um 1/4 % zugenommen, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 1 1/2 % und in der Tragfähigkeit um 10,5 % zugenommen, während der Verkehr der Keulschen Vaart, des Merwede-Kanals und des Walcheren-Kanals abgenommen hat (Keulsche Vaart: Schiffszahl 13 %, Tragfähigkeit 16 %), (Merwede Kanal: Schiffszahl 5,1 %, Tragfähigkeit 0,8 %), (Walcheren Kanal: Schiffszahl 6,6 %, Tragfähigkeit 16 %).

Schiffsverkehr in den Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg:

Nachweisungen über die Zahl der in den Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge und der Gesamtgütermengen sind in der Beilage 3 zu IV, B b) und c) 2, Seite 349 enthalten.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1929	darunter Dampfschiffe	1928	darunter Dampfschiffe	1929	darunter Dampfschiffe	1928	darunter Dampfschiffe
Frankfurt	5 998	906	6 690	828	6 064	915	6 738	831
Aschaffenburg	2 214	143	2 320	132	2 206	136	2 304	99

¹⁾ Der im November 1927 der Schifffahrt zur Verfügung gestellte Maas-Waal-Kanal weist in 1929 folgenden Verkehr auf:
Vom Waal her:

zu Berg: 440 beladene und 621 leere Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 591.492 t.
zu Tal: 1575 beladene und 763 leere Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 465.988 t.

Nach dem Waal hin:

zu Berg: 1148 beladene und 803 leere Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 292.807 t.
zu Tal: 1801 beladene und 562 leere Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 486.404 t.

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 betrug der Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen:

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1929	250 551	155 366	405 917
1928	391 407	219 721	611 128
Mithin 1929			
} mehr	—	—	—
} weniger	140 856	64 355	205 211

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 36 %, in der Abfuhr um 29 %, im ganzen um 34 % abgenommen; gegen 9 % Abnahme, 26 % Zunahme und 1 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von.....	405 917 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	109 993 t
sowie den Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze, Beilage 4 zu IV, A, a, und 3 zu IV, B, c	58 068 t
erhält man insgesamt	573 978 t
Mithin Gesamtflossverkehr auf dem Rhein	286 989 t
oder gegen das Vorjahr mit 423 873 t weniger 136 884 t oder 32 % Abnahme.	

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	Beigela-dene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	1	—	—	—	1 293 600	3 000	95 400	1 392 000	—	
April	3	—	—	—	4 167 600	15 900	—	4 183 500	—	
Mai	8	—	—	—	12 940 200	27 600	54 000	13 021 800	—	
Juni	11	—	—	—	16 116 600	36 150	24 000	16 176 750	—	
Juli	9	—	—	—	13 198 800	34 050	6 000	13 238 850	—	
August	9	20 000	—	—	14 580 000	32 100	100 200	14 732 300	—	
September	6	—	—	—	8 395 800	18 600	—	8 414 400	—	
Oktober	7	8 000	—	—	9 273 000	27 300	—	9 308 300	—	
November	11	—	—	—	15 712 200	39 900	—	15 752 100	—	
Dezember	1	—	—	—	887 100	0 900	—	888 000	—	
Zusammen 1929	66	28 000	—	—	96 564 900	235 500	279 600	97 108 000	—	
gegen 1928	85	194 400	—	—	131 642 652	313 800	—	132 150 852	—	
Mithin 1929	mehr	—	—	—	—	—	279 600	—	—	
	weniger	19	166 400	—	35 077 752	78 300	—	35 042 852	—	

Anmerkung: Bei der Umrechnung der Festmeter in Tonnen sind die vom Hessischen Staatsministerium unterm 3. Februar 1902 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	Beigela-dene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
a) Ankunft	452	—	—	—	94 368	—	—	94 368	—	
b) Abgang	81	—	—	—	116 476	282	—	116 758	—	

Die Zahl und das Gewicht der Flöße, die die Schiffbrücke bei Koblenz passierten betrug:

Jahr	An der Schiffbrücke zu		
	Koblenz		
	Flöße		
	Zahl	Gewicht t	
1929	82	125 500	
1928	105	164 903	
Mithin 1929	mehr	—	
	weniger	23	39 403

Sämtliche Flöße wurden von Dampfern geschleppt.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 52 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 58 068 t. (In 1928: 63 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 59 620 t.), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 53 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 63 502 t. (In 1928: 64 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 70 398 t.)

Der Flossverkehr hat sonach in Emmerich um 3 % und in Lobith um 10 % zugenommen.

IV. B. c) 2. Flossverkehr von und nach den Nebenflüssen des Rheins und den in diesen Strom einmündenden Kanälen.

Über diesen Verkehr ist folgendes zu berichten:

Der Verkehr auf dem Main hat abgenommen.

Der Verkehr nach den Aufzeichnungen in Kostheim weist 532 Flösse mit einem Gewicht von 109 993 t. in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1928: 838 Flösse mit einem Gewicht von 159 822 t.)

In der Anzahl der Flösse hat der Flossverkehr um 37 % und im Gewicht um 31 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vianen (Wilhelmina und Neue- oder Grosse Schleuse) sind 442 Flösse mit einem Gewicht von 6 610 t. durchgefahren, wovon nach der Waal hin 428 Flösse mit einem Gewicht von 6 400 t. und von der Waal her 14 Flösse mit einem Gewicht von 210 t. (In 1928: 238 Flösse mit einem Gewicht von 3 545 t.) Der Flossverkehr hat also in der Zahl der Flösse um 46 % und im Gewicht um 86 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 24 Flösse mit einem Gewicht von 10 966 t. und in der Richtung von Amsterdam her 43 Flösse mit einem Gewicht von 30 069 t., also zusammen 67 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 41 035 t. (In 1928: 56 Flösse mit einem Gewicht von 21 763 t.)

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 20 % und im Gewicht um 89 % zugenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 9 Flösse mit einer Länge von 242 m und nach dem Lek hin 3 Flösse mit einer Länge von 53 m durchgefahren, also zusammen 12 Flösse mit einer Gesamtlänge von 295 m. (In 1928: 15 Flösse mit einer Länge von 438 m.)

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 20 % abgenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1929 in regelmässiger Fahrt mit 47 Rhein-See-Dampfer und 7 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 2 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen, also insgesamt mit 59 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat ein Netto Raumgehalt von 56 862 cbm, die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 47 403 t. mit insgesamt 19 595 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Kölner Reederei-Aktien-Gesellschaft in Köln mit 1 450 Tonnen.

Das kleinste Schiff, mit 130 t., gehörte einer Reederei in Groningen.

(Siehe auch Beilage, Seite 367).

IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1929 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.

Die Umschlagseinrichtung der Firma im Strassburger Hafen ist um 2 elektr. Kranen vergrössert worden, sowie um ein neues Lagerhaus für Stückgüter.

Im Jahre 1929 sind befördert worden :

zu Berg	600 000 t
zu Tal	300 000 t
insgesamt	900 000 t

Basler Rheinschiffahrt A. G.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

31 Motorkähnen mit einer Tragfähigkeit von 10 000 Tonnen, 2 450 P. S.

Im Jahre 1929 sind befördert worden :

zu Berg	134 102 t
zu Tal	12 809 t
insgesamt	146 911 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 :

47 Schleppern mit zusammen 36 365 P. S.

Im Jahre 1929 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt :

Zu Berg :

Von Ruhrort	2 100 212 t
Von Mannheim	1 563 591 t

Zu Tal :

Abgang von Strassburg	1506 geladene Kähne ¹⁾	1308 leere Kähne
Abgang von Mannheim	927 geladene Kähne	624 leere Kähne

¹⁾ 1 125 395 t.

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

Die Flotte der beiden vereinigten Gesellschaften besteht aus :
73 Kähnen mit zusammen 93 834 t Tragfähigkeit.

Die beiden Gesellschaften beförderten im Jahre 1929 folgende Gütermengen :

zu Berg	1 044 337 t
zu Tal	838 960 t
insgesamt	1 883 297 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 1929 sind durch die Gesellschaft befördert worden :

zu Berg	574 580 t
zu Tal	570 972 t
insgesamt	1 145 552 t

«Le Rhin» Société Générale de Navigation et d'Entrepôts
und
«Lloyd Rhénan», Société Mulhousienne de Navigation de l'Est
de la France.

Die Flotte der beiden Gesellschaften hat eine Tragfähigkeit von 95 429 t.
Die beiden Gesellschaften beförderten im Jahre 1929 folgende Gütermengen :

zu Berg	528 360 t
zu Tal	425 438 t
insgesamt	953 798 t

C. Deutschland.

Von den Deutschen Reedereien wird keine Auskunft über beförderte Gütermengen gegeben.
Siehe auch Jahresbericht 1928 Seiten 82 bis 85.

D. Niederland.

N. V. Gebr. van Udens Scheepvaart en Agentuur Mij.

Die Firma und der von ihr vertretene Rhenania-Rheinschiffahrts-Konzern verfügten über eine Flotte von eigenen und gemieteten Kähnen von ungef. 1 600 t Tragfähigkeit, worunter Fahrzeuge speziell für den Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal und auf dem Main.

Ausserdem besitzt der Konzern eigene Schleppdampfer.

Er beförderte

von Rotterdam zu Berg 450 000 t diverse Güter,
vom Rhein nach Rotterdam 365 000 t diverse Güter.

Transport Maatschappij «Vola» in Rotterdam.

Die Gesellschaft beförderte im Eilgüterdienst mit 6 Motorschiffen und 6 Dampfschiffen

von Rotterdam zu Berg 71 511 t. diverse Güter
nach Rotterdam zu Tal 43 128 t.
nach deutschen Rheinhäfen zu Tal 13 910 t.

Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft «Damco».

Die Gesellschaft beförderte mit 75 Schiffen mit zusammen 65 000 t Tragfähigkeit

zu Berg 424 431 t diverse Güter
zu Tal 382 308 t diverse Güter

hauptsächlich Massengüter, Getreide, Holz und Stückgüter.

N. V. Müller & Co.

Die Gesellschaft beförderte

zu Berg (nach den Ruhrhäfen) 348 166 t Erze
zu Tal (von den Ruhrhäfen) 120 000 t Eisen

N. V. Standaard Transport Maatschappij.

beförderte gemeinschaftlich mit der N. V. Rijn & Zee Transport Mij,

zu Berg 1 455 000 t Massengüter und Stückgüter
zu Tal 737 000 t Massengüter und Stückgüter

N. V. Walsums Handels en Transport Mij.

Das Schiffsmaterial bestand aus 1250 Schiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 1 770 496 t.

Im Jahre 1929 sind befördert worden:

zu Berg 1 770 496 t diverse Güter
zu Tal 481 450 t diverse Güter.

Niederländische Stoomboot Reederij.

Die Niederländische Dampfschiff Reederei (Niederländische Stoomboot Reederij) in Rotterdam unterhielt im Jahre 1929 mit zehn Salondampfern einen regelmässigen, täglichen Dienst zur Beförderung von Personen und Gütern zwischen Rotterdam und Mannheim und zwischenliegenden Plätzen. Ausserdem unterhielt sie in den Sommermonaten zwischen Köln-Koblenz-Mainz einen fahrplanmässigen Dienst zur Personenbeförderung.

Im Laufe des Jahres wurden durch Ankauf 4 weitere Dampfer erworben, sodass die Flotte der Reederei am Ende des Berichtsjahres sich aus 14 Raddampfern zusammensetzte.

Holland-Rijn lijn

Der Bestand der Flotte (in festem Dienst) war

9 Dampfschiffe	4 543 t Tragfähigkeit
11 Motorschiffe	2 670 t Tragfähigkeit
6 Schleppschiffe	3 417 t Tragfähigkeit
zusammen	10 630 t Tragfähigkeit

Es sind befördert worden :

a) Stückgüter	zu Berg	zu Tal
Dampfschiffe	39 019 t	36 496 t
Motorschiffe	19 817 t	41 703 t
	58 836 t	78 199 t
b) Massengüter		
Schleppschiffe (in festem Dienst)	7 937 t	8 752 t
Schleppschiffe (charter)	19 998 t	24 873 t
	27 935 t	33 625 t

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij N.V.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus

32 Doppelschraubenschlepper mit einer Tragfähigkeit von 23 000 t.

32 Kähnen mit einer Tragfähigkeit von 24 000 t.

Ausserdem in regelmässigem Dienst mehrere gemietete Kähne mit einer Tragfähigkeit von ungefähr 30 000 t.

Im Jahre 1929 sind befördert worden:

zu Berg	329 835 t.
zu Tal	592 500 t.

E. Belgien.

Société Anonyme de Transport Plouvier & Cie

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 77 Rheinkähnen mit zusammen 81 402 t. Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1929 sind befördert worden:

zu Berg: 418 277 t.
zu Tal: 543 841 t.

zusammen .. 962 118 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:

36 Rheinkähnen mit zusammen 45 000 t Tragfähigkeit.

Es sind durch die Gesellschaft befördert worden im Jahre 1929:

zu Berg : 221 000 t.
zu Tal : 247 000 t.

zusammen : 468 000 t.

IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.¹⁾

Da keine Rheinschiffahrt bis nach Basel stattfinden konnte, so können auch keine bezüglichen Rheinfrachten angegeben werden. Die Teilfracht für den Transport auf dem Kanalweg Strassburg—Basel richtet sich im allgemeinen nach den Bahnfrachtsätzen.

Antwerpen—Strassburg. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind im Januar Frachtsätze von 5,50—6,50 Gulden erreicht worden, im März von 6,50—7,50 Gulden, im April und Mai von 6,—/6,25 bis 7,— Gulden, im Juni, Juli und August von 5,50—6,50 Gulden, im September von 6,— bis 7,— Gulden, im Oktober von 7,— bis 8,— Gulden, im November von 6,50 bis 7,50 Gulden und im Dezember von 6,— bis 7,— Gulden. Im Durchschnitt wurden mittlere Frachtsätze von 5,50 bis 6,45 Gulden erreicht.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t. hat der mittlere Gesamtfrachtsatz von Januar bis März 25 bis 35 Francs betragen, um bis Mai auf 25 Frs. herabzusinken, und hernach bis an das Ende ununterbrochen auf 42 Frs. aufzulaufen, sodass der Durchschnittsfrachtsatz für Massengüter 32,75 Frs. betragen hat.

Strassburg—Antwerpen. — Der mittlere Gesamtfrachtsatz für Massengüter hat in den ersten 3 Monaten 19 Frs. betragen, in den Monaten April, Mai, Juni, Juli und August 23 Frs. und in den übrigen Monaten 20 Frs., sodass durchschnittlich ein Gesamtfrachtsatz von 20,75 Frs. erreicht wurde.

Antwerpen—Karlsruhe. — Für Stückgüter befördert mit Güterdampfern sind bis April Frachtsätze von 6,— bis 6,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 5,50 bis 6,— Gulden und von August bis Ende des Jahres von 6,— bis 6,50 Gulden, sodass im Durchschnitt Frachtsätze von 5,85 Gulden bis 6,35 Gulden erreicht worden sind.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, ist ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 5,50 Gulden erreicht worden.

Für die Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 3,57 Gulden im Januar, 4,75 Gulden im Februar und März, 2,93 Gulden im April, Mai und Juni, 3,07 im Juli, 3,83 Gulden im August und September, 4,32 im Oktober, 4,57 im November und 4,32 im Dezember angegeben worden; durchschnittlicher mittlerer Gesamtfrachtsatz für Massengüter: 3,73 Gulden.

Karlsruhe—Antwerpen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April Frachtsätze von 5,50 bis 6,— Gulden erreicht worden, von April bis September von 5,— bis 5,50 Gulden und von September bis zum Ende des Jahres 5,50 bis 6,— Gulden; Durchschnittsfrachtsätze: 5,35 bis 5,85 Gulden.

Für Stückgüter befördert im Schleppdienst ist ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,90 Gulden erreicht worden.

¹⁾ Wenn nichts Besonderes erwähnt, beziehen sich die Frachtsätze auf Tonnen von 1000.— kg.

Die Angaben sind unverbindlich.

Die hinter verschiedenen Frachtsätzen in Kursivschrift gedruckten Ziffern geben die Anzahl der Notierungen an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort wieder.

Für die Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 2,12 Gulden im März, 1,62 Gulden in den Monaten April, Mai, Juni und Juli, 1,87 Gulden im August und September, 2,37 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden; mittlerer Gesamtfachtsatz: 2,22 Gulden.

Antwerpen-Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April, Frachtsätze von 4,50 bis 5,— Gulden erreicht worden, von April bis September von 4,— bis 4,50 Gulden und von September bis Ende des Jahres wieder von 4,50 bis 5,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,35 bis 4,80 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 4,10 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,82 Gulden im Januar, 3,82 Gulden im Februar und März, 2,17 Gulden im April, Mai und Juni, 2,32 Gulden im Juli, 3,07 Gulden im August und September, 3,57 Gulden im Oktober, 3,82 Gulden im November und 3,57 Gulden im Dezember angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,02 Gulden.

Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind im Januar Frachtsätze von 3,50 bis 4,50 Gulden erreicht worden, im Februar, März und April von 4,50 bis 5,50 Gulden, im Mai von 4,— bis 5,— Gulden, im Juni und Juli von 3,50 bis 4,50 Gulden, im August von 4,— bis 5,— Gulden, im September von 4,25 bis 5,25 Gulden, im Oktober und November von 4,50 bis 5,50 Gulden und im Dezember von 4,— bis 5,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,75 bis 4,65 Gulden erreicht.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., haben die Gesamtfachtsätze 3,— bis 3,50 Gulden betragen.

Mannheim-Antwerpen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,50 bis 4,— Gulden und von August bis Ende des Jahres von 4,— bis 4,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,85 bis 4,35 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,65 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 2,12 Gulden im März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,87 Gulden im August und September, 2,37 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 1,97 Gulden.

Antwerpen-Ludwigshafen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,50 bis 5 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,— bis 4,50 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,50 bis 5,— Gulden, im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,35 bis 4,85 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 4,15 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,82 Gulden im Januar, 3,82 Gulden im Februar und März, 2,17 Gulden im April, Mai und Juni, 2,32 Gulden im Juli, 3,07 Gulden im August und September, 3,57 Gulden im Oktober, 3,82 Gulden im November und 3,57 Gulden im Dezember, angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,22 Gulden.

Ludwigshafen - Antwerpen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Gulden erreicht worden, von April bis August 3,50 bis 4,— Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,— bis 4,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,85 bis 4,35 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,60 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 2,12 Gulden im März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,87 Gulden im August und September, 2,37 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 2,— Gulden.

Antwerpen - Mainz. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 4,— bis 5,— Gulden, im März und April 5,— bis 6,— Gulden, im Mai 4,50 bis 5,50 Gulden, im Juni und Juli von 4,— bis 5,— Gulden, im August 4,50 bis 5,50 Gulden, im September 4,75 bis 5,75 Gulden, im Oktober und November 5,— bis 6,— Gulden und im Dezember 4,50 bis 5,50 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 2,50 bis 2,70 Gulden, im April und Mai 2,60 bis 3,10/2,75 Gulden, im Juni 2,70 bis 2,80 Gulden, im Juli und August 2,80 Gulden, im September und Oktober 2,70 bis 2,90/2,70 Gulden, im November und Dezember 2,80 bis 2,90/2,80 Gulden.

Antwerpen - Koblenz. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar von 4,— bis 5,— Gulden, im März und April 5,— bis 6,— Gulden, im Mai 4,50 bis 5,50 Gulden, im Juni und Juli 4,— bis 5,— Gulden, im August 4,50 bis 5,50 Gulden, im September 4,75 bis 5,75 Gulden, im Oktober und November 5,— bis 6,— Gulden und im Dezember 4,50 bis 5,50 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., sind folgende Gesamtfrachtsätze angegeben worden: im Januar 2,10 bis 2,20 Gulden, im Februar 2,— bis 2,10 Gulden, im April 2,10 bis 2,60 Gulden, im Mai 2,— bis 2,10 Gulden, im Juni 2,10 bis 2,20 Gulden, im Juli 2,20 Gulden, im August 2,30 Gulden, im September und Oktober 2,10 bis 2,30/2,10 Gulden, im November und Dezember 2,30 bis 2,50/2,30 Gulden.

Antwerpen - Köln. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 3,— bis 4,— Gulden, im März und April 3,50 bis 4,50 Gulden, im Mai 3,25 bis 4,25 Gulden, im Juni, Juli und August 3,— bis 4,— Gulden, im September 3,25 bis 4,25 Gulden, im Oktober 3,50 bis 4,50 Gulden, im November 3,75 bis 4,75 Gulden und im Dezember 3,50 bis 4,50 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und März 1,50 bis 1,70/1,60 Gulden, im April und Mai 1,70 bis 2,20/1,80 Gulden, im Juni 1,80 bis 1,90 Gulden, im Juli und August 1,90 Gulden, im September 1,80 bis 2,— Gulden, im Oktober 1,60 bis 1,80 Gulden im November und Dezember 1,90 bis 2,—/1,90 Gulden.

Antwerpen - Duisburg-Ruhrort. Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 2,75 bis 3,75 Gulden, im März und April 3,25 bis 4,25 Gulden, im Mai 3,— bis 4,— Gulden, im Juni, Juli und August 2,75 bis 3,75 Gulden, im September 3,— bis 4,— Gulden, im Oktober 3,25 bis 4,25 Gulden, im November 3,50 bis 4,50 Gulden und im Dezember 3,25 bis 4,25 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 0,80 bis 1,—/0,90 Gulden, im März 1,80 bis 1,10 Gulden, im April 1,30 bis 0,80 Gulden, im Mai 0,80 bis 0,90 Gulden, im Juni und Juli 0,90 bis 1,— Gulden, im August 1,— Gulden, im September, Oktober und November 0,90 bis 1,10/1,— Gulden und im Dezember 1,— Gulden.

Duisburg-Ruhrort-Antwerpen-Gent. (Wurde zum ersten Male am 15. März notiert). — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t., wurden folgende Kahnfrachtsätze erreicht: im März 2,50 (4) bis 2,80 Mk. (6), im April 2,10 (5) bis 2,40 Mk (5), im Mai und Juni 1,50 (7) (1) bis 2,10/1,80 Mk (8) (20), im Juli 1,80 (19) bis 2,20 Mk (3), im August und September 2,— (5) (7) bis 2,40/3,10 Mk (9) (6), im Oktober 2,70 (5) bis 3,70 Mk (3-70), und im November und Dezember 2,50 (9) (1) bis 2,90/3,20 Mk (7) (15).

Antwerpen-Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 2,50 bis 2,75 Gulden, im März 3,50 Gulden, im April 3,— bis 3,50 Gulden, im Mai 2,75 bis 3,25 Gulden, im Juni und Juli 2,50 bis 3,— Gulden, im August und September 2,75 bis 3,25 Gulden, im Oktober 3,— bis 3,50 Gulden, im November 2,75 bis 3,25 Gulden und im Dezember 2,50 bis 3,— Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf kleinen Schiffen bis 750 t. sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 1,40 Gulden, im März 2,— Gulden, im April 2,— bis 1,40 Gulden, im Mai, Juni und Juli 1,40 Gulden, im August 1,60 Gulden, im September 1,40 bis 2,— Gulden, im Oktober 1,60 bis 2,— Gulden, im November 1,60 bis 1,80 Gulden und im Dezember 1,60 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 1,20 Gulden, im März 2,— Gulden, im April 2,— bis 1,40 Gulden, im Mai, Juni und Juli 1,20 Gulden, im August 1,40 Gulden, im September 1,20 bis 1,80 Gulden, im Oktober und November 1,40 bis 1,80/1,60 Gulden und im Dezember 1,40 Gulden.

Rotterdam-Karlsruhe. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 5,50 bis 6,— Gulden erreicht worden, von April bis August 5,— bis 5,50 Gulden und von August bis Ende des Jahres von 5,50 bis 6,— Gulden; im Durchschnitt wurden somit Frachtsätze von 5,35 bis 5,85 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 5,— Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 3,37 Gulden im Januar, 4,37 Gulden im Februar und März, 2,72 Gulden im April, Mai und Juni, 2,87 Gulden im Juli, 3,62 Gulden im August und September, 4,12 Gulden im Oktober, 4,37 Gulden im November und 4,12 Gulden im Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 3,57 Gulden.

Karlsruhe-Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April Frachtsätze von 5,— bis 5,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,50 bis 5,— Gulden und von August bis Ende des Jahres von 5,— bis 5,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,85 bis 5,35 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,65 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 2,12 Gulden im März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,87 Gulden im August und September, 2,37 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden; im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 1,97 Gulden.

Rotterdam-Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,50 bis 4 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres 4,— bis 4,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,85 bis 4,35 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,70 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,62 Gulden im Januar, 3,62 Gulden im Februar und März, 1,97 Gulden im April, Mai und Juni, 2,12 Gulden im Juli, 2,87 Gulden im August und September, 3,37 Gulden im Oktober, 3,62 Gulden im November und 3,37 Gulden im Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,82 Gulden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, ist ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 4,50 Gulden erreicht worden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze angegeben worden:

Januar 1,55 bis 1,85 Gulden; Februar 1,55 Gulden; März 2,10 bis 6,— Gulden; April 1,65 bis 2,25 Gulden; Mai 1,60 bis 1,95 Gulden; Juni 1,80 bis 2,— Gulden; Juli 1,95 bis 2,60 Gulden; August und September 2,50 bis 3,10 Gulden; Oktober 3,— bis 3,60 Gulden; November 3,— bis 3,40 Gulden und Dezember 2,75 bis 3,35 Gulden; also im Durchschnitt 2,16 bis 3,07 Gulden.

Mannheim-Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April Frachtsätze von 3,50 bis 4,— Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,— bis 3,50 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,50 bis 4,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,35 bis 3,85 erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,15 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 1,87 Gulden im Januar und März 1,37 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,62 im August und September, 2,12 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 1,72 Gulden.

Rotterdam-Ludwigshafen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,50 bis 4,— Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,— bis 4,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,85 bis 4,25 Gulden erreicht.

Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootverkehr betragen:

bis 5 000 kg.	3,20 Mk.	} für 100 kg.
5 000 kg. und mehr ..	2,40 Mk.	
10 000 kg. und mehr....	1,85 Mk.	

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 4,10 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,62 Gulden im Januar, 3,62 Gulden im Februar und März, 1,97 Gulden im April, Mai und Juni 2,12 Gulden im Juli, 2,87 Gulden im August und September, 3,37 Gulden im Oktober, 3,62 Gulden im November und 3,37 Gulden im Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 2,95 Gulden.

Ludwigshafen-Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,50 bis 4 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,— bis 3,50 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,50 bis 4,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,35 bis 3,85 Gulden erreicht.

Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootverkehr betragen: bis 5 000 kg. 3,20 Mk.
 5 000 kg. und mehr 2,40 Mk. für 100 kg.
 10 000 kg. und mehr 1,85 Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,10 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 1,87 Gulden im Januar und März, 1,37 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,62 Gulden im August und September, 2,12 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 1,75 Gulden.

Rotterdam-Düsseldorf (Neuss). — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 1,40 bis 1,50/6,— Gulden, im März 1,75 bis 6,— Gulden, im April 1,20 bis 1,50 Gulden, im Mai und Juni 1,40 bis 1,50 Gulden, im Juli 1,25 bis 1,50 Gulden, im August und September 1,45 bis 1,50/1,80 Gulden, im Oktober 1,70 bis 1,80 Gulden, im November und Dezember 1,55 bis 1,80/2,15 Gulden.

Rotterdam-Köln. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 1,60 bis 1,70/6,— Gulden, im März 1,95 bis 6,— Gulden, im April 1,50 bis 1,80 Gulden, im Mai und Juni 1,70 bis 1,80 Gulden, im Juli 1,55 bis 1,80 Gulden, im August und September 1,75 bis 1,80/2,10 Gulden, im Oktober 2,— bis 2,10 Gulden, im November und Dezember 1,85 bis 2,10/2,45 Gulden.

Rotterdam-Ruhr. — Für Erze, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t sind per Last (= 2000 kg.) für Kahnfrachtsatz bzw. Schlepplohn erreicht worden: im Januar 40 bis 65 cents, bzw. 39,5 bis 40 cents, im März 145 bis 170 cents, bzw. 47 cents, im April 80 bis 90 cents, bzw. 35 bis 37 cents, im Mai 65 bis 95 cents, bzw. 37,5 cents, im Juni 70 bis 90 cents, bzw. 32,5 bis 40 cents, im Juli 80 bis 100 cents, bzw. 45 bis 47,5 cents, im August 82,5 bis 102,5, bzw. 35 bis 37,5 cents, im September 87,4 bis 137,5 cents, bzw. 32,5 bis 37 cents, im Oktober 130 bis 155 cents, bzw. 30 bis 32,5 cents, im November 65 bis 77,5 cents, bzw. 35 bis 57,5 cents und im Dezember 100 bis 145 cents, bzw. 50 bis 85 cents.

Rotterdam-Duisburg. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t. sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 1,10 bis 1,20/6,— Gulden, im März 1,35 bis 6,— Gulden, im April 0,90 bis 1,20 Gulden, im Mai und Juni 1,10 bis 1,20 Gulden, im Juli 0,95 bis 1,20 Gulden, im August und September 1,10 bis 1,20/1,50 Gulden, im Oktober 1,40 bis 1,50 Gulden, im November und Dezember 1,25 bis 1,50/1,85 Gulden.

Amsterdam-Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April, Frachtsätze von 5,50 bis 6,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 5,— bis 6,— Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 5,50 bis 6,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 5,35 bis 6,35 erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 5,— Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,82 Gulden im Januar, 3,82 Gulden im Februar und März, 2,17 Gulden im Mai und Juni, 2,32 Gulden im Juli, 3,07 Gulden im August und September, 3,57 Gulden im Oktober, 3,82 Gulden im November und 3,57 Gulden im Dezember angegeben worden; im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,02 Gulden.

Mannheim - Amsterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April Frachtsätze von 4,50 bis 5,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,— bis 5,— Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,50 bis 5,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,35 bis 5,35 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,65 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 2,12 Gulden im März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,87 Gulden im August und September, 2,37 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 1,97 Gulden.

Amsterdam - Köln. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind Frachtsätze erreicht worden von: im Januar 3,50 bis 6,50 Gulden, im März 3,— bis 6,50 Gulden, im April und Mai 2,75 bis 6,— Gulden, im Juni 3,20 bis 6,25 Gulden, im Juli 3,50 bis 6,75 Gulden, im August 3,25 bis 6,30 Gulden, im September 3,50 bis 7,— Gulden, im Oktober 3,— bis 7,50 Gulden, im November 3,50 bis 8,— Gulden und im Dezember 3,40 bis 9,— Gulden.

Köln - Amsterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind Frachtsätze erreicht worden von: im Januar 1,60 bis 5,50 Gulden, im März 2,— bis 6,50 Gulden, im April 1,75 bis 5,75 Gulden, im Mai 1,50 bis 5,50 Gulden, im Juni 1,75 bis 5,— Gulden, im Juli 2,— bis 5,— Gulden, im August 2,50 bis 5,50 Gulden, im September 2,50 bis 6,50 Gulden, im Oktober 2,— bis 6,50 Gulden, im November 1,75 bis 5,25 Gulden und im Dezember von 1,90 bis 5,50 Gulden.

Amsterdam - Duisburg. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind Frachtsätze erreicht worden von: im Januar 2,— bis 5,— Gulden, im März von 2,50 bis 5,— Gulden, im April 2,25 bis 4,75 Gulden, im Mai 1,75 bis 5,— Gulden, im Juni 1,75 bis 5,25 Gulden, im Juli 2,— bis 5,— Gulden, im August 2,— bis 5,50 Gulden, im September 1,80 bis 5,25 Gulden, im Oktober 2,25 bis 6,— Gulden, im November 2,25 bis 5,50 Gulden und im Dezember 2,75 bis 6,50 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind Gesamtfachtsätze angegeben worden von: im Januar 0,62 bis 1,22 Gulden, im März 1,04 bis 1,72 Gulden, im April 0,72 bis 1,12 Gulden, im Mai 0,67 bis 0,97 Gulden, im Juni 0,69 bis 1,07 Gulden, im Juli 0,80 bis 1,17 Gulden, im August 0,75 bis 1,15 Gulden, im September 0,75 bis 1,40 Gulden, im Oktober 1,04 bis 1,40 Gulden, im November 0,87 bis 1,30 Gulden und im Dezember 0,95 bis 1,80 Gulden.

Duisburg - Amsterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind Frachtsätze erreicht worden von: im Januar 1,50 bis 3,— Gulden, im März 1,75 bis 3,75 Gulden, im April 1,75 bis 3,50 Gulden, im Mai 1,75 bis 3,— Gulden, im Juni 1,50 bis 3,— Gulden, im Juli 1,80 bis 3,50 Gulden, im August 2,— bis 3,50 Gulden, im September 2,50 bis 4,— Gulden, im Oktober 2,25 bis 4,50 Gulden, im November 2,— bis 5,— Gulden und im Dezember von 1,75 bis 5,— Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind Gesamtfrachtsätze angegeben worden von: im Januar 0,90 bis 1,65 Gulden, im März 1,35 bis 2,— Gulden, im April 1,15 bis 1,70 Gulden, im Mai 0,85 bis 1,75 Gulden, im Juni 0,85 bis 1,60 Gulden, im Juli und August 1,15 bis 1,70 Gulden, im September 1,15 bis 2,40 Gulden, im Oktober 1,55 bis 2,40 Gulden, im November 1,25 bis 2,10 Gulden und im Dezember 1,15 bis 2,— Gulden.

Ruhrhäfen — Strassburg. — Für Massengüter ist ein mittlerer Kahnfrachtsatz von 13,50 Frs. erreicht worden. Der mittlere Schlepplohn hat im Januar, März und April 12,50 Frs. bzw. 14,50 und 15 Frs. betragen, um dann bis Oktober auf 18,50 und November und Dezember auf 19,50 aufzulaufen, sodass ein mittlerer Durchschnittsschlepplohn von 15,80 Frs. erreicht wurde.

Strassburg — Ruhrhäfen. — Mittlerer Gesamtfrachtsatz 9 Frs.

Duisburg - Ruhrort - Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und März 5,00 bis 6,00 Mk., im April, Mai, Juni und Juli 4,50 bis 5,50 Mk., im August, September, Oktober, November und Dezember 5,— bis 6,— Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 4,50 Mk. erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 3,25 Mk. im Januar und März, 2,62 Mk. im April, Mai, Juni und Juli, 3,12 Mk. im August und September, 3,87 Mk. im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt somit ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,15 Mk.

Mannheim - Duisburg - Ruhrort. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und März 4,50 bis 5,— Mk., im April, Mai, Juni und Juli 4,— bis 4,50 Mk., im August, September, Oktober, November und Dezember 4,50 bis 5,— Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,10 Mk. erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 2,25 Mk. im Januar und März, 1,40 Mk. im April, Mai, Juni und Juli, 1,62 Mk. im August und September und 1,87 Mk. im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 1,72 Mk.

Ruhrort - Ludwigshafen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und März 5,— bis 6,— Mk., im April, Mai, Juni und Juli 4,50 bis 5,50 Mk., im August, September, Oktober, November und Dezember 5,— bis 6,— Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 4,50 Mk. erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 3,25 Mk. im Januar und März, 2,62 Mk. im Juni, 3,12 Mk. im September und 3,87 Mk. im November angegeben worden, im Durchschnitt somit ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,20 Mk.

Ludwigshafen - Ruhrort. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und März 4,50 bis 5,— Mk., im April, Mai, Juni und Juli 4,— bis 4,50 Mk., im August, September, Oktober, November und Dezember 4,50 bis 5,— Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,20 Mk. erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,25 Mk. im Januar und März, 1,40 Mk. im April, Mai, Juni und Juli, 1,62 Mk. im August und September, 1,87 Mk. im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt somit ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 1,67 Mk.

Rhein-Herne-Kanal / Rhein-Ruhr-Häfen, Mannheim.

Frachtsätze¹⁾, Tagesmieten und Schlepplöhne.

Notierungen an der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort.

Monat		Frachtsätze ¹⁾			Tagesmiete bei 20 bzw. 25 Tag. Garantie			Schlepplöhne		
		höchste	mittlere	niedrigste	höchste	mittlere	niedrigste	höchste	mittlere	niedrigste
		Rpf	Rpf	Rpf	Rpf	Rpf	Rpf	Rpf	Rpf	Rpf
Januar	a ²⁾	110	110	110	4½	4½	4¼	120	117	115
	b ³⁾	135	131	130	4½	4½	4½			
Februar ⁴⁾	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b	—	—	—	—	—	—			
März ⁵⁾	a	190	182	180	8,5	7,4	6	150	150	150
	b	210	205	200	—	—	—			
April	a	155	150	150	5	5	5	150	146	130
	b	175	170	170	6,5	5,8	5			
Mai	a	150	127	110	5	5	5	150	140	130
	b	170	151	130	5,5	5,5	5,5			
Juni	a	140	133	110	5	5	5	150	140	130
	b	160	158	140	5,5	5,5	5,5			
Juli	a	160	145	140	6	6	6	150	140	130
	b	180	164	160	6,5	6	5,5			
August	a	190	172	150	7	7	7	150	136	125
	b	210	192	170	8	7	6,5			
September	a	230	177	150	9	7,4	6	150	135	125
	b	190	183	170	8	7,5	6,5			
Oktober	a	—	—	—	8	7,7	7,5	200	169	125
	b	—	—	—	8,5	8,1	7,5			
November	a	—	—	—	8	7,4	7	220	180	150
	b	—	—	—	8,5	7,6	7			
Dezember	a	—	—	—	8	8	8	250	195	150
	b	—	—	—	8,5	8,5	8,5			

¹⁾ Frachten durchschnittlich ganze Lade- und ganze Löszeit. Die an der Schifferbörse notierten Frachten sind die reinen Wasserfrachten, also ausschliesslich Schlepplohn, Einladungskosten, Ufergeld, Versicherung, Leichter-kosten, Speditionsgebühren usw.

²⁾ a) von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim.

³⁾ b) vom Rhein-Herne-Kanal nach Mannheim.

⁴⁾ Im Februar keine Notierung, da die Schifffahrt wegen Eisgang stillgelegt.

⁵⁾ Erste Notierung am 16. März, für Schlepplohn am 12. März.

Rhein-Herne-Kanal—Rotterdam. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, mit grossen Schiffen über 1250 t., sind folgende Kahnfrachtsätze erreicht worden: im Januar 1,30 Mk. (16), im März 1,80 (1) bis 2,20 Mk. (9), im April 1,60 (20) bis 1,80 Mk. (5), im Mai und Juni 1,10 (7) (1) bis 1,60 (9)/1,40 (19) Mk., im Juli 1,40 (17) bis 1,80 Mk. (3), im August und September 1,60 (9) (7) bis 2,— (9) 2,70 Mk. (5), im Oktober 2,— (5) bis 3,— Mk. (6), im November und Dezember 1,80 (9) (1) bis 2,20 (7)/2,40 (15) Mk.

Rhein-Ruhr-Rotterdam. — Laut Mitteilung der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort sind für die einzelnen Monatsdrittel folgende Frachten (einschliesslich Schleppen) mit Angabe der Anzahl der Notierungen erreicht worden: Januar: 1.—10. 8 × 1,10 M., 11.—20. 8 × 1,10 M., 21.—31. 9 × 1,10 M., 2 × 1,30 M. Februar: 1.—4. 3 × 1,10 M., 5.—6. 2 × 1,40 M. (Abladung bis 1,90 m Tiefgang evtl. Beiladung zur Tagesfracht), 7.—11. 4 × 1,60 M. (Abladung bis 1,90 m Tiefgang evtl. Beiladung zur Tagesfracht mindestens 1,10 höchstens 1,60 M.). März: 1.—10. keine Notierung, 11.—20. 1 × 1,60 M., 5 × 1,80 M., 1 × 2,00 M., 21.—31. 8 × 2,00 M. April: 1.—10. 5 × 1,60 M., 3 × 1,40 M., 11.—20. 9 × 1,40 M., 21.—30. 8 × 1,40 M. Mai: 1.—10. 8 × 1,40 M., 11.—20. 1 × 1,40 M., 4 × 1,20 M., 2 × 1,00 M., 21.—31. 3 × 1,00 M., 8 × 0,90 M. Juni: 1.—10. 1 × 0,90 M., 4 × 1,00 M., 3 × 1,20 M., 11.—20. 9 × 1,20 M., 21.—30. 8 × 1,20 M. Juli: 1.—10. 9 × 1,20 M., 11.—20. 8 × 1,20 M., 1 × 1,40 M., 21.—31. 6 × 1,40 M., 3 × 1,60 M. August: 1.—10. 6 × 1,60 M., 3 × 1,80 M., 11.—20. 6 × 1,80 M., 2 × 1,60 M., 21.—31. 1 × 1,60 M., 9 × 1,40 M. September: 1.—10. 7 × 1,40 M., 1 × 1,60 M., 11.—20. 2 × 1,80 M., 2 × 2,00 M., 2 × 2,20 M., 3 × 2,40 M., 21.—30. 3 × 2,40 M., 5 × 2,20 M. Oktober: 1.—10. 3 × 2,40 M., 1 × 2,20 M., 3 × 1,80 M., 2 × 2,00 M., 11.—20. 2 × 1,80 M., 1 × 2,00 M., 2 × 2,20 M., 2 × 2,40 M. und 1 × 2,60 M., 21.—31. 3 × 2,60 M., 6 × 2,80 M., 1 × 2,20 M. November: 1.—10. 1 × 2,00 M., 2 × 1,80 M., 4 × 1,60 M., 11.—20. 5 × 1,60 M., 3 × 1,80 M., 1 × 2,00 M., 21.—30. 1 × 1,80 M., 7 × 2,00 M., 1 × 2,19 M., 2 × 1,80 M. Dezember: 1.—10. 1 × 1,60 M., 4 × 1,80 M., 1 × 2,00 M., 2 × 2,20 M., 11.—20. 8 × 2,20 M., 21.—31. 5 × 2,20 M., 2 × 2,20 M.

Duisburg-Ruhrort-Brüssel. — (Wurde zum ersten Male am 14. Mai notiert). — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t., wurden folgende Kahnfrachtsätze erreicht: im Mai und Juni 1,90 (7) (1) bis 2,30/2,20 Mk. (3) (20), im Juli 2,20 (19) bis 2,60 Mk., im August und September 2,40 (4) (7) bis 2,80/3,50 (9) (6) Mk., im Oktober 3,10 (5) bis 4,10 Mk. (6), im November und Dezember 2,90 (7) (1) bis 3,30/3,60 (7) (15) Mk.

Ludwigshafen-Strassburg. — Auf dieser Strecke bestanden keine festen Sätze. im Mittel wurden 6—7 RM pro Last (2 000 kg.) bezahlt.

Strassburg-Ludwigshafen. — Im Mittel wurden 5,50 — 6,— RM. pro Last (2 000 kg.) bezahlt.

Mannheim-Karlsruhe. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind in den Monaten Januar, Februar und März Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Mk. erreicht worden, in den Monaten April, Mai, Juni und Juli von 3,50 bis 4,— Mk. und in den übrigen Monaten von 3,75 bis 4,25 Mk.; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 Mk. erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,50 Mk. angegeben.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,75 Mk. im Januar und März, 2,25 Mk. im April, Mai, Juni, Juli und August und 2,50 Mk. im September, Oktober, November und Dezember, angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 2,45 Mk..

Karlsruhe-Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 Mk. erreicht worden, von April bis August von 3,50 bis 4,— Mk. und von August bis zum Ende des Jahres von 3,75 bis 4,25 Mk.; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,65 bis 4,15 Mk. erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 2,50 Mk. erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 1,40 Mk. in Januar, März, April, Mai, Juni und Juli und 1,62 Mk. in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 1,50 Mk.

b) Versicherung.

Frankreich. — Im Jahre 1929 wurde der Versicherungsmarkt auf dem Rhein durch einen entscheidenden Faktor beeinflusst: den ausserordentlichen, im Februar eingetretenen Frost.

1. Warenversicherung.

Die Warenversicherungen haben sich im Jahre 1929 weiterhin langsam gebessert, wie es seit langem wünschenswert ist. Die «sämtliche Risiken»-Bedingungen, zu denen man in einer gefährlichen Gewohnheit seit einigen Jahren abschloss, machen allmählich üblichen und zweckmässigen Bedingungen Platz, die übrigens auch im Seewesen vorkommen: Die F. P. A. Bedingungen, d. h. die Deckung ausschliesslich von solchen Risiken, die ein fest umschriebener Schiffsunfall mit sich bringt, wie: Zusammenstoss, Festfahren oder Brand.

Sicher wird sich die Warenversicherung, wenn man zu diesen Bedingungen zurückkehrt, wesentlich bessern. Tatsächlich schliessen diese Bedingungen eine ganze Reihe von kleinen Risiken aus: Der Ware eigentümliche Verschlechterung, schlechte Beschaffenheit der Verpackung, Witterungseinflüsse, Ausdünstung des Schiffsraumes, irgendwelche Überwinterungskosten, usw., die die Hauptgefahr der Versicherer darstellen.

Was die Prämien betrifft, so sind sie durchschnittlich von 1 pro Mille auf 1 1/2 pro Mille für Massengüter auf der Reise von Belgien und Holland nach Strassburg gestiegen. Noch höher stiegen sie für Stückgüter.

Die Risiken, die ausschliesslich von den Folgeerscheinungen der Überwinterung auf dem Rhein herrühren, wurden für die Waren durch eine Aufprämie von 50 % auf die Grundprämie gedeckt.

Man kann nicht behaupten, dass die Eisperiode, die vom 2. Februar bis zum 6. März gedauert hat, von grossem Schaden für die Waren begleitet war. Die Reedereien haben alle notwendigen Massregeln getroffen, und die Ergebnisse waren besser als man es bei der Dauer und der Stärke der Frostperiode hoffen konnte.

2. Kaskoversicherung.

Die Kaskoversicherungsprämien haben sich im Jahre 1929 noch weiter gebessert. Diese Tatsache rührt von der Verengerung des Versicherungsmarktes in der ganzen Welt her. Der Zusammenbruch zahlreicher Transportversicherungsgesellschaften, darunter der ältesten und scheinbar besten, hat zur Folge gehabt, dass die wenigen Gesellschaften, die noch den Mut haben, das Rheinkasko zu decken, ihre Prämien erhöhen und ihre Bedingungen verschärfen konnten. Gleichwohl sieht man dauernd die besten und sichersten Gesellschaften der Welt sich von dem rheinischen Kaskoversicherungsmarkt aus Vorsicht fernhalten, und ohne Zweifel legen viele Gesellschaften, die das Kasko zu den augenblicklichen Tarifen versichern, damit häufig nicht den Beweis von Vorsicht oder erforderlicher Klugheit ab.

Es ist unmöglich zu sagen, wann die grossen Versicherungsgesellschaften der Welt sich endlich entschliessen werden, auf den Rhein zu kommen. Es ist dies nicht nur eine Frage der Prämie sondern auch der Rückversicherungen, und man weiss, dass die grössten Rückversicherer der Welt ihre Rückversicherungsprämien wieder erhöht haben.

In Wirklichkeit ist nicht so sehr das Rheinrisiko gefährlich, als vielmehr die Kosten, die in Verbindung mit einem Unglücksfalle entstehen und die übertriebenen Gutachten gewisser Sachverständiger.

Die Rückkehr zu vorsichtigeren und klügeren Gewohnheiten auf allen Seiten würde wahrscheinlich eine Besserung des Versicherungsmarktes herbeiführen, und man weiss, dass die Rheinschiffahrtskreise das grösste Interesse daran haben, sich auf leistungsfähige und ernsthafte, Versicherungsgesellschaften für die gefährlichen Folgen des Schiffahrtbetriebes auf dem Rhein verlassen zu können.

Deutschland. — Wesentliche Änderungen gegen das Vorjahr sind nicht zu verzeichnen.

a) Der Schiffversicherungs-gesellschaft « Harmonie » A. G. zu Koblenz gehörten am 31. 12. 1929 143 Schiffe mit 172 862 t an. Die Versicherungsgebühr betrug 0,45 fl. pro t, Die Schiffe haben einen Versicherungswert von 5 336 100 fl.

b) bei der Schifferhülfs-gesellschaft « Germania », Duisburg-Ruhrort waren Ende 1929 118 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 130 000 t und einer Versicherungssumme von 4 751 500 hfl. versichert.

c) bei der Schifferhülfs-gesellschaft « Vater Rhein », Duisburg-Ruhrort waren Ende 1929 72 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 79 012,0 t versichert. Der Beitrag betrug 1,10 RM. pro Tonne Tragfähigkeit.

d) bei der « Kaskoversicherungsgesellschaft Jus et Justitia », Mannheim waren Ende 1929 209 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 209 417 t und einer Versicherungssumme von 6 913 700 hfl. versichert. Die Jahresprämie betrug 0,50 hfl. pro Tonne Tragfähigkeit.

e) bei der Schifferhülfs-gesellschaft « Gute Hoffnung », Duisburg-Ruhrort waren Ende 1929 66 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 71 183 t versichert. Der Beitrag betrug 1,10 RM. pro Tonne Tragfähigkeit.

Das Transportversicherungswesen ist bei dem Rheinschiffs-Register-Verband, Frankfurt a. M. konzentriert. Geschäftsführende Gesellschaft der verschiedenen im Verband zusammengeschlossenen Gesellschaften ist die « Providentia » Frankfurter Versicherungsgesellschaft, Frankfurt a. M.