

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257724](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257724)

## IV. Wirtschaftliches.

### A. Güterverkehr.

#### a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Konnte im Vorjahre ein Aufschwung der Rheinschiffahrt verzeichnet werden, wenn auch die Ziffern des Jahres 1927 noch nicht erreicht wurden, so hat im Berichtsjahre die allgemeine Wirtschaftskrise ihren Einfluss geltend gemacht und einen bedeutenden Rückgang der Rheinschiffahrt zu Folge gehabt, sodass der Gesamtverkehr auf dem Rhein, der ungefähr 71 Millionen Tonnen beträgt, um rund 4 Millionen Tonnen abgenommen hat. Der Gesamthafenverkehr ist von rd. 132 000 000 t in 1929 auf rd. 123 600 000 t in 1930 zurückgegangen.

Die meisten Häfen haben einen Rückgang zu verzeichnen:

	Gesamtverkehr in Tonnen		
	1930 rd.	1929 rd.	Abnahme rd.
Mannheim .....	5.350.000	5.700.000	350.000
Ludwigshafen .....	2.900.000	4.000.000	1.100.000
Duisburg-Ruhrort .....	20.000.000	24.400.000	4.000.000
Rotterdam .....	28.500.000	32.800.000	4.300.000
Antwerpen .....	4.200.000	4.400.000	200.000

Unter den wenigen Häfen, die eine Zunahme ihres Verkehrs zu verzeichnen haben, seien hier genannt:

	1930 rd.	1929 rd.	Zunahme rd.
Basel .....	460.000	7.000	453.000
Strassburg .....	5.700.000	4.750.000	950.000
Gent .....	2.300.000	1.850.000	450.000

Auch der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze hat abgenommen. Der Talverkehr (rd. 29.000.000 t) hat um rd. 700.000 t abgenommen und der Bergverkehr (rd. 21.300.000 t) hat um rd. 2.000.000 t abgenommen.

Der Verkehr mit den belgischen Häfen hat in der Richtung nach Belgien (rd. 7.500.000 t) um rd. 325.000 t zugenommen und in der Richtung von Belgien (rd. 1.850.000 t) um rd. 275.000 t abgenommen.<sup>1)</sup>

Der Durchgangsverkehr mit dem Main hat um rd. 200.000 t abgenommen, dagegen mit dem Rhein-Herne-Kanal um rd. 200.000 t zugenommen.

Der in den Beilagen 1 zu IV, A, a, Seite 161 zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfasst:<sup>2)</sup>

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.

<sup>1)</sup> Nach den Lokalstatistiken.

<sup>2)</sup> Die Karten hinter Seite 340 stellen einen Vergleich zwischen dem Gesamthafenverkehr verschiedener Häfen auf und zeigen den Rheinverkehr zu Berg und zu Tal sowie die Entwicklung des Gesamthafenverkehrs einiger Häfen von 1900—1913 und 1924—1930.



Diese letzten Verkehrsziffern werden auch nach den in Emmerich, resp. Lobith aufgestellten Statistiken angegeben, wodurch ihre Gegenüberstellung ermöglicht wird.

3. Den Verkehr in den deutschen überseeischen Häfen und in den sonstigen überseeischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

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

I. In den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 159, Nr. 1-34) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

1. Nach Beilage I zu IV, A, a Summe I, Seite 161, betrug in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen

	1930	1929	
die Zufuhr .....	34.575.202 <sup>1)</sup> t	36.646.247 t	mithin 1930 weniger 2.071.045 t
die Abfuhr .....	30.818.677 <sup>1)</sup> t	33.789.939 t	mithin 1930 „ 2.971.262 t
Zusammen .....	65.393.879 <sup>1)</sup> t	70.436.186 t	mithin 1930 weniger 5.042.307 t

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 6 % gegen 3 % Zunahme im Vorjahre, bei der Abfuhr 9 % gegen 7 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 7 % Abnahme gegen 5 % Zunahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1930	1929	
der Verkehr zu Berg ..	37.963.124 t	41.421.867 t	mithin 1930 weniger 3.458.743 t
der Verkehr zu Tal ...	27.430.755 t	29.014.319 t	mithin 1930 „ 1.583.564 t
Zusammen .....	65.393.879 t	70.436.186 t	mithin 1930 weniger 5.042.307 t

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

II. Der Verkehr in den minderwichtigen französischen und deutschen Hafentplätzen, (einschl. Lösch- und Umschlagsstellen) betrug in 1930 nach Beilage I zu IV, A, a:

	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamtsumme t
34. in Frankreich .....	609	—	609
35. in Baden .....	52.707	28.467	81.174
36. in Bayern .....	41.541	311.913	353.454
37. in Hessen .....	77.908	616.298	694.206
38. in Preussen .....	740.269	5.804.344	6.544.613
Zusammen .. 1930	913.034	6.761.022	7.674.056
gegen .. 1929	1.463.067	6.666.535	8.129.602

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

im Berichtsjahr .....	73.067.935 t
im Vorjahr .....	78.565.788 t

mithin in 1930 weniger 5.497.853 t  
also ergibt sich eine Abnahme von 7 %, gegen 6 % Zunahme im Vorjahr.

<sup>1)</sup> Der Hafen Spyck erscheint im Jahresbericht 1930 zum ersten Male als wichtigerer Hafen.



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

	1930	1929	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	28.784.702 t	29.744.135 t	mithin 1930 weniger 959.433 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	21.058.980 t	23.345.180 t	mithin 1930 „ 2.286.200 t
Zusammen	49.843.682 t	53.089.315 t	mithin 1930 weniger 3.245.633 t

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 6 %, gegen 7 % Zunahme im Vorjahre. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr um 3 %, in der Abfuhr nach dem Rhein hin um 9 % abgenommen, gegen 5 % und 9 % Zunahme im Vorjahr.

Nachstehend eine Gegenüberstellung der belgischen und nordfranzösischen Lokalstatistik und der Emmericher resp. Lobither Statistik:

Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze

	Antwerpen	Gent	Brüssel	Seebrücke	Andere belgische Fluss- und Seehäfen	Nordfranzösische Häfen (Maas)	Nordfranzösische Häfen (Schelde)	Andere nordfranzösische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	2 792 136	2 083 628	313 895	105 870	2 212 066	43 769	109 598	53 136
Emmerich	3 259 768	1 645 204	446 134	123 761	2 492 283	55 872	216 995	—

	Gesamtzufuhr der belgischen Häfen	Gesamtzufuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtzufuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	7 507 595	206 503	7 714 098
Emmerich	7 967 150	272 867	8 240 017

Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze

	Antwerpen	Gent	Brüssel	Seebrücke	Andere belgische Fluss- und Seehäfen	Nordfranzösische Häfen (Maas)	Nordfranzösische Häfen (Schelde)	Andere nordfranzösische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	1 425 565	255 417	21 422	—	142 831	—	1 297	2 455
Lobith	1 689 773	321 360	24 896	—	378 047	340	8 553	—

	Gesamtabfuhr der belgischen Häfen	Gesamtabfuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtabfuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	1 845 235	3 762	1 848 997
Lobith	2 414 076	8 893	2 422 969

Die Emmericher Zahlen geben also ein + von 525 919 t für die Zufuhr und die Lobither Zahlen ein + von 573 982 t für die Abfuhr.



Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1890-1930) in Tonnen

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:

	1930	1929			
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	385.142 t	189.476 t	mithin 1930	mehr	195.666 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	305.847 t	156.704 t	mithin 1930	mehr	149.143 t
Zusammen	690.989 t	346.180 t	mithin 1930	mehr	344.809 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein um 103%, in der Abfuhr um 96%, im ganzen um 100% zugenommen, gegen 27% Abnahme im Vorjahre.

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:

	1930	1929			
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	29.169.844 t	29.933.611 t	mithin 1930	weniger	763.767 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	21.364.827 t	23.501.884 t	mithin 1930	weniger	2.137.057 t
Zusammen	50.534.671 t	53.435.495 t	mithin 1930	weniger	2.900.824 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 5%, gegen 9% Zunahme im Vorjahre. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 3%, in der Abfuhr 9%, gegen 5% und 9% Zunahme im Vorjahre.

Der Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen des Rheins und den in diesen Strom einmündenden Kanälen oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1 zu IV, A, b, Seite 259:

	1930	1929			
Durchfuhr vom Rhein	6.464.329 <sup>1)</sup> t	6.917.453 t	mithin 1930	weniger	453.124 t
Durchfuhr nach dem Rhein	11.496.293 <sup>1)</sup> t	10.948.560 t	mithin 1930	mehr	547.733 t
Zusammen	17.960.622 <sup>1)</sup> t	17.86.013 t	mithin 1930	mehr	94.609 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 0,5%. Die Abnahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 7%, und die Zunahme in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 5%.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs) 50.534.671 t den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 73.067.935 t

so ergibt sich im Jahre 1930 als Gesamthafenverkehr 123.6.2.606 t gegen 1929 132.001.283 t  
Sonach 1930 weniger 8.398.677 t

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

Rechnet man zu dem Gesamthafenverkehr mit 123.602.606 t den Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichtsjahr 17.960.622 t

zusammen 141.563.228 t  
so ergibt der Gesamtverkehr auf dem Rhein 70.781.614 t

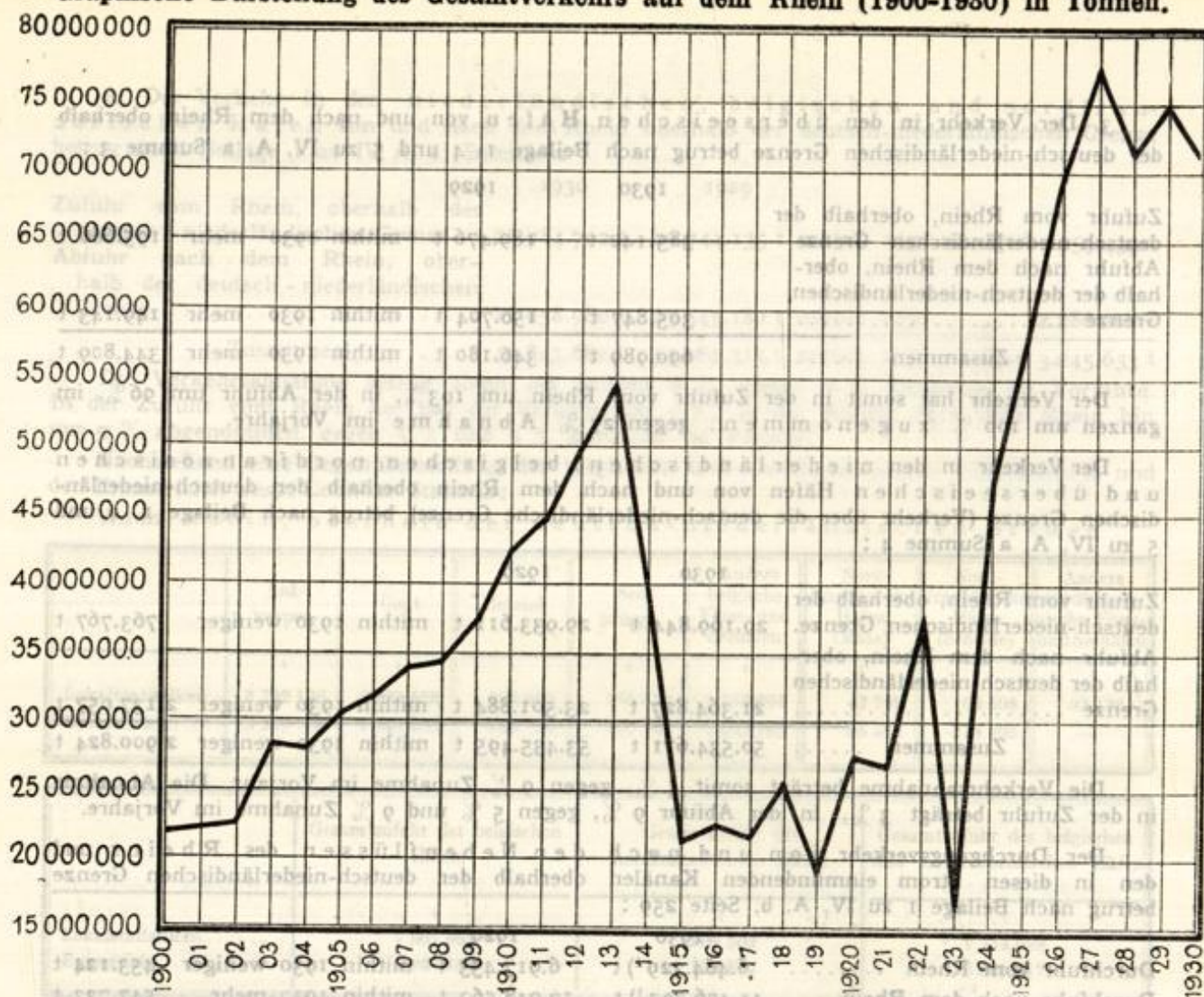
oder gegen das Vorjahr mit 74.933.648 t, 4.152.034 t weniger oder 5,5% Abnahme gegen 5% Zunahme im Vorjahr.

<sup>1)</sup> Der Wesel-Datteln Kanal, der für die Schifffahrt am 2. Juni 1930 geöffnet wurde, erscheint im Jahresbericht 1930 zum ersten Male.

1930	1929		
17.960.622	17.860.113		
123.602.606	132.001.283		
141.563.228			
70.781.614			
74.933.648			
4.152.034			
5,5%			



Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1930) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen
1900	41 326 355	2 497 446	21 911 900
1901	41 944 030	2 290 864	22 117 447
1902	42 995 611	2 288 250	22 641 930
1903	54 064 781	2 922 115	28 493 448
1904	53 348 178	2 673 711	28 010 944
1905	58 466 542	3 028 070	30 747 306
1906	60 038 868	3 073 890	31 556 379
1907	64 505 058	3 195 971	33 850 514
1908	65 751 899	2 817 671	34 284 785
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053
1911	85 271 825	3 864 776	44 568 301
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185
1924	82 742 839	11 352 669	47 047 754
1925	102 725 791	12 601 425	57 663 608
1926	122 779 570	16 253 184	69 521 377
1927	133 566 466	18 750 678	76 158 572
1928	124 389 912	18 716 552	71 553 232
1929	132 001 283	17 866 013	74 933 648
1930	123 602 606	17 960 622	70 781 614
1930 gegen 1929	mehr weniger	94 609	4 152 034



## Verkehr in den hauptsächlichsten Häfen.<sup>1)</sup>

1. Basel<sup>2)</sup>.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	385 337	—	385 337	—	76 694	76 694	462 031
1929	601	—	601	—	7 138	7 138	7 739
Mithin 1930	mehr ... weniger	384 736	384 736	—	69 556	69 556	454 292

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 64 016 %, in der Abfuhr um 974 %, im ganzen um 5 870 % zugenommen.

Die Menge der umgeschlagenen Güter in den Basler Hafenanlagen stellt das Maximum des bisherigen Jahresverkehrs dar. Der Monat Juli brachte mit 181 320 Tonnen den stärksten Monatsverkehr.

Die Zufuhr, die im Vorjahre ganz unbedeutend war, hat in 1930 einen grossen Aufschwung genommen. Es hat sich hierbei namentlich um Getreide: 103.824 t; Steinkohlen: 107.345 t und Steinkohlenkoks: 96.748 t gehandelt.

Neben Schleppern der in Basel ansässigen Reedereien oder ihrer Konzerne fuhren zum ersten Mal solche der Reedereien Mathias Stinnes und Franz Haniel nach Basel.

2. Strassburg<sup>3)</sup>.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	3 040 948	19 786	3 060 734	54 303	2 585 149	2 639 452	5 700 186
1929	2 730 967	2 991	2 733 958	—	2 027 894	2 027 894	4 761 852
Mithin 1930	mehr weniger	309 981	326 776	54 303	557 255	611 558	938 334

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12 %, in der Abfuhr um 30 %, im ganzen um 20 % zugenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff (abgesehen von den Leichterungen) betragen 64.860.— t

<sup>1)</sup> Siehe Liste Seite 159.

<sup>2)</sup> Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Basel nach dem Hüninger Kanal hat 17 729 t (1929: 48 268 t) betragen, der Verkehr von dem Hüninger Kanal nach Basel 620 127 t (1929: 561 560 t). (Siehe Beilage S. 281.)

<sup>3)</sup> Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Marne-Kanal hat 403 937 t (1929: 418 441 t) betragen, der Verkehr von dem Rhein-Marne-Kanal nach Strassburg 354 165 t (1929: 306 473 t); der Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Rhône-Kanal betrug 789 442 t (1929: 709 189 t), der Verkehr von dem Rhein-Rhône-Kanal nach Strassburg 124 395 t (1929: 161 027) (Siehe auch Seite 281.)



## Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1930) in Tonnen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1930	1929	
	t	t	t
Hafer .....	107.013	72.999	+ 34.014
Steinkohlenkoks .....	162.823	235.091	- 72.268
Derivate der Mineralöle .....	167.801	124.553	+ 43.248
Weizen .....	312.089	434.614	- 122.525
Steinkohlen .....	1.671.056	1.327.939	+ 343.117
Braunkohlenbriquetts .....	220.308	175.639	+ 44.669
Ausfuhr:			
Eisenerze .....	1.536.640	1.143.563	+ 393.077
Kali .....	655.403	573.648	+ 81.755

Das Jahr 1930 ist durch aussergewöhnlich günstige Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein vom Monat April ab gekennzeichnet. Der Nutzungskoeffizient der Kähne ist höher als der in den Vorjahren. Bei den Kohlenkähnen ist dieser Koeffizient seit dem Monat Mai nicht unter 80 v. H. gesunken.

**Hafer.** — Die Zunahme scheint der Preissenkung auf den Märkten der aussereuropäischen Erzeugungsländer zu verdanken, sodass europäischer Hafer auf den eigenen Märkten einem wirksameren Wettbewerb begegnete.

**Steinkohlenkoks.** — Die ganze Abnahme scheint in unmittelbarem Zusammenhange mit der allgemeinen Stockung in der französischen und der deutschen Schwerindustrie zu stehen.

**Derivate der Mineralöle.** — Die Zunahme entspricht der Entwicklung des Verbrauchs an Petroleumderivaten im Hinterlande des Hafens.

**Weizen.** — Die im Dezember 1929 getroffenen Massnahmen zur Verminderung des Verhältnisses von ausländischem Getreide in der französischen Brotbereitung haben eine deutliche Stockung in der für den Verbrauch im Inlande bestimmten Getreideeinfuhr nach Strassburg bewirkt.

**Steinkohlen.** — Die Zunahme erklärt sich zum grossen Teile aus der Entwicklung der Einfuhr holländischer Kohle auf Rheinkähnen, die seit der Eröffnung der Ladestelle in Maasbracht immer zahlreicher von dort her in Strassburg eintreffen.

**Braunkohlenbriquetts.** — Die Zunahme findet ihre Erklärung in der wachsenden Beliebtheit dieses Brennstoffs für den Hausgebrauch.

**Eisenerze.** — Die Zunahme ist den Verbesserungen zu verdanken, die an den Verlade- und Löschungsrichtung bei der Ankunft und der Abfahrt der Transporte zu Wasser durchgeführt worden sind.

**Kali.** — Es besteht keine wirkliche Entwicklung des Handels in diesem Erzeugnis. Zu Ende des Jahres wurden sehr bedeutende Läger in den Seeverschiffungshäfen gebildet, was die statistischen Ziffern für das Kalenderjahr beeinflusst. Aber diese Läger haben auf die späteren Verladungen gedrückt und sie stark vermindert. Die Statistik spiegelt somit ein vorübergehendes Anschwellen im Kaliversand wieder, das in einer Gesamtübersicht nicht in Betracht zu ziehen ist.

1900	1.100.000	1.100.000	0
1901	1.150.000	1.150.000	0
1902	1.200.000	1.200.000	0
1903	1.250.000	1.250.000	0
1904	1.300.000	1.300.000	0
1905	1.350.000	1.350.000	0
1906	1.400.000	1.400.000	0
1907	1.450.000	1.450.000	0
1908	1.500.000	1.500.000	0
1909	1.550.000	1.550.000	0
1910	1.600.000	1.600.000	0
1911	1.650.000	1.650.000	0
1912	1.700.000	1.700.000	0
1913	1.750.000	1.750.000	0
1914	1.800.000	1.800.000	0
1915	1.850.000	1.850.000	0
1916	1.900.000	1.900.000	0
1917	1.950.000	1.950.000	0
1918	2.000.000	2.000.000	0
1919	2.050.000	2.050.000	0
1920	2.100.000	2.100.000	0
1921	2.150.000	2.150.000	0
1922	2.200.000	2.200.000	0
1923	2.250.000	2.250.000	0
1924	2.300.000	2.300.000	0
1925	2.350.000	2.350.000	0
1926	2.400.000	2.400.000	0
1927	2.450.000	2.450.000	0
1928	2.500.000	2.500.000	0
1929	2.550.000	2.550.000	0
1930	2.600.000	2.600.000	0
1931	2.650.000	2.650.000	0
1932	2.700.000	2.700.000	0
1933	2.750.000	2.750.000	0
1934	2.800.000	2.800.000	0
1935	2.850.000	2.850.000	0
1936	2.900.000	2.900.000	0
1937	2.950.000	2.950.000	0
1938	3.000.000	3.000.000	0
1939	3.050.000	3.050.000	0
1940	3.100.000	3.100.000	0
1941	3.150.000	3.150.000	0
1942	3.200.000	3.200.000	0
1943	3.250.000	3.250.000	0
1944	3.300.000	3.300.000	0
1945	3.350.000	3.350.000	0
1946	3.400.000	3.400.000	0
1947	3.450.000	3.450.000	0
1948	3.500.000	3.500.000	0
1949	3.550.000	3.550.000	0
1950	3.600.000	3.600.000	0
1951	3.650.000	3.650.000	0
1952	3.700.000	3.700.000	0
1953	3.750.000	3.750.000	0
1954	3.800.000	3.800.000	0
1955	3.850.000	3.850.000	0
1956	3.900.000	3.900.000	0
1957	3.950.000	3.950.000	0
1958	4.000.000	4.000.000	0
1959	4.050.000	4.050.000	0
1960	4.100.000	4.100.000	0
1961	4.150.000	4.150.000	0
1962	4.200.000	4.200.000	0
1963	4.250.000	4.250.000	0
1964	4.300.000	4.300.000	0
1965	4.350.000	4.350.000	0
1966	4.400.000	4.400.000	0
1967	4.450.000	4.450.000	0
1968	4.500.000	4.500.000	0
1969	4.550.000	4.550.000	0
1970	4.600.000	4.600.000	0
1971	4.650.000	4.650.000	0
1972	4.700.000	4.700.000	0
1973	4.750.000	4.750.000	0
1974	4.800.000	4.800.000	0
1975	4.850.000	4.850.000	0
1976	4.900.000	4.900.000	0
1977	4.950.000	4.950.000	0
1978	5.000.000	5.000.000	0
1979	5.050.000	5.050.000	0
1980	5.100.000	5.100.000	0
1981	5.150.000	5.150.000	0
1982	5.200.000	5.200.000	0
1983	5.250.000	5.250.000	0
1984	5.300.000	5.300.000	0
1985	5.350.000	5.350.000	0
1986	5.400.000	5.400.000	0
1987	5.450.000	5.450.000	0
1988	5.500.000	5.500.000	0
1989	5.550.000	5.550.000	0
1990	5.600.000	5.600.000	0
1991	5.650.000	5.650.000	0
1992	5.700.000	5.700.000	0
1993	5.750.000	5.750.000	0
1994	5.800.000	5.800.000	0
1995	5.850.000	5.850.000	0
1996	5.900.000	5.900.000	0
1997	5.950.000	5.950.000	0
1998	6.000.000	6.000.000	0
1999	6.050.000	6.050.000	0
2000	6.100.000	6.100.000	0



## 3. Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	1 095 607	33 706	1 129 313	183 932	144 799	328 731	1 458 044
1929	1 205 758	20 993	1 226 751	140 398	172 593	312 991	1 539 742
Mithin 1930	mehr weniger	12 713	—	43 634	—	15 740	—
		—	97 438	—	27 794	—	81 698

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8 %, in der Abfuhr um 5,0 %, im ganzen um 5 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff<sup>1)</sup> betragen in der Zufuhr zu Berg: 172 735 t (1929: 118 711 t), zu Tal: 13 045 t (1929: 8 738 t); demnach zusammen: 185 780 t (1929: 127 449 t); in der Abfuhr zu Berg: 171 869 t, (1929: 131 770 t), zu Tal: 12 367 t (1929: 9941 t), demnach zusammen: 184 236 t (1929: 141 711 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 370 016 t (1929: 269 160 t) und haben sonach in der Zufuhr um 46 %, in der Abfuhr um 30 % und im ganzen um 37 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, sind zu erwähnen:

	Zufuhr :	1930	1929	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Weizen	zu Berg	155 142	193 980	38 838
Gerste	zu Berg	31 563	13 997	17 566
Mehl	zu Berg	46 375	59 008	12 633
Zucker	zu Berg	18 902	30 391	11 489
Andere Hölzer als Edelhölzer	zu Berg	55 521	85 396	29 875
Roheisen und Rohstahl	zu Berg	26 684	40 283	13 599
	Abfuhr :			
Weizen	zu Berg	43 905	27 491	+ 16 414
Hafer	zu Berg	20 799	5 516	+ 15 283
Steinkohlen	zu Berg	56 182	25 716	+ 30 466
Kalidünger	zu Tal	24 658	48 783	— 24 125

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs im Hafen zu Kehl gegenüber 1929 ist folgendes zu erwähnen :

**Zufuhr:** Der Rückgang in der Zufuhr zu Berg bei fast allen Gütern ist auf den verhältnismässig günstigen Wasserstand während des Jahres 1930 zurückzuführen, der eine nachhaltigere Ausnützung des Wasserwegs nach Basel unter Wegfall des Umschlags von Schiff zur Bahn gestattete.

Die Zufuhr von Gerste hat zugenommen, weil diese bei günstigerer Preislage mehr als früher verfüttert wurde.

**Abfuhr:** Die Zunahme in der Abfuhr zu Berg bei Weizen, Hafer und Steinkohlen erklärt sich aus den vorteilhafteren Wasserstandsverhältnissen, die den Umschlagsverkehr von Bahn zu Schiff nach Basel förderten.

Der Rückgang in der Talabfuhr von Kalidünger hat seine Ursache in Absatzstockungen.

<sup>1)</sup> Abgesehen von den Leichterungen.



## 5. Karlsruhe.

Jahr	Zufuhr <sup>A</sup>		Zusammen	Abfuhr <sup>B</sup>		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	1 924 648	24 515	1 949 163	1 821	249 372	251 193	2 200 356
1929	2 020 223	15 268	2 035 431	2 673	293 117	295 790	2 331 221
Mithin 1930 } mehr weniger	95 575	9 307	86 268	852	43 745	44 597	130 865

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4%, in der Abfuhr um 15%, im ganzen um 6% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Roheisen und Rohstahl .....	zu Berg 22 565	38 977	- 16 412
Rohsteine, Kies .....	zu Berg 32 256	66 136	- 33 880
Derivate der Mineralöle .....	zu Berg 35 955	3 634	+ 32 321
Steinkohlen .....	zu Berg 888 501	933 075	- 44 574
Steinkohlenkoks .....	zu Berg 221 064	237 373	- 16 309
Braunkohlenbriketts .....	zu Berg 536 073	562 537	- 26 464
Abfuhr:			
Bauholz, Schreinerholz gehobelt etc. . .	zu Tal 110 665	130 478	- 19 813
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch .....	zu Tal 78 838	94 797	- 15 959

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 im Karlsruher Hafen ist wie folgt zu berichten:

Die verminderte Zufuhr von Roheisen und Rohstahl ist auf die geringere Beschäftigung der Eisen und Stahl verarbeitenden Industrie zurückzuführen.

Infolge der darniederliegenden Bautätigkeit haben die Steintransporte abgenommen.

Die Steigerung der Zufuhr von Derivaten der Mineralöle ist auf die Inbetriebnahme einer Grosstankstelle zurückzuführen.

Die unbefriedigende wirtschaftliche Lage wirkte sich in einer geringeren Zufuhr von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts für den Industriebedarf aus. Ausserdem trugen die misslichen wirtschaftlichen Verhältnisse und die milde Witterung zu einem geringeren Verbrauch an Hausbrand bei.

Abfuhr: Der Rückgang der Abfuhr von Holz ist aus den schwierigen Absatzverhältnissen auf dem Holzmarkt zu erklären.

Die schlechte wirtschaftliche Lage und die geringe Beschäftigung in der Schwerindustrie haben zu einer verminderten Abfuhr von Alteisen, Eisen und Stahlbruch geführt.



6. Mannheim <sup>1)</sup>

Jahr	Zufuhr			Abfuhr		Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	
1930	4 290 284	212 317	4 502 601	143 845	692 889	5 339 335
1929	4 682 377	249 294	4 931 671	129 924	651 755	5 713 350
Mithin 1930 mehr weniger	392 093	36 977	429 070	13 921	41 134	374 015

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

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff <sup>2)</sup> betragen in der Zufuhr zu Berg: 139 508 t (1929: 102 360 t), zu Tal: 4 485 t (1929: 2 023 t), demnach zusammen: 143 993 t (1929: 104 383 t), in der Abfuhr zu Berg: 73 112 t (1929: 60 693 t), zu Tal: 188 446 t (1929: 69 063 t), demnach zusammen: 261 558 t (1929: 129 756 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 405 551 t (1929: 234 139 t) und haben sonach in der Zufuhr um 38%, in der Abfuhr um 102%, im ganzen um 73% zugenommen.

## Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1930 u. 1929:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr			Abfuhr				
	1930	1929	1930		1929 zusammen	1930			1929 zusammen	
			zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal	zusammen		
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen...	3 668 390	3 901 553	2 684 060	201 949	2 886 009	3 164 177	137 894	644 487	782 381	737 376
Rheinauhafen...	1 670 945	1 811 797	1 606 224	10 368	1 616 592	1 767 494	5 951	48 402	54 353	44 303
Zusammen...	5 339 335	5 713 350	4 290 284	212 317	4 502 601	4 931 671	143 845	692 889	836 734	781 679

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
Weizen..... zu Berg	360 911	412 466	- 51 555
Weizen..... zu Tal	15 203	1 845	+ 13 358
Roggen..... zu Berg	20 448	1 688	+ 18 760
Hafer..... zu Berg	9 695	19 613	- 10 008
Mais..... zu Berg	25 814	38 006	- 12 192
Hülsenfrüchte, getrocknete Gemüse... zu Berg	2 957	14 068	- 11 111

<sup>1)</sup> Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Mannheim nach dem Neckar mit 186 086 t (1929: 48 190 t) und der von dem Neckar nach Mannheim mit 187 727 t (1929: 72 411 t). (Siehe auch S. 281.)

<sup>2)</sup> Abgesehen von den Leichterungen.



Zufuhr :		1930	1929	Zu- oder Abnahme
Schlacken, Thomasschlacken (Rheinau)	zu Berg	57 810	115 858	- 58 048
Andere Hölzer, rohe Stämme, etc.	zu Berg	309 758	281 434	+ 28 324
Roheisen und Rohstahl	zu Berg	39 270	66 619	- 27 349
Rohe Steine und Kies	zu Berg	10 264	34 131	- 23 867
Rohe Steine und Kies	zu Tal	166 187	217 521	- 51 334
Petroleum und andere Mineralöle	zu Berg	46 905	33 828	+ 13 077
Benzin, Gasolin, Naphta, etc.	zu Berg	117 840	132 361	- 14 521
Steinkohlen	zu Berg	1 686 480	1 889 633	- 203 153
Steinkohlenkoks	zu Berg	266 746	387 392	- 120 646
Braunkohlenbriketts	zu Berg	625 881	529 670	+ 96 211
Eisen und Stahl in Stäben, etc.	zu Berg	24 911	39 353	- 14 442
Abfuhr :				
Steinkohlen	zu Berg	21 739	7 128	+ 14 611
Weizen	zu Tal	24 900	9 481	+ 15 419
Salz im Rohzustand oder raffiniert	zu Tal	214 142	194 801	+ 19 341
Ölkuchen	zu Tal	8 557	18 687	- 10 130

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 ist folgendes zu berichten:

**Zufuhr:** Die Abnahme der Zufuhr von Weizen, Hafer und Mais ist auf die bessere Ernte in Deutschland und den eingeführten Vermahlungszwang von Roggen zurückzuführen; dieser ist auch die Ursache für die erhöhte Roggenzufuhr.

Die Abnahme der Zufuhr von Hülsenfrüchten hat ihren Grund in der geringeren Ernte in den Erzeugungsländern, wozu ein verringerter Absatz der Fertigfabrikate kam.

Die Abnahme der Schlackenzufuhr hängt mit Betriebseinschränkungen der Schlackenmühle zusammen.

Die Mehrzufuhr von Rundholz, Stämmen usw. ist mit der Aufhebung eines Holzzwischenlagers in Rotterdam und dessen Verlegung nach Mannheim zu begründen.

Der Rückgang in der Zufuhr von Roheisen und Rohstahl, sowie von Eisen und Stahl überhaupt, überdies auch von Benzin, Gasolin, Naphta usw., war durch den allgemein schlechten Geschäftsgang der diese Stoffe verarbeitenden Industriezweige bedingt.

Die erheblich eingeschränkte Bautätigkeit hatte einen Rückgang in der Zufuhr von rohen Steinen und Kies im Gefolge.

Die erhöhte Zufuhr von Petroleum und anderen Mineralölen geschah zum Zwecke von Zwischenlagerungen.

Infolge der unbefriedigenden Wirtschaftslage und des verhältnismässig milden Winters war der Absatz von Steinkohlen und Steinkohlenkoks wesentlich geringer. Aus den gleichen Gründen konnte die anfallende Produktion von Braunkohlenbriketts nicht abgesetzt werden, weshalb grössere Mengen auf Lager genommen wurden.

Die erhebliche Zunahme der Salzabfuhr auf dem Rhein zu Tal ist einem erhöhten Absatz am Niederrhein zu verdanken.

**Abfuhr:** Infolge des günstigen Wasserstandes oberhalb Kehl wurden grössere Kohlenmengen für die Oberrheinboote in Kehl benötigt, weshalb dorthin die Kohlenabfuhr zunahm.

Die Mehrabfuhr von Weizen steht mit dem Vermahlungszwang einheimischen Getreides im Zusammenhang, da der in den Mühlen lagernde amerikanische Weizen anderorts verwendet werden musste. Die verringerte Absatzmöglichkeit von Ölkuchen führte zu einer verminderten Abfuhr.



7. Ludwigshafen<sup>1)</sup>.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	2 037 449	75 876	2 113 325	63 307	727 689	790 996	2 904 321
1929	2 727 081	151 408	2 878 489	85 285	1 036 150	1 121 435	3 999 924
Mithin 1930	689 632	75 532	765 164	21 978	308 461	330 439	1 095 603
	mehr						
	weniger						

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27 %, in der Abfuhr um 30 %, im ganzen, um 27 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff betragen in der Zufuhr zu Berg 35 975 t (1929: 32 672 t), zu Tal 1 065 t (1929: 900 t); demnach zusammen 37 040 t (1929: 33 572 t). In der Abfuhr zu Berg 35 937 t (1929: 30 942 t), zu Tal 959 t (1929: 1 058 t); demnach zusammen 36 896 t (1929: 32 000 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 73 936 t (1929: 65 572 t) und haben sonach in der Zufuhr um 10,3 %, in der Abfuhr 15,3 %, im ganzen um 12,8 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist sind zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1930	1929	
	t	t	t
Steinkohlenkoks .....	217 582	367 003	- 149 421
Steinkohlen .....	657 865	787 290	- 129 425
Braunkohlenbriketts .....	472 334	582 883	- 110 549
Schwefelkies .....	121 209	214 132	- 92 923
Kies, andere rohe oder einfach behauene Steine...	69 475	146 146	- 76 671
Bauxit und andere Erze .....	84 037	130 012	- 45 975
Mineralöle und Ableitungen der Mineralöle .....	89 145	133 036	- 43 891
Salz .....	14 690	43 040	- 28 350
Phosphorsaurer Kalk .....	70 044	86 135	- 16 091
Roheisen .....	18 837	34 053	- 15 216
Weizen .....	98 591	110 767	- 12 176
Roggen .....	14 316	2 432	+ 11 884
Schwefelsäure .....	—	11 139	- 11 139
	Abfuhr:		
Düngemittel .....	115 137	397 891	- 282 754
Schwefelkiesabbrände .....	105 886	150 316	- 44 430
Andere chemische Erzeugnisse .....	166 847	191 984	- 25 137
Eisenbahnschwellen .....	53 990	35 921	+ 18 069
Alteisen .....	34 005	50 291	- 16 286
Roheisen .....	11 137	200	+ 10 937

Zu dieser Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 ist folgendes zu berichten:

<sup>1)</sup> Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Ludwigshafen nach dem Neckar mit 1195 t (1929: 2 523 t) und der von dem Neckar nach Ludwigshafen mit 447 t (1929: 72 t.) (Siehe auch S. 281.)



Der Verkehrsrückgang bei den genannten Gütern ist auf die wesentlich schlechtere Wirtschaftslage im Jahre 1930 zurückzuführen, in deren Auswirkung die Industrie und Handelsgesellschaften weniger Rohstoffe bezogen haben. Im letzten Vierteljahr 1930 konnte noch eine besondere Zurückhaltung im Warenbezug beobachtet werden, weil Preissenkungen erwartet wurden. Die Zufuhren für die am Wasser gelegene Grossindustrie (I. G. Farbenindustrie und Gebr. Giulini) gingen um fast 40 %, die Abfuhr sogar um 46 % zurück.

Die Zunahme von 11 884 t Roggen in der Zufuhr erklärt sich aus den Massnahmen der deutschen Getreide-Handels-Gesellschaft, die grosse Mengen überschüssigen deutschen Roggens in den leer zur Verfügung stehenden Lagerhäusern am Rhein einlagerte, bis ihn die Verbraucher und der Handel aufnehmen konnten.

Die vermehrte Abfuhr von 18 069 t Eisenbahnschwellen und 10 937 t Roheisen ist auf vermehrten Export von der Saar zurückzuführen.

#### 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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1930	339 451	18 849	5 8 300	6 547	80 934	87 481	445 781
1929	356 148	29 512	385 660	5 990	100 210	106 200	491 860
Mithin 1930	mehr	—	—	557	—	—	—
	weniger	16 697	27 360	—	19 276	18 719	46 079

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7 %, in der Abfuhr um 18 %, im ganzen um 9 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, sind zu erwähnen :

	Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Weizen .....		69 706	86 754	— 17 048
Roggen .....		6 203	951	+ 5 252
Häute, Felle .....		9 354	3 885	+ 5 469
Erde (Kies) .....		42 540	64 560	— 22 020
	A b f u h r :			
Andere Düngemittel (künstl. Dünger) .....		2 382	6 849	— 4 467
Erde (Klebsand) .....		35 229	52 257	— 17 028

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 ist folgendes zu berichten:  
Z u f u h r :

Weizen. — Wenigerzufuhr infolge Erhöhung des Beimahlungszwanges.

Roggen. — Vermehrte Ankünfte für die mit der Roggenstützung betraute Stelle.

Häute, Felle. — Vermehrte Bezüge durch die ortsansässige Lederindustrie.

Erde (Kies). — Wenigerzufuhr infolge der verringerten Bautätigkeit.

A b f u h r :

Andere künstliche Düngemittel (künstlicher Dünger).

Erde (Klebsand). — Die Wenigerabfuhr ist auf die schlechte wirtschaftliche Lage zurückzuführen.



10. Mainz<sup>1)</sup>.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	883 722	225 980	1 109 702	12 923	489 947	502 870	1 612 572
1929	1 051 362	142 278	1 193 640	8 530	572 621	581 151	1 774 791
Mithin 1930	mehr weniger	83 702	83 938	4 393	82 674	78 281	162 219
		167 640					

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr um 7 %, in der Abfuhr um 13 %, im ganzen um 9 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, sind zu erwähnen:

	Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Schlacken phosphorsaurer Salze		28 379	26 108	+ 2 271
Düngemittel		29 206	27 122	+ 2 082
Holz		90 767	102 799	- 12 032
Steinkohlen, -Koks und -Briketts		581 817	719 329	- 137 512
Abfuhr:				
Holz		86 120	117 072	- 30 952
Zement		309 276	357 521	- 48 245

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1929 wird folgendes bemerkt:

Der Ausfall von rund 162 000 t ist in der Hauptsache auf die überaus ungünstige Wirtschaftslage zurückzuführen. Unter Berücksichtigung der Schiffahrtsstörungen in den Monaten Februar und März 1929 hätte bei normaler Entwicklung 1930 gegenüber 1929 statt dieses Ausfalles ein Mehr in ungefähr gleicher Höhe in Erscheinung treten müssen. Es ist also in Wirklichkeit ein noch viel grösserer Ausfall zu verzeichnen, der zweifellos wenigstens teilweise auf eine Güterabwanderung auf die Eisenbahn zurückzuführen ist.

Die verhältnismässig geringe Steigerung in der Zufuhr zu Tal ist durch stärkere Zufuhr von Mehl und Kleie vom Oberrhein und in der Abfuhr zu Berg durch grössere Zellstoffverladungen nach Strassburg verursacht.

## 17. Wesseling.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	47 494	1 746	49 240	2 074 198	175 095	2 249 293	2 298 533
1929	51 076	1 146	52 222	2 178 305	184 570	2 362 875	2 415 097
Mithin 1930	mehr weniger	600	2 982	104 107	9 475	113 582	116 564
		3 582					

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

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

	Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Kies		17 282	21 518	- 4 236
Abraumsalz		14 852	8 209	+ 6 643
Holzschwellen		—	1 312	- 1 312
Abfuhr:				
Braunkohlen		58 689	48 903	+ 9 786
Braunkohlenbriketts		2 208 932	2 307 372	- 98 440
Karbid		1 737	21 264	- 19 527
Rohrzucker		6 750	2 448	+ 4 302

<sup>1)</sup> Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Mainz nach dem Main mit 1483 t und der von dem Main nach Mainz mit 190 005 t. (Siehe auch S. 281.)



Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 ist folgendes zu berichten:

**Zufuhr:**  
Kies und Schwellen wurden für Eisenbahnzwecke weniger benötigt. Absatz. — Grössere Nachfrage der Chemischen Werke hat die Steigerung zur Folge gehabt.

**Abfuhr:**  
Braunkohlenbriketts. — Die Abnahme dürfte auf den Minderbedarf besonders bei der Industrie im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage und teilweiser Umstellung der Betriebe auf elektrische Öfen zurückzuführen sein. Karbid. — Weniger Abgang an die Chemischen Werke am Mittelrhein. Rohzucker. — Den Raffinerien wurden grössere Mengen auf dem Wasserwege zugeführt als im Vorjahre.

18. Köln.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	971 510	299 272	1 270 782	883 588	364 777	1 248 365	2 519 147
1929	940 178	252 687	1 192 865	799 367	334 253	1 133 620	2 326 485
Mithin 1930	mehr weniger	31 332 46 585	77 917	84 221	30 524	114 745	192 662

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7 %, in der Abfuhr um 10 %, im ganzen um 8 % zugenommen.

Unter den Gütern für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, sind zu erwähnen:

Zufuhr:	1930		1929		Zu- oder Abnahme
	t	t	t	t	
Eisenerz .....	2 120		14 960		- 12 840
Sonstige Erden und mineralischen Rohstoffe .....	100 385		77 281		+ 23 104
Steinkohlen .....	205 760		153 587		+ 52 173
Erdöl und andere Mineralöle .....	64 149		52 934		+ 11 215
Bau- und Nutzholz (unbearbeitet) .....	16 692		5 002		+ 11 690
Bau- und Nutzholz (bearbeitet) .....	28 347		58 109		- 29 762
Roggen .....	37 883		14 167		+ 23 716
Weizenmehl .....	38 225		16 652		+ 21 573
Erde, Kies, Sand, Mergel .....	38 629		88 931		- 50 302
<b>Abfuhr:</b>					
Eisen und Stahl in Stäben .....	44 605		59 153		- 14 548
Steinkohlen .....	519 429		389 625		+ 129 804
Steinkohlenkoks .....	247 923		295 244		- 47 321
Pflastersteine .....	23 197		2 635		+ 20 562
Bau-, Bruch- und Werksteine .....	26 770		1 465		+ 25 305



Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 ist allgemein folgendes zu berichten:

**Zufuhr:**

**Eisenerz.** — Die Abnahme ist durch den Niedergang der Siegerländer Eisenindustrie bedingt. **Sonstige Erden und mineralische Rohstoffe.** — Die Zunahme ist verursacht durch verstärkten Bedarf der chemischen Industrie. **Steinkohlen.** — 1929 wurden nur für 9 Monate Steinkohlen für Gaswerke eingeführt, dagegen 1930 für 12 Monate und in höheren Quanten (für städtische Betriebe). **Erdöl und andere Mineralöle.** — Die Zunahme ist auf verstärkten Bezug der Firmen zurückzuführen. **Holz.** — Die Zunahme bei unbearbeitetem und die Abnahme bei bearbeitetem Bauholz ist durch regere Bautätigkeit einerseits und veränderten Absatz andererseits zu erklären. **Roggen.** — Die Zunahme ist wahrscheinlich durch den gesetzlichen Beimahlungszwang bedingt. **Weizenmehl.** — Verstärkter Bezug aus Ostpreussen erklärt die Zunahme. **Erde, Kies, Sand und Mergel.** — Die Abnahme ist auf die verminderte Bautätigkeit innerhalb des Hafeneinflussgebietes zurückzuführen, ausserdem hat eine Einschränkung der Rheinkiesbaggerei gegenüber der Trockenbaggerei stattgefunden.

**Abfuhr:**

**Eisen und Stahl in Stäben.** — Infolge des Niederganges der Siegerländer Eisenindustrie ist die Ausfuhr gesunken. **Steinkohlen.** — Infolge günstigerer Wasserverhältnisse im Jahre 1930 war der Kohlenversand grösser als im Jahre 1929. **Steinkohlenkoks.** — Die Abnahme ist auf die Überfüllung der Lager am Oberrhein infolge Niederganges der dortigen Industrie zurückzuführen. **Pflastersteine.** — Durch Wiederaufnahme der Steinindustrie im Oberbergischen (Engelskirchen) nahm die Ausfuhr zu. **Bau-, Bruch- und Werksteine.** — Hollands verstärkter Bedarf bedingte die Zunahme.

**19. Leverkusen.**

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1930	274 133	56 389	330 522	15 468	162 403	177 871	508 393
1929	288 277	75 492	363 769	12 948	128 877	141 825	505 594
Mithin 1930	mehr	—	—	2 520	33 526	36 046	2 799
	weniger	14 144	19 103	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9 % ab-, in der Abfuhr um 25 % zu-, im ganzen um 0,55 % zugenommen.



Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Steinkohlen und sonstige Brennstoffe	74 000	98 000	- 24 000
Schwefelkies	126 400	135 400	- 9 000
Rohgipssteine	17 600	20 000	- 2 400
Kies und Sand als Baustoffe	10 500	36 000	- 25 500
Steinsalz	34 100	28 000	+ 6 100
Salpetersäure	11 000	8 000	+ 3 000
Diverse Chemikalien	20 000	9 000	+ 11 000
<b>Abfuhr:</b>			
Schwefelkies	48 534	24 997	+ 23 537
Farben	20 992	15 188	+ 5 804
Andere chemische Erzeugnisse	105 346	96 636	+ 8 710

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

**Zufuhr.** — Einschränkung der Rohstoffbezüge infolge teilweiser Einschränkung der Fabrikation, teilweise Verlegung innerhalb der I. G.; Baustoffe weniger infolge Einstellung der Bautätigkeit.

**Abfuhr.** — Die Steigerung in der Abfuhr wird bedingt durch die teilweise Verlegung bzw. Gruppierung der Fabrikationsbetriebe innerhalb der I. G.

**20. Neuss.** — Infolge

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	435 709	50 354	486 063	220 517	84 753	305 270	791 333
1929	574 427	92 237	666 664	184 085	73 199	257 284	923 948
Mithin 1930	mehr	—	—	36 432	11 554	47 986	—
	weniger	41 883	180 601	—	—	—	132 615

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28 % ab-, in der Abfuhr um 19 % zu-, im ganzen um 14 % abgenommen.

Der Verkehrsrückgang im Jahre 1930 ist durch die bekannte schlechte Wirtschaftslage bedingt. Wenn auch bei einzelnen Güterarten eine Zunahme zu verzeichnen ist, so wiegt dies bei weitem nicht den Rückgang bei vielen Umschlagsgütern auf.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Roggen	41 512	25 478	+ 16 034
Steinkohlen	204 320	162 782	+ 41 538
Steinkohlen-Briketts	14 741	7 367	+ 7 374
Kies und Sand	57 530	143 124	- 85 604



	t	t	t
Ton usw.	8 045	18 376	— 10 331
Weizen und Spelz	56 713	120 083	— 63 370
Holzzeugmasse	10 327	22 775	— 12 448
Weizenmehl	12 264	23 221	— 10 957
Bau-, Bruch- und Werksteine	—	6 181	— 6 181

**Roggen.** — Die Roggenmengen wurden grösstenteils von einem Mühlenkonzern hier selbst gelagert und an die angeschlossenen Mühlen versandt. **Steinkohlen.** **Steinkohlen-Briketts.** — Ein Teil der Kohlen für den Oberrhein, die bisher in Köln-Niehl umgeschlagen wurden, geht, wie früher, wieder über den hiesigen Hafen, da Neuss zu den verschiedenen Versandstationen des Wurmgebiets frachtgünstiger liegt. **Kies und Sand.** — Der Rückgang ist ein Zeichen der sehr schlechten Lage des Baumarktes. **Ton usw.** — Unter der Ungunst der Verhältnisse litt auch der Umschlag von Ton pp. **Weizen und Spelz.** — Stilllegung eines grossen Mühlenwerkes infolge Konzernierung verursachte den Rückschlag im Weizenumschlag. **Holzzeugmasse.** — Durch schlechte Konjunktur in der Papierindustrie entstand hier das Weniger. **Weizenmehl.** — Siehe Weizen und Spelz. **Bau-, Bruch- und Werksteine.** — Die im Jahre 1929 verladene Steine wurden zum Bau der Brücke Neuss-Düsseldorf verwandt. Da Fertigstellung gegen Ende des Jahres erfolgte, hörte naturgemäss die Zufuhr hierin auf.

21. Düsseldorf.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1930	814 567	404 346	1 218 913	199 039	360 610	559 649	1 778 562
1929	859 566	217 884	1 077 450	219 217	355 586	574 803	1 652 253
Mithin 1930	mehr	186 462	141 463	—	5 024	—	126 309
	weniger	44 999	—	20 178	—	15 154	—

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

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, sind zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- und Abnahme
Sand und Kies	239 497	353 459	— 113 962
Weizen	146 480	192 824	— 46 344
Roggen	13 892	2 860	+ 11 032
Bau- und Nutzholz gesägt	50 342	64 547	— 14 205
Petroleum und Mineralöl	164 469	183 187	— 18 718



## Abfuhr:

Eiserne Röhren und Säulen	98 001	132 840	34 839
Petroleum und Mineralöl	36 776	56 683	19 907
Soda aller Art	38 391	23 813	14 578

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

## Zufuhr:

Sand und Kies. — Die Abnahme ist auf die verminderte Bautätigkeit sowie auf die Konkurrenz der Landbaggereien zurückzuführen. Weizen. — Die Abnahme ist neben den Beschränkungen infolge der allgemeinen schlechten Wirtschaftslage auf die Massnahmen der Regierung zur Beschränkung der Weizeneinfuhr und zur Hebung des Roggenverbrauchs zurückzuführen. Roggen. — Hierdurch erklärt sich auch die Zunahme der Roggeneinfuhr. Bau- und Nutzholz gesägt. — Die Abnahme ist auf die verminderte Bautätigkeit zurückzuführen. Petroleum und andere Mineralöle. — Infolge der allgemeinen schlechten Wirtschaftslage ist der Auto- und Lastwagenverkehr stark eingeschränkt worden. Hierdurch erklärt sich die Abnahme der Benzinzufuhr.

## Abfuhr:

Eiserne Röhren und Säulen. — Die Abnahme ist auf die Wenigerproduktion der Düsseldorfer Eisenindustrie infolge der allgemeinen schlechten Wirtschaftslage zurückzuführen. Petroleum und Mineralöle. — Die Abnahme des Verkehrs ist ebenfalls auf die Verminderung des Autoverkehrs infolge der schlechten Wirtschaftslage zurückzuführen. Soda aller Art. — Die Zunahme bezieht sich auf die Mehrproduktion und den Absatz einer bedeutenden Düsseldorfer Waschmittelfabrik.

## 22. Krefeld.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	413 968	116 289	530 257	86 524	66 919	153 443	683 700
1929	564 643	141 196	705 839	101 362	44 110	145 472	851 311
Mithin 1930	mehr	—	—	—	22 809	7 971	—
	weniger	150 675	175 582	14 838	—	—	167 611

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25 % ab-, in der Abfuhr um 5 % zu-, im ganzen um 20 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

## Zufuhr:

	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Weizen	138 961	155 212	- 16 251
Zucker	58 475	59 765	- 1 290
Calciumsuperphosphat	28 416	14 484	+ 13 932
Kalk	13 938	44 436	- 30 498
Eisenerze	108 207	228 864	- 120 657

Ausserdem sind 4 000 t Quarzit und 4 000 t Bimskies weniger angekommen.

## Abfuhr:

Es sind 10 000 t Eisen (Halbzeug) mehr abgegangen.



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

Die Abnahme des Verkehrs in Eisenerz und Kalksteinen ist auf die Stilllegung des Hochofenwerkes der Reinholdhütte Mitte vorigen Jahres, die Abnahme des Verkehrs in Weizen auf den Vermahlungszwang inländischen Weizens, die der übrigen Güter im wesentlichen auf die ungünstigere Lage der deutschen Volkswirtschaft in 1930 zurückzuführen.

Das Mehr von 10 000 Tonnen Eisen (Halbzeug) in der Abfuhr ist lediglich dadurch entstanden, dass das vorbezeichnete Gut, das früher mit der Bahn befördert wurde, seinen Weg über die Wasserstrassen nahm.

### 23. Mülheim a. d. Ruhr.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	502 508	—	502 508	—	85 039	85 039	587 547
1929	455 275	—	455 275	—	44 065	44 065	499 340
Mithin 1930	47 233	—	47 233	—	40 974	40 974	88 207
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10 %, in der Abfuhr um 93 %, im ganzen um 18 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1930	1929	
	t	t	t
Holz	48 144	30 711	+ 17 433
Eisenerze	295 537	331 804	- 36 267
Andere Erze	28 611	6 680	+ 21 931
Andere rohe oder einfach behauene Steine	320	4 406	- 4 086
Steinkohlen	128 900	45 554	+ 83 346
Erde (Heide-, Gartenerde), Lehm, Sand, Mergel	747	24 955	- 24 208
	Abfuhr:		
Schwefelkies	3 477	610	+ 2 867
Roheisen, Rohstahl	33 698	—	+ 33 698
Zement	33 890	10 793	+ 23 097
Platten- und Bleche aus Eisen- oder Stahl und Weissblech	11 870	513	+ 11 357

### Rhein-Ruhrhäfen.

### 24. Rheinhausen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	1 494 888	151 060	1 645 948	22 461	428 441	450 902	2 096 850
1929	1 711 588	224 828	1 936 416	33 372	476 933	510 305	2 446 721
Mithin 1930	216 700	73 768	290 468	10 911	48 492	59 403	340 871
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15 %, in der Abfuhr um 12 %, im ganzen um 14 % abgenommen.



Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:

	1930	1929	Zu- oder Abnahme
Eisenerze	1 291 960	1 640 876	- 348 916
Schwefelkies	287 128	175 005	+ 112 123
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch	4 231	26 237	- 22 006
Andere rohe oder einfach behauene Steine	5 120	23 246	- 18 126
Schlacken (ohne Thomasmehl)	40 981	51 845	- 10 864

Abfuhr:

	1930	1929	Zu- oder Abnahme
Schlacken phosphorsaurer Salze	61 738	32 459	+ 29 279
Eisenerze	22 981	1 684	+ 21 297
Roheisen, Rohstahl	8 065	58 122	- 50 057
Luppen aus Eisen und Stahl; gezogener Gusstahl	66 044	56 646	+ 9 398
Schlacken (ohne Thomasmehl)	23 691	-	+ 23 691
Eisen- und Stahlwaren	261 106	347 967	- 86 861

25. Duisburg <sup>1) 2)</sup>.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	8 214 667	2 350 025	10 564 692	3 298 716	13 104 378	16 403 094	26 967 786
1929 <sup>3)</sup>	8 606 331	2 211 750	10 878 081	4 678 187	15 167 599	19 845 786	30 723 867
Mithin 1930	} mehr		-	-	-	-	-
weniger	} weniger		313 389	1 379 471	2 063 221	3 442 692	3 756 081

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3 %, in der Abfuhr um 17 %, im ganzen um 12 % abgenommen.

Verkehr in den Duisburger Hafenanlagen in den Jahren 1930 und 1929:

Name der Häfen	Zufuhr				Abfuhr				Gesamtverkehr	
	1930			1929	1930			1929	1930	1929
	zu Berg	zu Tal	zusammen		zu Berg	zu Tal	zusammen			
Duisburg	4 450 565	1 325 284	5 775 849	6 553 370	2 955 309	1 151 016	14 465 471	1 785 045	20 241 320	24 403 825
Hamborn	3 764 102	1 024 741	4 788 843	4 324 711	343 407	1 594 216	1 937 623	1 995 331	6 726 466	6 320 042
zusammen	8 214 667	2 350 025	10 564 692	10 878 081	3 298 716	13 104 378	16 403 094	19 845 786	26 967 786	30 723 867

<sup>1)</sup> Hierin sind nicht einbegriffen: Der Verkehr von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal mit 172 194 t (1929: 121 807 t) und von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg mit 242 526 t (1929: 195 903 t). (Siehe auch S. 28r.)

<sup>2)</sup> Hamborn ist seit 1930 eingemeindet.

<sup>3)</sup> In den Ziffern von 1929 sind die Zahlen von Duisburg und Hamborn enthalten.



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

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

	im Jahre 1930.....	13 140 271 t
» » 1929.....	16 213 147 t	
» » 1913.....	19 159 142,5 t	

b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1930 zusammen .....

104 886 t	
» » 1929 » .....	121 592 t
» » 1913 » .....	2 466 t

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1930 t	1929 t	1928 t	1913 t
Duisburg bis Köln ausschliesslich .....	13 946	61 026	54 786	8 483
Köln bis Koblenz .....	3 982	4 741	2 966	42 209
Koblenz .....	—	385	—	3 085
Koblenz ausschliesslich bis Mainz ausschl. den Mainhäfen .....	41 727	98 339	69 318	318 210,5
Mainz bis Mannheim ausschliesslich .....	232 429	395 125	438 062	1 320 906,5
Mannheim und oberhalb .....	254 447	217 746	234 520	1 290 036
Mannheim und oberhalb .....	2 129 088	3 066 178	2 900 581	5 253 345
Zusammen rheinaufwärts.....	2 675 619	3 843 540	3 700 233	8 236 275

Nach	1930 t	1929 t	1928 t	1913 t
Duisburg bis Emmerich .....	8 225	—	—	235 337
Niederlande .....	8 356 412	10 146 945	8 510 616	6 086 817
Belgien .....	1 840 033	1 958 016	1 611 506	3 485 090
Frankreich .....	111 589	87 760	108 997	218 805
Zusammen rheinabwärts.....	10 316 259	12 192 721	10 231 119	10 026 049
dazu rheinaufwärts.....	2 675 619	3 843 540	3 700 233	8 236 275
Zusammen zum Rhein.....	12 991 878	16 036 261	13 931 352	18 262 324
Rhein-Herne-Kanal.....	—	110	1 022	—
Zusammen.....	12 991 878 <sup>1)</sup>	16 036 371 <sup>2)</sup>	13 932 374 <sup>3)</sup>	18 262 324 <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Ausserdem 239 344 t Bootekohlen.

<sup>2)</sup> Ausserdem 251 468 t Bootekohlen.

<sup>3)</sup> Ausserdem 291 034 t Bootekohlen.

<sup>4)</sup> Ausserdem 438 079 t Bootekohlen.



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

## a) Zufuhr :

	Kohlen Tonnen	Eisenerz Tonnen	Eisenwaren Tonnen	Getreide Tonnen	Holz Tonnen	Sonstige Güter Tonnen	Zusammen Tonnen
1913	2 466	3 221 306	321 794	947 245	497 737	2 166 312	7 156 860
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	1 067 344	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
1930	104 886	2 194 407	237 157	382 854	123 824	1 426 599	4 469 727

## 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	598 013	15 426 686
1929	16 036 371	77 602	901 856	16 554	3 693	645 780	17 681 856
1930	12 992 878	93 973	609 641	62 196	4 879	615 393	14 377 960

Der Geschäftsbericht der Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. in Duisburg führt über die Verkehrsentwicklung im Jahre 1930 das Folgende aus:

## a) Allgemein.

Für den wirtschaftlichen Niedergang im allgemeinen und insbesondere in der Eisen- und Stahlproduktion und im Kohlenbergbau des rheinisch-westfälischen Industriegebiets bilden die Gesamtverkehrsziffern für die Gruppe der Rhein-Ruhr-Häfen einschliesslich des Durchgangsverkehrs an den Mündungsschleusen des Rhein-Herne-Kanals und Lippe-Seiten-Kanals einen vorzüglichen Gradmesser:

1928 :	48,975 Millionen t
1929 :	52,381 » t
1930 :	47,855 » t

Der hierin einbegriffene Gesamtverkehr in unseren Häfen zeigt folgende Veränderung:

1928 :	20 524 144 t
1929 :	22 553 907 t
1930 :	19 087 031 t

Gegenüber dem Vorjahre beträgt die Abnahme in den Duisburg-Ruhrorter Häfen somit 3 466 876 t oder 15,5 Prozent. Die Verkehrsziffern unserer Häfen sollen jedoch hier im Zusammenhang mit den Verkehrszahlen des Rhein-Herne-Kanals gewertet werden, da, wie bereits in früheren Berichten erörtert, zwischen dem Hafenverkehr und Kanalverkehr gewisse Abhängigkeitsverhältnisse bestehen:

	in den Duisburg- Ruhrorter Häfen	Gesamtverkehr im Rhein-Herne-Kanal vom und zum Rhein	Zusammen
1913 :	27 262 167 t	—	27 262 167 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
1930 :	19 087 031 t	14 228 982 t	33 316 013 t



	Gesamtverkehr ohne Kohlen		
	in den Duisburg- Ruhrorter Häfen	im Rhein-Herne-Kanal vom und zum Rhein	Zusammen
1913:	8 559 298 t	—	8 559 298 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
1930:	5 750 923 t	5 345 541 t	11 096 464 t

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die Konjunkturschwankungen des Wasserstrassenverkehrs im Industriegebiet mit dem Rhein ausschliesslich die Duisburg-Ruhrorter Häfen treffen, während der Rhein-Herne-Kanal sich nicht nur eines konstanten Verkehrs erfreut, sondern infolge des inzwischen abgeschlossenen Ausbaus der Privatanschlüsse einiger Werke am Rhein-Herne-Kanal trotz der allgemeinen Wirtschaftsdepression einen abermaligen Verkehrszuwachs zu verzeichnen hat. Hieraus ist zu entnehmen, dass unsere Häfen in gewissem Grade Auffangbecken für Verkehrsstöße und konjunkturmässige Steigerungen des Gütereinfangs- und -versandes der am Kanal gelegenen oder mit ihm in Verbindung stehenden Werke geworden sind. Für ein Verkehrsunternehmen stellen diese Erscheinungen sehr unangenehme und komplizierte Aufgaben, deren Lösung die grösste Beweglichkeit im Betrieb und in der Verwaltung eines solchen Unternehmens voraussetzt. Verlustabschlüsse werden sich indes umso weniger vermeiden lassen, als von den Wirtschaftskreisen eine jederzeit ausnutzbare Leistungsfähigkeit — in unserem Falle im Hafengebäude- und Kippbetrieb — gefordert wird. Besonders schwierig wirken sich die geschilderten Verhältnisse auf die Tarifpolitik aus, zumal da Konjunkturgewinne durch die tarifmässige Festsetzung der Gebühren für die Benutzung der Verkehrsanstalten ausgeschaltet werden.

Die im Juni 1930 erfolgte Eröffnung des Lippe-Seiten-Kanals hat eine weitere Verkehrsabwanderung von unseren Häfen nach sich gezogen. Der Gesamtverkehr dieses neuen Kanals vom und zum Rhein hat im Eröffnungsjahr 383 479 t erreicht.

Bei der Betrachtung des Schiffsverkehrs in unseren Häfen bezüglich der Nationalität der Schiffe muss festgestellt werden, dass der Anteil der ausländischen Flagge weiterhin relativ zunimmt, der Anteil der deutschen Flagge dagegen bedauerlicherweise abnimmt:

	Anzahl der Kähne			Anzahl der Güterdampfer			Anzahl der Rhein-Seedampfer		
	1928	1929	1930	1928	1929	1930	1928	1929	1930
Deutschland	9 481	10 515	8 701	430	470	485	418	330	628
Holland	12 742	15 393	13 917	506	577	655	5	12	39
Belgien	3 040	3 376	3 500	57	144	113	1	1	2
Frankreich	1 118	1 173	1 091	—	2	—	—	—	—
Schweiz	140	186	159	73	76	98	—	—	—
Luxemburg	47	50	—	—	—	—	—	—	—
England	—	—	—	—	—	—	—	3	—
	26 568	30 693	27 388	1 066	1 216	1 351	424	346	669

#### b) Der Kohlenverkehr.

Der deutsche Kohlenbergbau ist im verflossenen Jahre durch den Umschwung in der Absatzlage sehr ungünstig beeinflusst worden. Zu der sich von Monat zu Monat verschärfenden Wirtschaftskrise ist die Minderung des Brennstoffbedarfes infolge des überaus milden Winters getreten. Der aussergewöhnlich tiefe Stand der Seefrachten hat den an und für sich schon bestehenden heftigen Konkurrenzkampf mit den ausländischen Kohlenrevieren, namentlich mit der englischen Kohle, noch verschärft. Auch sind die durch den Young-Plan aufgebürdeten Bedingungen, die die Absatzverhältnisse in Italien zugunsten der englischen Kohle regeln, spürbar geworden. Die Ziffern über die deutsche Förderung geben indes den tatsächlichen



Niedergang im Kohlenbergbau nicht wieder, da es nicht immer möglich gewesen ist, die Produktion dem stark nachlassenden Absatz durch entsprechende Betriebseinschränkungen und Entlassungen unmittelbar anzupassen. Die Kohlenförderung überstieg deshalb die Nachfrage, und es wurden grosse Haldenbestände aufgeschüttet. Die Gesamtförderung Deutschlands an Steinkohlen und die Förderung einzelner deutscher Bergbaureviere zeigt folgende Entwicklung:

	1929	1930	Veränderung in %
Gesamtförderung:	163 440 000 t	142 698 000 t	- 13 %
davon im Ruhrgebiet	123 590 000 t	107 178 000 t	- 13 %
» in Oberschlesien	21 996 000 t	17 961 000 t	- 18 %
» Niederschlesien	6 092 000 t	5 744 000 t	- 6 %
» im Aachener Gebiet	6 040 000 t	6 721 000 t	+ 10 %
» in Sachsen	4 177 000 t	3 559 000 t	- 15 %

Die deutsche Kohlenaussenhandelsbilanz hat sich gegenüber dem Vorjahre hauptsächlich durch die starke Abnahme der Koks- und Brikettexporte um 25 Prozent sehr verschlechtert, während die Kohleneinfuhr und -ausfuhr im gleichen Masse um 10 Prozent zurückgegangen sind.

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1929	1930	1929	1930
Kohle:	7 903 000 t	6 933 000 t	26 769 000 t	24 383 000 t
Koks:	438 000 t	425 000 t	10 653 000 t	7 971 000 t
Briketts:	22 000 t	32 000 t	785 000 t	897 000 t

Noch stärker als der Steinkohlenbergbau ist der deutsche Braunkohlenbergbau von der Absatzkrise betroffen worden, da sein Absatzgebiet vornehmlich im Inlande liegt:

Braunkohlenförderung	
1929:	174 456 000 t
1930:	145 914 000 t

das entspricht einer Abnahme von 16 Prozent. Der rheinische Braunkohlenbergbau ist mit seiner Produktionsverminderung

von 1929:	52 851 000 t
auf 1930:	46 519 000 t

d. h. von 12 Prozent allerdings unter dem Gesamtdurchschnitt geblieben.

Im Ruhrgebiet wurden also im Jahre 1930 rund 16 Millionen t weniger gefördert als im Vorjahre. Der Absatz blieb sogar um nicht weniger als 24 Millionen t hinter der vorjährigen Zahl zurück, sodass die Bestände eine Zunahme um rd. 8 Millionen t erfuhren. Ende Dezember 1930 stellten sich die Bestände der Zechen auf 9,89 Millionen t, eine Zahl, die einer ganzen Monatsförderung entspricht. Die Förderungseinschränkung hatte im Ruhrgebiet eine Entlassung von 61 200 Arbeitern im Laufe des Jahres zur Folge.

Bei der Beobachtung der Absatzrichtung kann noch eine bemerkenswerte Feststellung gemacht werden:

	1929	1930	Veränderung in %
Gesamtabsatz des Kohlen-Syndikat	81 900 000 t	66 852 000 t	- 18 %
davon ins bestrittene Gebiet	40 200 000 t	33 564 000 t	- 16 %
davon ins unbestrittene Gebiet	41 700 000 t	33 288 000 t	- 20 %

Aus diesen Ziffern ist ersichtlich, dass der prozentuale Anteil des bestrittenen Gebiets am Gesamtabsatz in beiden Jahren ungefähr gleich geblieben ist, während der Absatz nach dem unbestrittenen Gebiet einen leichten Rückgang aufweist, woraus geschlossen werden kann, dass



die wirtschaftliche Depression im Inlande grösser sein muss, als im Ausland. Selbst nach der Kohlenpreissenkung am 1. Dezember 1930 hat sich an diesen Verhältnissen nichts geändert. Für den Ruhrkohlenbergbau bedeutet die relative Verschiebung im Absatz nach dem Ausland eine weitere Verminderung des Erlöses.

Auf die Abfuhr von Ruhrkohle und -Koks aus den Rhein-Ruhr-Häfen auf dem Rhein hat sich die Absatzverschlechterung in folgender Weise ausgewirkt:

	den Duisburg-Ruhrorter Häfen	dem Rhein-Herne-Kanal nach dem Rhein	dem Lippe-Seiten-Kanal nach dem Rhein	den Rhein-zechenhäfen	Insgesamt
1929:	16 287 839 t	8 500 909 t	—	3 099 303 t	27 888 051 t
1930:	13 231 222 t	8 856 997 t	207 697 t	2 964 825 t	25 260 741 t

Gegenüber dieser Abnahme der Gesamtkohlenabfuhr um 9,5 Prozent hat sich die Kohlenabfuhr über die holländische Grenze bei Emmerich um rd. 1,2 Millionen t, d. h. um 6,3 Prozent vermindert:

	Kohlenausfuhr bei Emmerich	davon aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen	aus dem Rhein-Herne-Kanal
1929:	19 231 585 t	12 192 721 t	5 275 159 t
1930:	18 011 876 t	10 316 259 t	5 935 099 t

Weit schwerer ist der Kohlenverkehr aus den Rhein-Ruhr-Häfen nach dem Oberrhein von der Absatzkrise betroffen worden. Der Rückgang

von 1929: 8,41 Millionen t auf 1930: 7,01 » t entspricht einem Satz von 16,5 Prozent und bedeutet 2,8 Millionen t weniger als im Jahre 1913. Die Ziffern über die Transporte zu Berg aus unseren Häfen und dem Rhein-Herne-Kanal zeigen folgendes Bild:

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Rhein-Herne-Kanal
1929:	3 843 540 t	3 225 750 t
1930:	2 914 963 t	2 921 888 t

Die Kohlenabfuhr aus dem Lippe-Seiten-Kanal nach dem Rhein gehen fast restlos zu Berg — 191 788 t von 207 697 t —. Sie stammen hauptsächlich aus den dem I. G. Farben-Konzern angeschlossenen Zechen und sind für Ludwigshafen bestimmt. Diese Mengen sind seit Eröffnung dieses Kanals unseren Häfen verloren gegangen.

In erster Linie hängt die beträchtliche Abnahme der Kohlentransporte aus den Rhein-Ruhr-Häfen zu Berg natürlich mit der trostlosen Wirtschaftslage auch in den meisten süddeutschen Wirtschaftsgebieten zusammen, die als Bezieher für Ruhrkohle in Frage kommen. Auf der anderen Seite hat aber die Verdrängung deutscher Kohle durch die Einfuhr ausländischer auf dem Rhein erschütternde Fortschritte gemacht:

	1927	1928	1929	1930
England:	200 300 t	476 519 t	670 023 t	601 265 t
Holland:	402 576 t	600 519 t	564 638 t	1 042 510 t
Belgien:	—	94 531 t	5 299 t	16 855 t
Polen:	—	5 806 t	56 303 t	49 547 t
Andere:	—	—	—	1 201 t
<b>Insgesamt:</b>	<b>662 906 t</b>	<b>1 177 816 t</b>	<b>1 296 863 t</b>	<b>1 711 378 t</b>
Verhältnis zu den Bergtransporten aus Duisburg-Ruhrorter Häfen	16 %	31 %	34 %	59 %



Von den eingeführten Kohlen sind 1 022 590 t in Deutschland verblieben, während der Rest für das Elsass und die Schweiz bestimmt war. Von Interesse ist, wie sich diese Menge auf die Empfangsgebiete verteilt:

Niederrhein:	61 024 t = 5,97 %
Mittelrhein:	165 927 t = 16,22 %
Oberrhein:	795 639 t = 77,81 %

Aber auch der Aachener Bergbau, der als einziges Revier in Deutschland eine Zunahme in der Förderung aufweist, hat über den Rhein eine Zunahme des Versandes nach Süddeutschland erreicht. Die Kohlenabfuhr zu Berg von Neuss und Köln sind

von 1929:	800 131 t
auf 1930:	936 600 t

gestiegen. Die Braunkohlenabfuhr aus Wesseling halten sich auf der Höhe des Vorjahres. Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass jedenfalls in Süddeutschland einzig und allein der Ruhrkohlenbergbau der Leidtragende ist.

Bei dieser Gelegenheit muss noch einmal betont werden, dass die Abnahme des Kohlenverkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen auch die Abnahme des Eisenbahngüterverkehrs im Ruhrgebiet zur Folge hat. Von den auf dem Rhein zur Versendung gelangenden Kohlenmengen haben lediglich die über Duisburg-Ruhrort laufenden Sendungen eine Vorracht auf Reichsbahngleisen. Aus den über Kanal- oder Rheinzechenhäfen gehenden Mengen erwächst der Reichsbahn kein Verkehr. Zwar gilt der für die von Oberrheinhäfen abgefahrenen Kohlenmengen geschlossene Reichsbahn-Ausnahmetarif 6a nur für solche Mengen, die eine Anlauf-fracht zum Rhein auf Reichsbahnstrecken, wie beispielsweise in Duisburg-Ruhrort, aufweisen. Wie wir aber schon im vorjährigen Bericht erwähnten, sind diese Vergünstigungen zu gering, um sich im Sinne einer Verschiebung des Verkehrs vom Rhein-Herne-Kanal auf die Reichsbahnstrecken nach Ruhrort auszuwirken. Es dürfte daher nicht nur im Interesse des Kohlenbergbaues, sondern auch im Interesse der Reichsbahn liegen, wenn noch einmal untersucht würde, ob eine Ermässigung der Anlauf-frachten nach Ruhrort und der Ablauf-frachten von oberrheinischen Häfen einen Mehrverkehr für die Reichsbahn und damit auch für die Häfen bringen würde. Es bedarf auch keiner weiteren Erläuterung, dass alle Massnahmen zur Verstärkung des Kohlenexports zwecks Verbesserung unserer Aussenhandelsbilanz ergriffen werden müssen. Mit Wirkung vom 1. Dezember 1930 hat die Reichsbahn den Kohlenausnahmetarif 6a für die Ausfuhr von Ruhrkohle über die deutschen Seehäfen gesenkt und sich damit zu diesem Grundsatz bekannt. Es erhebt sich aber auch die Frage, ob nicht eine Senkung der Anlauf-frachten für die Bahnanfuhr der Exportkohle nach unseren Häfen geeignet sein kann, der Reichsbahn und uns Mehrverkehr zu bringen und zugleich dem Ruhrbergbau zu helfen. Es unterliegt schliesslich keinem Zweifel, dass nur eine Verstärkung des Kohlenverkehrs die finanzielle Ausgeglichenheit für unsere Häfen verbürgen kann.

Der Rückgang in der Beschäftigung unserer Kipper um 27,5 Prozent übertrifft den Rückgang der allgemeinen Kohlenabfuhr aus den Häfen in Höhe von 18,5 Prozent ganz erheblich. Es haben sich folgende Leistungen ergeben:

	1929	1930
Duisburg:	1 612 471 t	1 295 314 t
Ruhrort:	10 635 350 t	7 535 929 t
Insgesamt:	12 247 821 t	8 831 248 t



Die ausserordentliche Verschlechterung des Ergebnisses ist darauf zurückzuführen, dass einerseits das Kohlensyndikat verschiedene Kranumschlagbetriebe mit für den Export bestimmten stückigen Kohlen besonders stark berücksichtigt hat, andererseits jedoch die im Mai in Betrieb genommene Kohlenbunker- und Verladeanlage des Kohlenkontors Weyhenmeyer & Co. einen Teil des Kippverkehrs an sich gezogen hat. Unsere Kipper waren daher nur zu 40 Prozent ihrer Leistungsfähigkeit von 22,5 Mill. t beschäftigt.

### c) Der Eisenverkehr.

Nachdem bereits seit 1928 ein stetiges Abbröckeln der Inlandkonjunktur für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie festzustellen war und die Absatzverhältnisse in Deutschland ausserordentlich erschwert hatte, ist auch die günstige Auslandskonjunktur des Jahres 1929, die in diesem Jahre der deutschen Eisenindustrie eine mengenmässig befriedigende Beschäftigung gebracht hatte, im Berichtsjahr einer Krise gewichen, die den ganzen Weltmarkt ergriffen hat. Aus den nachstehenden Zahlen über die Eisen- und Stahlerzeugung der wichtigsten Länder ist ersichtlich, in welchem Ausmass die schlechten Marktverhältnisse die Produktion gelähmt haben:

	Roheisen		Rohstahl	
	in Millionen t			
	1929	1930	1929	1930
Deutschland*	13,40	9,69	16,24	11,54
Vereinigte Staaten	42,96	31,90	55,03	40,29
Grossbritannien	7,70	6,20	9,81	7,30
Frankreich	10,36	10,10	9,69	9,40
Belgien	4,09	3,39	4,13	3,37

Mit Ausnahme von Frankreich sind in allen Staaten starke Produktionseinschränkungen erfolgt. Am stärksten sind Deutschland und die Vereinigten Staaten betroffen. Die hier besonders interessierenden Ergebnisse für das rheinisch-westfälische Industriegebiet gehen aus folgender Übersicht hervor:

	Deutschland		davon rhein.-westf. Industriegebiet			
	in Millionen Tonnen					
	1929	1930	1929	1930		
Roheisen	13,40	9,69	— 27,5 %	10,98	7,68	— 28,5 %
Rohstahl	16,24	11,54	— 29 %	13,17	9,32	— 29,5 %
Walzerzeugnisse	12,46	9,07	— 27,5 %	9,78	7,05	— 28 %

Nicht so erheblich wie die Produktion ist die Ausfuhr von Eisen und Eisenlegierungen zurückgegangen, nämlich um 17,5 Prozent

von 1929:	5 813 358 t
auf 1930:	4 793 961 t.

Auch hieraus geht hervor, dass die Inlandaufträge trotz der Preisermässigung im Juni 1930 in noch stärkerem Masse als die Auslandsaufträge nachgelassen haben. Indessen bieten die Weltmarktpreise, die nach dem Scheitern der Verständigung über die Erneuerung der internationalen Rohstahlgemeinschaft beträchtlich abgesunken sind, keinen Ausgleich für den darniederliegenden Inlandsmarkt.

Der Rückgang der Eisenausfuhr über den Rhein bei Emmerich hält sich in ähnlichen Grenzen.

\* Neues Gebiet.



	Eisenausfuhr bei Emmerich	davon aus den Dbg.-Ruhrorter Häfen	und aus dem Rhein-Herne Kanal
1929:	3 444 001 t	821 408 t	5 461 23 t
1930:	2 878 715 t	563 723 t	530 573 t
Abnahme in %	— 16,5 %	— 31,5 %	— 2,9 %

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen haben demnach auch im Eisenverkehr bei rückläufiger Konjunktur den weit grössten Ausfall, während den am Kanal und am Rhein gelegenen Werkshäfen der Hüttenwerke ein ziemlich gleichmässiger Verkehr gesichert war. Aus nachstehenden Ziffern kann entnommen werden, welchen Anteil die mit der Bahn angebrachten Eisenmengen am Eisenverkehr ausmachen:

	Gesamteisenabfuhr aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen	davon mit der Reichsbahn angefahren
1929:	901 856 t	595 479 t = 66 %
1930:	609 641 t	351 724 t = 58 %

Die Hauptmengen der in den Häfen zur Verladung gelangenden Eisenmengen wurden zwar immer noch mit der Bahn aus den im Hinterland gelegenen Werken angebracht. Doch haben diese Transporte um 41 Prozent nachgelassen, da, wie bereits erwähnt, die Werke zunächst ihre eigenen Häfen zu beschäftigen suchten. Die restlichen Mengen (250 000 t) dürften fast ausschliesslich der inzwischen am 22. Februar 1931 stillgelegten Hütte Ruhrort-Meiderich der Vereinigten Stahlwerke entstammen, die mit dem Ruhrorter Nordhafen durch Werksbahn verbunden ist. Die Stilllegung der Hütte Ruhrort-Meiderich, die die Lage der Hüttenindustrie im Ruhrgebiet schlaglichtartig beleuchtet, wird für die Duisburger-Ruhrorter Häfen bedauerlicherweise eine weitere Verschlechterung bringen. Der Eisenverkehr wird im neuen Jahre voraussichtlich auf die Hälfte des Verkehrs von 1930 zusammenschrumpfen. Welche Verluste der Erzverkehr erleidet, wird die Betrachtung über den Erzverkehr in unseren Häfen zeigen.

#### d) Der Erzverkehr.

Die Eisenerzeinfuhr Deutschlands im Berichtsjahr 1930 konnte dem Absinken der Eisenproduktion infolge der Lieferungsverträge, die von den deutschen Hüttenwerken mit den ausländischen Erzgrubenunternehmungen auf lange Sicht abgeschlossen waren, nicht angepasst werden und ist daher nur um 15 Prozent zurückgegangen.:

1928:	14,86 Millionen t
1929:	18,60 „
1930:	15,75 „

Die Folge war, dass auch die Hüttenwerke des Industriegebiets auf ihren Erzlagerplätzen riesige Erzmengen aufstapeln mussten. Die Überfüllung der eigenen Lager verursachte, dass auch die Lagerplätze innerhalb unserer Häfen in starkem Ausmasse in Anspruch genommen wurden. Damit musste naturgemäss der Anteil unserer Häfen an der Eisenerzeinfuhr Deutschlands steigen, nachdem die Vorjahre infolge des Abwanderns des Erzverkehrs von unseren Häfen auf die inzwischen in Betrieb genommenen Werkshäfen am Kanal eine ständige Abnahme dieses Anteils gebracht hatten:

1928:	2 477 927 t = 17 %
1929:	2 041 756 t = 11 %
1930:	2 194 407 t = 14 %



Die Entwicklung der Gesamtanfuhr an Erzen aller Art zeigen folgende Ziffern:

1928:	2 569 568 t
1929:	2 172 684 t
1930:	2 369 897 t

Betrachtet man die Erzanfuhr über Emmerich und den in der Erzzufuhr zu Berg bestehenden Anteil unserer Häfen an diesen Mengen, so ergibt sich das nachstehende Bild:

	Erzanfuhr Emmerich	Anfuhr zu Berg in unseren Häfen	Prozentsatz
1928:	9 556 625 t	2 340 903 t	25,5 %
1929:	13 645 236 t	2 000 514 t	14,6 %
1930:	11 849 354 t	2 149 317 t	18,1 %

Bei der Steigerung der Erzanfuhr und Lagerung in unseren Häfen handelt es sich also um eine Notstands-Erscheinung, die nicht zu falschen Schlüssen führen darf. Der Weiterversand von Erzen mit der Eisenbahn ins Hinterland nahm daher immer mehr ab:

1928:	1 332 933 t
1929:	973 042 t
1930:	721 313 t

Die einzigen grösseren Werke, die von unseren Häfen aus noch mit Erz beliefert werden, sind die Klöcknerwerke in Haspe und die Henrichshütte in Hattingen. Der Bochumer Verein ist endgültig für die Belieferung von Erz von den Häfen seit Fertigstellung des Werksbahnanschlusses an den Kanalhafen Grimberg verloren gegangen und erhält, wie alle anderen Werke des Industriegebiets, nur noch Teilsendungen von Ruhrort aus. Die Bahnsendungen nach den Klöcknerwerken werden allerdings seit dem 1. Juli 1930 konkurrenziert durch den Ausnahmetarif 7 r der Reichsbahn, der für Erzsendungen von Emden nach Haspe sowie nach der früher auch teilweise von hier aus belieferten Georgsmarienhütte bei Osnabrück gilt, und der den schon im Vorjahre behandelten Ausnahmetarif 7 g von Emden nach Dortmunder, Bochumer und Gelsenkirchener Stationen ergänzt. Auf Grund dieser Tarife wurden im letzten Jahre rd. 68 000 t mit der Bahn aus Emden abgefahren, während 1,65 Millionen t Erz den Dortmund-Ems-Kanal von Emden aus benutzten.

Der zu Beginn des Geschäftsjahres mit der Hüttengruppe Hamborn der Vereinigten Stahlwerke abgeschlossene Vertrag, nach dem diejenigen Erzmengen, deren Verladung über den Werkshafen Schwelgern nicht stattfinden kann, über die Ruhrorter Häfen befördert werden sollten, um den Erweiterungsbau des Hafens Schwelgern zu vermeiden, kam wegen der Notlage der Industrie so gut wie nicht zur Auswirkung. Auf Grund dieses Vertrages sind nur 17 365 t Erz von hier aus abtransportiert worden.

Die Lagerbestände in unseren Häfen waren bis Ende Dezember 1930 auf etwa 800 000 t angewachsen. Das neue Geschäftsjahr wird daher sehr grosse Ausfälle in der Erzanfuhr bringen, die durch die Stilllegung der Hütte Ruhrort-Meiderich noch weiter verstärkt werden. Da der jährliche Erzbezug dieses Werkes über den Ruhrorter Nordhafen sich auf etwa 1 Million t belief, ist vorauszusehen, dass wir in Bezug auf den Erzverkehr für 1930 nahezu einen Stillstand erleben werden.



## e) Der Getreideverkehr.

Der Getreideverkehr ist durch die Bildung der von Staatsseite unterstützten Getreide-Industrie- und Commissions-A.-G. erheblich beeinflusst worden. Einmal haben die Reichsvorschriften über den Vermahlungszwang inländischen Getreides drosselnd auf die Einfuhr ausländischen Weizens gewirkt. Die Getreideeinfuhr auf dem Rhein bei Emmerich hat daher ganz beträchtlich,

von 1929:	3 014 360 t
auf 1930:	2 453 038 t

abgenommen. Andererseits hatte die von der obengenannten Gesellschaft unternommene Stützungsaktion zugunsten der deutschen Landwirtschaft zur Folge, dass auch unseren Häfen grössere Mengen hauptsächlich deutschen Roggens zugewiesen wurden, sodass die in den Häfen befindlichen Speicher und Silos fast das ganze Jahr hindurch gut gefüllt waren und noch dazu Kahnraum für die Lagerung in Anspruch genommen werden musste. Die Beteiligung unserer Häfen an den Einfuhrmengen von Emmerich hat infolgedessen eine Erhöhung

von 1929:	289 216 t = 9,6 %
auf 1930:	327 961 t = 14,8 %

d. h. um die Hälfte erfahren. Die Gesamtanfuhr von Getreide ist

von 1929:	326 108 t
auf 1930:	382 854 t

gestiegen. Die Mehranfuhr umfasst beinahe ausschliesslich den Roggenverkehr. Die Roggenanfuhr haben eine Zunahme

von 1929:	79 665 t
auf 1930:	126 376 t

aufzuweisen. Grössere Mengen Roggen und Weizen sind aber auch im letzten Jahre dank der vortrefflichen Einrichtungen unserer Speicher in unseren Häfen nur gereinigt, gelüftet und gekühlt worden, um dann wieder im Schiff abgefahren zu werden. Jedenfalls haben unsere Speicheranlagen, die zwar in früheren Jahren seit der Errichtung vieler kleinerer Speicher an den westdeutschen Kanälen nur zu einem Bruchteil ausgenutzt werden konnten, in diesen Notzeiten der deutschen Landwirtschaft wertvolle Dienste geleistet.

Es wäre zu wünschen, dass das Duisburger Getreidelagergeschäft zwecks Anbahnung einer Wirtschaftlichkeit der vorhandenen grossen Speicher auch in normalen Zeiten eine Unterstützung erführe, die zunächst nur in günstigerer Ausgestaltung der Reichsbahntarife für Getreide zu bestehen brauchte.

## f) Der sonstige Verkehr.

Die Holzanfuhr ist mit dem Ausbau verschiedener Zechenhäfen am Kanal und seit der Eröffnung des Mülheimer Hafens immer unbedeutender geworden:

1928:	259 385 t
1929:	178 325 t
1930:	123 824 t

Auch kommt in diesen Zahlen das Darniederliegen des Baumarktes zum Ausdruck.

Die Kies- und Sandanfuhr zeigt gleichfalls als Folge der Einschränkungen in der Bau-tätigkeit eine Abnahme

von 1929:	855 141 t
auf 1930:	612 206 t



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

1929:	1 831 944 t
1930:	1 817 387 t

In dieser Ziffer ist zunächst die Anfuhr von Schrott (Eisen- und Stahlbruch) enthalten, deren Rückgang mit dem Sinken der Stahlproduktion im Zusammenhang steht:

1929:	326 536 t
1930:	186 829 t

Interessant ist auch die Entwicklung der Anfuhr von Mineralöl, die die fortschreitende Motorisierung der Wirtschaft bekundet und zur Neuansiedlung zweier Petroleum-Handelsfirmen führte.

1928:	64 807 t
1929:	83 542 t
1930:	100 193 t

Der Güterbootdienst auf dem Rhein hat, nachdem die Konzernbildung fortgeschritten ist, weiterhin zugenommen. Unsere Häfen haben angelaufen:

1929:	1 216 Güterboote mit 91 126 t Umschlagsverkehr
1930:	1 350 Güterboote mit 97 475 t Umschlagsverkehr

Der Rhein-See-Verkehr hat im Berichtsjahre im Zeichen anhaltend günstigen Wasserstandes und damit günstiger Abladetiefe gestanden, nachdem er im Jahre 1929 stark unter Niedrigwasser gelitten hatte:

	Anzahl der Rhein-See-Dampfer	Anfuhr	Abfuhr
1929:	346	42 358 t	15 403 t
1930:	668	103 466 t	32 678 t

26. Homberg.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1930	23 907	32 081	55 988	505 679	647 990	1 153 669	1 209 657
1929	40 471	19 463	59 934	589 826	572 492	1 162 318	1 222 252
Mithin 1930	mehr	12 618	—	—	75 498	—	—
	weniger	16 564	3 946	84 147	—	8 649	12 593

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7 %, in der Abfuhr um 0,78 %, im ganzen um 1 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
Getreide .....	17 215	16 432	+ 783
Salz im Rohzustand oder raffiniert .....	15 440	3 452	+ 11 988
Steinkohlen .....	—	5 549	— 5 549



Nach Abzug der bisher behandelten Güterarten in der Abfuhr:

	1930	1929	Zu-/Abnahme
Schwefelkies .....	58 614	63 472	- 5 858
Steinkohlen .....	1 060 461	1 068 850	- 8 389
Rückstände der Kohlendestillation .....	6 379	8 091	- 1 712
Farben, Färbemittel, Lacke .....	18 130	17 206	+ 924
Teer, Teeröl und Derivate (Benzol usw.), Pech, Naphtalin usw. ....	7 362	2 328	+ 5 034

## 27. W a l s u m.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1930	1 050 116	322 000	1 372 116	182 983	628 346	811 329	2 183 445
1929	1 499 079	171 148	1 670 227	244 309	800 689	1 044 998	2 715 225
Mithin 1930	mehr	150 852	—	—	—	—	—
	weniger	448 963	298 111	61 326	172 343	233 669	531 780

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14 %, in der Abfuhr um 22 %, im ganzen um 20 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Andere Hölzer als Edelhölzer, nicht geschält ...	152 843	166 883	- 14 040
Eisenerze .....	1 053 314	1 374 710	- 321 396
Manganerze .....	67 718	77 355	- 9 637
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch .....	39 590	8 896	+ 30 694
Kalk .....	10 189	15 675	- 5 486
Andere chemische Erzeugnisse .....	42 111	24 258	+ 17 853

Abfuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Zellstoff .....	20 837	14 378	+ 6 459
Roheisen, Rohstahl .....	9 484	42 980	- 33 496
Luppen aus Eisen und Stahl; gezogener Gusstahl .....	25 821	34 505	- 8 684
Steinkohlen .....	455 223	616 419	- 161 196
Schlacken (ohne Thomasmehl) .....	61 368	21 777	+ 39 591
Eisen- und Stahlwaren .....	209 730	298 682	- 88 952

## 30. W e s e l.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1930	69 416	159 491	228 907	1 292	2 039	3 331	232 238
1929	186 272	153 913	340 185	2 247	1 372	3 619	343 804
Mithin 1930	mehr	5 578	—	—	667	—	—
	weniger	116 856	111 278	955	—	288	111 566

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33 %, in der Abfuhr um 7 %, im ganzen um 32 % abgenommen.



Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
Kies		177 600	255 500	- 77 900
Gerste		13 800	31 700	- 17 900
Weizen		2 800	4 700	- 1 900
Holz		2 100	3 900	- 1 800
Ölkuchen		1 000	3 500	- 2 500

Der Rückgang im Kiesumschlag ist auf die verminderte Bautätigkeit zurückzuführen.

41. Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1930	12 700 584	15 818 346	28 518 930
1929	15 084 494	17 801 414	32 885 908
Mithin 1930	mehr	weniger	4 366 978
	2 383 910	1 983 068	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15 %, in der Abfuhr um 11 %, im ganzen um 13 %, abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist<sup>1)</sup>, wären zu erwähnen:

	Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
Getreide		59 020	10 692	+ 48 328
Düngemittel		172 802	273 110	- 100 308
Pflastersteine		52 786	11 447	+ 41 339
Steinkohlen		10 022 880	12 029 330	- 2 006 450
Petroleum und andere Mineralöle		7 769	29 821	- 22 052
Eisen- und Stahlwaren		976 272	1 262 489	- 286 217
Braunkohlenbriketts		18 149	56 798	- 38 649
	Abfuhr:			
Getreide		1 550 434	1 859 678	- 309 244
Zucker		73 802	95 277	- 21 475
Anderer Nahrungsmittel		6 758	11 129	- 4 371
Düngemittel		24 241	18 623	+ 5 618
Sämereien		440 066	379 612	+ 60 454
Holz		1 109 274	1 281 192	- 171 918
Eisenerze		8 812 566	9 787 355	- 974 789
Schwefelkies		380 013	767 320	- 387 307
Natürlicher fester Asphalt		50 438	93 079	- 42 641

<sup>1)</sup> Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.



Über den Rheinverkehr im Jahre 1930 ist dem Jahresbericht der Handels- und Gewerkekammer für Rotterdam das Folgende entnommen :

« Das vergangene Jahr war ein für die Rheinschiffahrt ausserordentlich ungünstiges. Die allgemeine Depression in Handel und Schiffahrt konnte nicht umhin, auch ihre Wirkung auf den Verkehr über den hiesigen Hafen, der infolge mancherlei protektionistischer Massregeln in den uns umgebenden Ländern und wegen der Höhe der behördlichen Tarife doch schon mit so vielen Schwierigkeiten zu ringen hatte, fühlbar zu machen. Das zum Transport angebotene Quantum Ladung verringerte sich erheblich infolge der allgemein schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse, infolge wovon die übergrosse Ausdehnung der Rheinschiffahrtflotte, die sich im letzten Jahre vollzogen hatte, auf den Frachtmarkt einen sehr drückenden Einfluss ausübte. Der besonders günstige Wasserstand auf dem Rhein, infolge dessen die Schiffe während des ganzen Jahres auf volle Tragfähigkeit beladen werden konnten, verschlimmerte die Sachlage für die Unternehmungen noch. Im Januar vermochten sich die höheren Frachten und Schlepplöhne, die Ende des Jahres 1929 infolge des niedrigen Wasserstandes auf dem Strom gezahlt wurden, noch einigermassen zu behaupten, aber bereits im Februar kam der Niedergang, der das ganze Jahr fortgedauert hat. Vom April ab wurde das Angebot an Ladung so gering, dass verschiedene Reedereien schon Mitte des Jahres einen Teil ihres Schiffsparks auflegen mussten. Überdies wurden auch zahlreiche Privatschiffer gezwungen, wegen des Mangels an Ladung stillzuliegen. Einzelnen gelang es hin und wieder zwar, Leichterarbeit zu bekommen, und zwar besonders, als in den Monaten Oktober und November grössere Mengen unverkauftes russisches Getreide im Rotterdamer Hafen eintrafen, aber im allgemeinen wurde für dies Leichten nur eine Tagesmiete von 1 Cent pro 1 t Tragvermögen des Schiffes bezahlt, was nicht ausreichte, die Selbstkosten zu decken. Die direkte Schiffahrt bis Basel war infolge des sehr günstigen Wasserstandes vom Juni bis Ende Oktober möglich.

Der Passagierverkehr auf dem Rhein ist im verflossenen Jahr viel geringer gewesen als in den vorhergegangenen Jahren, was vor allem auf das aussergewöhnlich schlechte Sommerwetter zurückzuführen ist.

Die Schiffswerften, die sich mit dem Bau von Rheinschiffen befassen, waren während eines grossen Teils des Jahres infolge von Bestellungen, die sie im vorigen Jahre erhalten hatten, noch beschäftigt. Jedoch ist in den letzten Monaten bei diesen Werften eine erhebliche Geschäftsstille eingetreten; die Aussichten für neue Aufträge sind nicht günstig.

Der Wettbewerb seitens der deutschen und anderen ausländischen Bahnen ist für die Rheinschiffahrt vor wie nach von sehr schädlichem Einfluss. Die Wahlstatt des Eisenbahntariffkrieges ist vor allem die Schweiz geworden, weil die Bahnen der umgebenden Länder die schweizerischen Ein- und Ausfuhrgüter über die eigenen Häfen leiten möchten. Besonders kennzeichnend war in dieser Hinsicht der neue Tarif der deutschen Bahnen vom 15. September 1930, nach dem die Verladung von Getreide per Bahn von Kehl aus nach der Schweiz nicht mehr kosten sollte als die Verladung über Basel auf dem Wasserwege, welcher Tarif sich besonders gegen die Rheinschiffahrt mit Basel richtete und heftige Proteste hervorgerufen hat. Die Proteste seitens der Schweiz haben dazu geführt, dass man sich bereits im Oktober dazu entschloss, diesen Ausnahmetarif wieder aufzuheben.

Auch die französischen Bahnen haben Sondertarife von den französischen Seehäfen nach der Schweiz eingeführt, was zur Folge hatte, dass englische Kohlen, die bis jetzt mit Rheinschiffen über Rotterdam transportiert wurden, jetzt vielfach via Rouen nach der Schweiz verladen werden.

Die Erwartungen für das kommende Jahr sind für die Rheinschiffahrt nicht hoch gespannt, da die Erzzufuhren, die in der Regel die Frachten sehr beeinflussen, mit Hinsicht auf die noch bei den Hochöfen in Deutschland lagernden und vermutlich noch für lange Zeit hinreichenden Vorräte nur sehr gering sein dürften. Es haben sich denn auch mehrere Reedereien im Jahre 1930 schon dazu verführen lassen, für das nächste Jahr Frachtverträge zu sehr niedrigen Preisen abzuschliessen. »



## 44. Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1930	1 657 093	618 288	2 275 381	
1929	1 977 603	676 715	2 654 318	
Mithin 1930	mehr weniger	320 510	58 427	378 937

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16 %, in der Abfuhr um 9 %, im ganzen um 13 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist<sup>1)</sup>, wären zu erwähnen:

Zufuhr:	1930 t	1929 t	Zu- oder Abnahme t
Düngemittel	11 642	37 859	- 26 217
Holz	12 138	5 587	+ 6 551
Steinkohlen	625 176	801 181	- 176 005
Eisen- und Stahlwaren	303 410	419 512	- 116 102
<b>Abfuhr:</b>			
Getreide	25 698	23 031	+ 2 667
Zucker	29 145	42 540	- 13 395
Sämereien	45 353	22 623	+ 22 730
Eisenerze	35 396	21 721	+ 13 675
Petroleum und andere Mineralöle	117 709	135 496	- 17 787
Derivate der Mineralöle	3 560	28 869	- 25 309
Steinkohlen	67 371	97 029	- 30 658

## 42. Vlaardingen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	—	297 539	297 539	1 792 044	—	1 792 044	2 089 583
1929	—	113 844	113 844	2 176 969	—	2 176 969	2 290 813
Mithin 1930	mehr weniger	183 695	183 695	384 925	—	384 925	201 230

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 161 % zu-, in der Abfuhr um 18 % ab-, im ganzen um 9 % abgenommen.

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



Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

Zufuhr:		1930	1929	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Düngemittel.....		12 852	6 025	+ 6 827
Luppen aus Eisen und Stahl.....		3 993	—	+ 3 993
Andere rohe oder einfach behauene Steine.....		4 289	238	+ 4 051
Derivate der Mineralöle.....		240 827	78 004	+ 162 823
Teer, Teeröl, ihre Derivate.....		14 525	1 821	+ 12 704
Andere chemische Erzeugnisse.....		3 266	9 460	— 6 194
Abfuhr:				
Calciumsuperphosphat.....		18 049	2 300	+ 15 749
Eisenerze.....		1 719 776	2 089 777	— 370 001
Petroleum und andere Mineralöle.....		13 371	28 196	— 14 825

### 57. Antwerpen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1930	2 792 136	1 425 565	4 217 701
1929	2 975 688	1 459 532	4 435 220
Mithin 1930	mehr weniger	— —	— —
	183 552	33 967	217 519

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6 %, in der Abfuhr um 2 %, im ganzen um 5 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegen 1929 zu verzeichnen ist<sup>1)</sup>, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1930	1929	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Düngemittel.....		506 436	182 206	+ 324 230
Holz.....		22 631	15 500	+ 7 131
Andere rohe oder einfach behauene Steine.....		12 106	24 164	— 12 058
Steinkohlen.....		970 965	1 225 411	— 254 446
Steinkohlenbriketts.....		7 800	34 776	— 26 976
Zement.....		89 567	133 819	— 44 252
Soda.....		7 664	84 574	— 76 910
Andere chemische Erzeugnisse.....		118 442	36 923	+ 81 519
Eisen- und Stahlwaren.....		630 778	824 102	— 193 324

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



Abfuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Getreide .....	754 413	762 821	- 8 408
Holz .....	19 437	10 034	+ 9 403
Eisenerze .....	14 405	75 481	- 61 076
Manganerze .....	83 731	105 141	- 21 410
Andere rohe oder einfach behauene Steine .....	6 603	10 752	- 4 149
Andere chemische Erzeugnisse .....	17 213	28 655	- 11 442

## 58. Gent.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1930	2 083 628	255 417	2 339 045
1929	1 575 786	290 686	1 866 472
Mithin 1930	mehr 507 842	-	472 573
	weniger -	35 260	-

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32 % zu-, in der Abfuhr um 12 % ab-, im ganzen um 25 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist <sup>1)</sup>, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1930	1929	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Luppen aus Eisen und Stahl .....	177 700	198 955	- 21 255
Pflastersteine .....	30 810	17 712	+ 13 098
Andere rohe oder einfache behauene Steine .....	129 890	20 902	+ 108 988
Steinkohlen .....	1 415 590	1 059 861	+ 355 729
Eisen- und Stahlwaren .....	47 172	65 674	- 18 502
Abfuhr:			
Düngemittel .....	19 423	2 701	+ 16 722
Eisenerze .....	59 610	20 268	+ 39 342
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch .....	6 395	12 003	- 5 608
Steinkohlen .....	55 451	28 444	+ 27 007

<sup>1)</sup> 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 1930.

Rhein-Rhone-Kanal (Schleuse 85, Strassburg)

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen t	Von dem Rhein her		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	—	302	302	39 233	—	39 233	39 535
1929	—	4 940	4 940	41 858	—	41 858	46 798
Mithin 1930	mehr weniger	— 4 638	— 4 638	— 2 625	— —	— 2 625	— 7 263

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 94 %, in der Richtung von dem Rhein her um 6 %, im ganzen um 16 % abgenommen.

Main (Schleuse zu Kostheim).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen t	Von dem Rhein her		Zusammen t	Gesamt- verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	—	1 086 614	1 086 614	2 798 194	—	2 798 194	3 884 808
1929	—	1 118 301	1 118 301	3 257 313	—	3 257 313	4 375 614
Mithin 1930	mehr weniger	— 31 687	— 31 687	— 459 119	— —	— 459 119	— 490 806

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 3 %, in der Richtung von dem Rhein her um 14 %, im ganzen um 11 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Nach dem Rhein hin:		Zu- oder Abnahme t
	1930 t	1929 t	
Getreide .....	129 546	62 136	+ 67 410
Holz .....	220 488	199 161	+ 21 327
Eisenerz .....	3 437	15 181	— 11 744
Schwefelkies .....	65 330	93 138	— 27 808
Alteisen .....	63 948	36 565	+ 27 383
Steine .....	79 623	41 475	+ 38 148
Erden .....	158 952	220 159	— 61 207
Chemische Erzeugnisse .....	82 073	140 376	— 58 303



Von dem Rhein her:	1930 t	1929 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide .....	65 173	88 720	- 23 547
Futtermittel .....	15 794	4 661	+ 11 133
Schwefelkies .....	77 402	119 926	- 42 524
Steinkohlen .....	1 298 533	1 571 727	- 273 194
Braunkohlenbriketts .....	123 723	135 339	- 11 616
Erden .....	295 109	400 900	- 105 791
Teer, Teeröl und ihre Derivate .....	40 980	12 807	+ 28 173
Chemische Erzeugnisse .....	13 779	36 196	- 22 417
Eisen- und Stahlwaren .....	39 935	68 902	- 28 967
Andere Fertigerzeugnisse .....	29 067	125 223	- 96 156

## Frankfurt.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	1 745 906	117 137	1 863 043	11 138	364 372	375 510	2 238 553
1929	2 079 862	130 094	2 209 956	10 969	440 418	451 387	2 661 343
Mithin 1930 } mehr weniger	333 956	12 975	346 913	169	76 046	75 877	422 790

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16 %, in der Abfuhr um 17 %, im ganzen um 16 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären zu erwähnen:

	Zufuhr:	1930 t	1929 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide .....		57 258	88 888	- 31 630
Schwefelkies .....		73 087	113 879	- 40 792
Andere rohe oder einfach behauene Steine .....		252 750	302 944	- 50 194
Steinkohlen .....		934 650	1 033 648	- 98 998
Erde, Lehm, Sand, Mergel .....		28 793	114 059	- 85 266
Andere chemische Erzeugnisse .....		8 694	33	+ 8 639
Ziegelsteine .....		14 687	6 197	+ 8 490
	Abfuhr:			
Düngemittel .....		46 736	77 736	- 31 000
Schwefelkies .....		58 275	98 773	- 40 498

Der Rückgang des Verkehrs ist durch die sich immer mehr bemerkbar machenden schlechten Wirtschaftsverhältnisse begründet.

## Aschaffenburg.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	585 103	20 283	605 476	9 047	128 282	137 329	742 805
1929	806 614	38 260	844 874	18 119	116 153	134 272	979 146
Mithin 1930 } mehr weniger	221 421	17 977	239 398	9 072	12 129	3 057	236 341

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28 % ab-, in der Abfuhr um 2 % zu-, im ganzen um 24 % abgenommen.



Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff betragen in der Zufuhr zu Berg: 7 251 t (1929: 13 659 t), zu Tal 7 810 t (1929: 8 429 t); demnach zusammen 15 061 t (1929: 22 088 t); in der Abfuhr zu Berg 7 280 t (1929: 14 033 t), zu Tal 7 954 t (1929: 8 143 t); demnach zusammen 15 234 t (1929: 22 176 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 30 295 t (1929: 44 264 t) und haben sonach in der Zufuhr um 32%, in der Abfuhr um 31%, im ganzen um 32% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, sind zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- oder Abnahme
	1930	1929	
	t	t	t
Steinkohlen .....	363 690	551 556	- 187 866
Andere rohe oder einfach behauene Steine .....	21 756	34 891	- 13 135
Calciumsuperphosphat .....	10 164	18 177	- 8 013
Roheisen .....	8 186	17 979	- 9 793
Natürlicher fester Asphalt .....	494	8 465	- 7 971
	Abfuhr:		
Pflastersteine .....	32 974	10 996	+ 21 978
Zement .....	11 290	18 564	- 7 274

Zu dieser Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1929 ist folgendes zu berichten:

#### Zufuhr:

**Steinkohlen.** — Der Minderanfall von 187 866 t ist darauf zurückzuführen, dass einerseits die im harten Winter 1928/1929 aufgezehrten Lagervorräte der Hafenfürmen im Laufe des Jahres 1929 ergänzt wurden, ohne im milden Winter 1929/30 beansprucht zu werden, und andererseits die Industrie im Interessengebiet des Hafens infolge Konjunkturverschlechterung weniger aufnahmefähig war. Ferner hat die deutsche Reichsbahngesellschaft ihren Dienstkohlenbezug auf dem Wasserweg stark eingeschränkt.

**Andere rohe oder einfach behauene Steine.** — 13 135 t. Es dürfte sich hier um Kies und Bimskies handeln, wobei der Minderanfall durch wirtschaftliche Schwierigkeiten der im Hafen vorhandenen Bimssteinfabrik verursacht wurde.

**Kalciumsuperphosphat und Roheisen.** — 8 013 und 9 793 t zurückzuführen auf Konjunkturverschlechterung. Die einschlägigen Werke liegen zum Teil still.

**Natürlicher fester Asphalt.** — 7 971 t. Die Beförderung von Übersee erfolgt nicht mehr ausschliesslich auf dem Wasserweg mit Zwischenumschlag in Rotterdam, sondern auf dem Seewege/Bahnwege mit Zwischenverarbeitung in Harburg/Elbe.

#### Abfuhr:

**Pflastersteine:** + 21 978 t infolge gesteigerter Abfuhr von Rhönbasalt und oberpfälzischem Granit (z. Teil Reparationslieferung).

**Zement:** Der Minderumschlag von 7 274 t ist auf die günstigen Wasserverhältnisse des Obermains 1930 zurückzuführen, die die Schiffsverladung ab Produktionsort im Gegensatz zu 1929 gestatteten.



## IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

## a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

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

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	3 114 656	6 832 163	9 946 819	2 979 444	489 866	3 469 310	13 416 129
1929	3 372 535	6 349 507	9 722 042	3 055 634	440 584	3 496 218	13 218 260
Mithin 1930	mehr weniger	482 656	224 777	—	49 282	197 869	—
	257 879	—	—	76 190	—	26 908	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, in der Richtung von dem Rhein her um 0,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ab-, im ganzen um 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1929 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Nach dem Rhein hin:		Zu- oder Abnahme
	1930 t	1929 t	
Getreide .....	44 067	44 825	— 758
Zucker .....	67 414	62 226	+ 5 188
Kalidünger .....	96 468	189 845	— 93 377
Andere Düngemittel .....	42 265	44 628	— 2 363
Eisenerze, Schwefelkies .....	46 137	33 470	+ 12 667
Steinkohlen .....	8 274 438	7 988 695	+ 285 743
Steinkohlenkoks .....	485 175	506 251	— 21 776
Andere chemische Erzeugnisse .....	220 556	—	+ 220 556
Teer, Teeröl, Pech, Benzol .....	817	161 573	— 160 756
Eisen und Stahl, Schienen, Schwellen, Rohre, Eisen- und Stahldraht .....	528 443	565 476	— 37 033
Von dem Rhein her:			
Getreide .....	97 418	208 335	— 110 917
Andere Düngemittel .....	38 523	62 307	— 23 784
Grubenholz .....	63 236	45 521	+ 17 715
Erze, Schwefelkies .....	2 229 384	2 262 397	— 33 013
Roheisen, Luppen aus Eisen und Stahl .....	122 286	116 348	+ 5 938
Andere rohe oder einfach behauene Steine .....	50 333	59 397	— 9 064
Erde, Lehm, Sand, Mergel .....	502 702	384 293	+ 118 409
Schwefelsäure .....	117 928	125 566	— 7 638

Wesel-Datteln-Kanal<sup>1)</sup> (Schleuse Friedrichsfeld).

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	193 440	111 649	305 089	76 957	1 514	78 471	383 560

<sup>1)</sup> eröffnet am 2. 6. 1930.



## Geldersche Yssel (Brücke zu Doesburg).

J a h r	Nach d. Neder-Rijn hin		Zusammen t	Von d. Neder-Rijn her		Zusammen t	Gesamt- verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	kann nicht angegeben werden		480 410	kann nicht angegeben werden		1 811 420	2 291 830
1929	kann nicht angegeben werden		428 563	kann nicht angegeben werden		1 734 480	2 163 040
Mithin 1930	mehr	—	51 850	—	—	76 940	128 790
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Neder-Rijn hin um 12 %, in der Richtung von dem Neder-Rijn her um 4 %, im ganzen um 6 % zugenommen.

## Merwede-Kanaal.

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

J a h r	Von der Waal her		Zusammen t	Nach der Waal hin		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	kann nicht angegeben werden		3 142 386	kann nicht angegeben werden		861 118	4 003 504
1929	kann nicht angegeben werden		4 295 580	kann nicht angegeben werden		1 140 438	5 436 018
Mithin 1930	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	1 153 194	—	—	279 320	1 432 514

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 27 %, in der Richtung nach der Waal hin um 24 %, im ganzen um 26 % abgenommen.

## Keulsehe Vaart.

J a h r	Nach dem Lek hin		Zusammen t	Von dem Lek her		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	kann nicht angegeben werden		456 070	kann nicht angegeben werden		447 731	903 801
1929	kann nicht angegeben werden		321 752	kann nicht angegeben werden		283 568	605 320
Mithin 1930	mehr	—	134 318	—	—	164 163	298 481
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Lek hin um 42 %, in der Richtung von dem Lek her um 58 %, im ganzen um 49 % zugenommen.

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

J a h r	Nach der Waal hin		Zusammen t	Von der Waal her		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1930	900 999	1 000 350	1 901 349	111 651	1 016 178	1 127 829	3 029 178
1929	141 440	563 088	704 528	133 323	237 389	370 712	1 075 240
Mithin 1930	mehr	759 559	1 196 821	—	778 789	757 117	1 953 938
	weniger	—	—	21 672	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach der Waal hin um 169 %, in der Richtung von der Waal her um 205 %, im ganzen um 182 % zugenommen.



## IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

### a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

#### 1. Schiffsverkehr in der Schweiz, in Frankreich, Deutschland und Belgien.

Nachweisungen über die Zahl der in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen sowie in den belgischen Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge und der Gesamtgütermengen sind in den Beilagen 1 und 2 zu IV B, a und IV B, b S. 285 u. 301 enthalten.

Ein Vergleich des Schiffsverkehrs in diesen Häfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht: (bei Häfen mit \* enthalten diese Zahlen auch Personenschiffe):

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1930	darunter Dampf- schiffe	1929	darunter Dampf- schiffe	1930	darunter Dampf- schiffe	1929	darunter Dampf- schiffe
Basel	733	43	2	—	3 115 <sup>1)</sup>	43	1 617 <sup>2)</sup>	—
Strassburg <sup>3)</sup>	7 065	1 707	5 737	1 145	4 906	500	4 223	225
Kehl	3 230	668	2 980	646	3 228	669	2 983	657
Lauterbourg	156	—	217	—	151	—	221	—
Karlsruhe	3 309	765	3 437	482	3 313	752	3 443	484
Mannheim*	9 566	2 099	9 656	1 473	8 891	2 072	8 751	1 466
Ludwigshafen*	6 232	1 609	7 095	1 218	6 295	1 576	7 410	1 244
Worms*	2 903	1 750	2 932	1 695	2 905	1 752	2 932	1 693
Gernsheim*	804	221	1 007	187	804	221	1 006	187
Mainz*	6 488	3 127	6 445	2 428	6 473	3 127	6 437	2 409
Wiesbaden*	1 826	1 520	1 286	584	1 820	1 516	1 284	582
Budenheim	502	229	509	194	502	229	509	194
Bingen*	2 144	1 593	1 962	1 311	2 144	1 593	1 962	1 313
Oberlahnstein	1 480	911	1 445	505	1 477	900	1 438	503
Koblenz*	2 405	2 194	2 255	1 259	2 395	2 186	2 249	1 256
Beuel	561	4	587	—	560	4	584	—
Wesseling	2 603	150	2 922	82	2 607	150	2 918	82
Köln*	7 095	3 795	6 880	2 566	7 079	3 790	6 859	2 560
Leverkusen*	2 465	1 876	1 997	834	2 464	1 875	1 995	834
Neuss	3 042	1 240	3 455	863	3 055	1 235	3 454	863
Düsseldorf*	10 362	5 110	11 523	3 372	10 348	5 106	11 525	3 363
Krefeld*	4 771	3 262	4 416	2 077	4 760	3 251	4 409	2 072
Mülheim	710	2	606	—	706	2	681	—
Rheinhausen	2 348	91	2 790	57	2 348	91	2 790	57
Duisburg*	31 114	3 009	34 761	1 810	28 860	2 814	33 335	1 814
Homburg	2 455	387	1 827	254	2 433	381	1 821	248
Hamborn*	7 705	639	7 176	184	7 691	628	7 171	184
Walsum	2 851	196	3 124	116	2 842	191	3 122	116
Orsoy*	781	253	782	6	780	253	780	6
Rheinberg	658	51	571	13	656	51	571	13
Wesel*	1 678	838	1 575	444	1 662	824	1 568	442
Emmerich*	2 610	1 776	1 911	919	2 606	1 776	1 909	919
Spyck	1 034	361	—	—	1 031	361	—	—
Cleve	926	154	828	189	920	153	822	180
Antwerpen	4 583	328	4 987	258	1 178	148	1 388	144
Gent	1 579	—	1 378	—	221	2	295	—
Brüssel	61	—	32	—	46	—	69	—
Seebrügge	166	—	1	—	—	—	—	—
Andere belgische Häfen	3 976	3	4 579	—	504	—	782	1

1) Wovon 2392 Kanalkähne. 2) Wovon 1615 Kanalkähne. 3) Der zwischen der Ankunft und Abfahrt der Schiffe bestehende grosse Unterschied kommt ausschliesslich daher, dass eine grosse Anzahl der Schiffe, welche die Strecke Strassbourg—Basel befahren, auf der Talfahrt den Rhein benutzen und auf dem Rhein-Rhone-Kanal nach Basel zurückkehren.



## IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

## a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

## 1. Schiffsverkehr in der Schweiz, Frankreich, Deutschland und Belgien.

## 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
<b>Hünningen:</b>							
zu Berg .....	—	426	426	716	—	716	1 142
zu Tal .....	—	1 521	1 521	2 008	—	2 008	3 529
Zusammen...	—	1 947	1 947	2 724	—	2 724	4 671
gegen 1929...	—	1 074	1 074	670	—	670	1 744
<b>Maximiliansau:</b>							
zu Berg .....	54	4 612	4 666	7 647	—	7 647	12 313
zu Tal .....	54	4 806	4 860	7 441	—	7 441	12 301
Zusammen...	108	9 418	9 526	15 088	—	15 088	24 614
gegen 1929...	263	8 104	8 367	15 088	—	15 088	23 455
<b>Speyer:</b>							
zu Berg .....	135	4 927	5 062	8 048	—	8 048	13 110
zu Tal .....	145	5 058	5 203	7 534	167	7 701	12 904
Zusammen...	280	9 985	10 265	15 582	167	15 749	26 014
gegen 1929...	273	9 604	9 877	15 345	130	15 475	25 352
<b>Koblenz:</b>							
zu Berg .....	2 638	8 173	10 811	19 041	—	19 041	29 852
zu Tal .....	2 700	8 158	10 858	19 062	24	19 086	29 944
Zusammen...	5 338	16 331	21 669	38 103	24	38 127	59 796
gegen 1929...	5 389	16 267	21 656	43 123	120	43 243	64 899

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1930 12 804 mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 35 mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 12. Juni mit 64 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgefahrenen Schiffe betrug 297 am 6. Dezember. Die Schiffbrücke war ferner wegen Hochwasser von über + 7,20 m. K. P. vom 24. 11. bis 26. 11. 1930 für den Schiffsverkehr gesperrt.

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

Durchgefabrene Schiffe	1930	1929	1928	1927
Rheinschiffe .....	938	752	980	5 296
Sonstige Flußschiffe .....	1 037	1 054	1 087	1 422
Flussdampfschiffe .....	5 521	4 387	5 413	12 438
Seeschiffe .....	1 747	1 129	1 438	1 688
Zusammen...	9 243	7 322	8 918	20 844
Durchschnittlich in 24 Stunden...	25	20	24	57







#### IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen des Rheins und den in diesen Strom einmündenden Kanälen im Jahre 1930.

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 (Seite 329) enthalten.

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken:

Der Verkehr auf dem Main weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 42 % und eine Abnahme der Tragfähigkeit um 18 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Zunahme in der Schiffszahl um 17 %, in der Tragfähigkeit um 6 % auf.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 12 % und in der Tragfähigkeit um 8 % zugenommen, der Verkehr des Maas-Waal-Kanals in der Schiffszahl um 79 % und in der Tragfähigkeit um 18 %, der Verkehr des Merwede-Kanals in der Schiffszahl um 2,7 % und in der Tragfähigkeit um 1,4 %, der Verkehr der Keulschen Vaart in der Schiffszahl um 31 % und in der Tragfähigkeit um 49 %, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 7,2 % und in der Tragfähigkeit um 8,8 %, der Verkehr des Walcheren Kanals in der Schiffszahl um 8,4 % und in der Tragfähigkeit um 11,5 %.

#### 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 317 enthalten.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1930	darunter Dampfschiffe	1929	darunter Dampfschiffe	1930	darunter Dampfschiffe	1929	darunter Dampfschiffe
Frankfurt .....	5 701	950	5 998	906	5 813	981	6 064	915
Aschaffenburg .....	1 915	143	2 214	143	1 921	136	2 206	136



#### 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	Abfuhr	Zusammen	
1930	64 253	114 805	179 058	
1929	250 551	155 366	405 917	
Mithin 1930	mehr weniger	186 298	40 561	226 859

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 74 %, in der Abfuhr um 26 %, im ganzen um 56 % abgenommen; gegen 36 %, 29 % und 34 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von ..... 179 058 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 ..... 91 703 t sowie den Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze, Beilage 4 zu IV, A, a, und 3 zu IV, B, c ..... 70 110 t erhält man insgesamt ..... 340 871 t

Mithin Gesamtflossverkehr auf dem Rhein ..... 170 435 t oder gegen das Vorjahr mit 286 989 t weniger 116 554 t oder 40 % 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	t		
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	2	—	—	—	2 568 600	9 600	—	2 578 200	—	
März	2	—	—	—	3 221 400	5 400	—	3 226 800	—	
April	5	—	—	—	6 526 800	13 800	—	6 540 600	—	
Mai	8	—	—	—	10 610 000	33 000	35 400	10 679 000	—	
Juni	6	—	—	—	9 098 400	22 200	6 000	9 126 600	—	
Juli	5	—	—	—	8 360 400	22 200	—	8 382 600	—	
August	8	—	—	—	13 054 800	24 000	—	13 078 800	—	
September	8	—	—	—	10 659 600	26 400	30 000	10 716 000	—	
Oktober	8	—	—	—	10 619 400	17 550	—	10 636 950	—	
November	6	—	—	—	8 481 000	26 700	—	8 507 700	—	
Dezember	3	—	—	—	5 584 800	4 200	—	5 589 000	—	
Zusammen 1930	61	—	—	—	88 785 240	205 650	71 400	89 062 290	—	
gegen 1929	66	28 000	—	—	96 564 900	235 500	279 600	97 108 000	—	
Mit hin 1930	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	
weniger	5	28 000	—	—	7 779 660	29 850	208 200	8 045 710	—	

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

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

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Flossbestand	Beigela-dene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft	427	—	—	—	75 265	—	—	75 265	—	
b) Abgang	63	—	—	—	84 785	203	—	84 988	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu	
	Koblenz	
	Flöße	
	Zahl	Gewicht t
1930	73	116 950
1929	82	125 500
Mit hin 1930	mehr	—
weniger	9	8 550

Sämtliche Flöße wurden von Dampfern geschleppt.



Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 59 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 70 110 t. (In 1929: 52 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 58 068 t.), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 61 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 73 427 t. (In 1929: 53 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 63 502 t.)

Der Flossverkehr hat sonach in Emmerich um 21 % und in Lobith um 16 % zugenommen.

#### IV. B. e) 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 506 Flösse mit einem Gewicht von 91 703 t. in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1929: 532 Flösse mit einem Gewicht von 109 993 t.)

In der Anzahl der Flösse hat der Flossverkehr um 5 % und im Gewicht um 16,5 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vianen (Wilhelmina und Neue- oder Grosse Schleuse) sind nach der Waal hin 384 Flösse mit einem Gewicht von 7 371 t durchgefahren, (In 1929: 442 Flösse mit einem Gewicht von 6 610 t). Der Flossverkehr hat also in der Zahl der Flösse um 13 % ab- und im Gewicht um 11 % zugenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 89 Flösse mit einem Gewicht von 38 887 t und in der Richtung von Amsterdam her 33 Flösse mit einem Gewicht von 19 651 t, also zusammen 122 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 58 538 t. (In 1929: 67 Flösse mit einem Gewicht von 41 035 t).

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 82 % und im Gewicht um 42,6 % zugenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 6 Flösse mit einer Länge von 214 m und nach dem Lek hin 6 Flösse mit einer Länge von 91 m durchgefahren, also zusammen 12 Flösse mit einer Gesamtlänge von 305 m. (In 1929: 12 Flösse mit einer Länge von 295 m).

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 3 % zugenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1930 in regelmässiger Fahrt mit 37 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 8 Rhein-See-Dampfern und 4 Motorschiffen, also insgesamt mit 52 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat einen Netto-Raumgehalt von 60 002,79 cbm, die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 32 858 t mit insgesamt 19 705 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Kölner Reederei-Aktien-Gesellschaft in Köln mit 2 120 Tonnen.

Das kleinste Schiff, mit 130 t, gehörte der Apollinarisbrunnen A. G. Bad Neuenahr.

(Siehe auch Beilage, Seite 335.)



#### IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1930 liegen folgende Angaben vor :

##### A. Schweiz.

##### Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft

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

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

4 Radschleppern mit zusammen 4 330 P. S., 2 Schraubenschleppern mit zusammen 470 P. S.  
13 Kähnen mit zusammen 12 407 t Tragfähigkeit, ausserdem einem Schwimmkran.

Im Jahre 1930 sind befördert worden :

Oberhalb der Häfen Rotterdam, Antwerpen und der Ruhr .....	600 000 t
Unterhalb der Häfen Strassburg und Kehl .....	300 000 t
insgesamt .....	900 000 t

##### Basler Rheinschiffahrt A. G.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus :

38 Motorkähnen mit einer Tragfähigkeit von 13 000 Tonnen, 3 000 P. S.

Im Jahre 1930 sind ungefähr 185 000 t befördert worden.

##### 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 :

48 Schleppern mit zusammen 36 765 P. S.

Im Jahre 1930 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt :

Strecke Ruhr-Mannheim .....	1 969 505 t
Strecke Mannheim-Strasbourg .....	1 387 350 t
Strecke Strasbourg-Mannheim .....	1 534 779 t



**Société Alsacienne de Navigation Rhénane**

und

**Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux.**

Die Flotte der beiden vereinigten Gesellschaften besteht aus :

74 Kähnen mit zusammen 93 840 t Tragfähigkeit.

Die beiden Gesellschaften beförderten im Jahre 1930 folgende Gütermengen :

zu Berg .....	876 358 t
zu Tal .....	897 776 t
insgesamt .....	1 774 134 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 1930 sind durch die Gesellschaft befördert worden :

zu Berg .....	539 566 t
zu Tal .....	628 066 t
insgesamt .....	1 167 632 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 1930 : 1 110 329 t.

**C. Deutschland.**

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

**D. Niederlande.**

**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, worunter Fahrzeuge speziell für den Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal und auf dem Main.



Ausserdem besitzt der Konzern eigene Schleppdampfer.

Es sind befördert worden :

von Rotterdam zu Berg 650 000 t diverse Güter,  
vom Rhein nach Rotterdam 279 000 t diverse Güter.

#### Transport Maatschappij «Vola» in Rotterdam.

Die Gesellschaft beförderte im Eilgüterdienst mit 6 Motorschiffen und 6 Dampfschiffen

von Rotterdam zu Berg	36 977 t diverse Güter
nach Rotterdam zu Tal	41 422 t
von und nach deutschen Rheinhäfen	30 562 t
<b>zusammen</b>	<b>108 961 t.</b>

#### Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft «Damco».

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

zu Berg 471 885 t diverse Güter  
zu Tal 365 366 t diverse Güter

hauptsächlich Massengüter, Getreide, Holz und Stückgüter.

#### N. V. Müller u. Co.

Die Gesellschaft beförderte

zu Berg (nach den Ruhrhäfen) 109 787 t Erze  
zu Tal (von den Ruhrhäfen) 97 289 t Eisen

#### N. V. Walsums Handels en Transport Mij.

Das Schiffsmaterial bestand aus 1410 Schiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 2 029 624 t.

Im Jahre 1930 sind befördert worden :

zu Berg 2 029 624 t diverse Güter  
zu Tal 260 000 t diverse Güter.

#### Niederländische Stoomboot Reederij.

Die Niederländische Dampfschiff Reederei (Nederlandsche Stoomboot Reederij) in Rotterdam unterhielt im Jahre 1930 mit vierzehn 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.



## IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

### Holland-Rijn Lijn

Der Bestand der Flotte (in festem Dienst) war

9 Dampfschiffe	4 543 t	Tragfähigkeit
15 Motorschiffe	4 040 t	Tragfähigkeit
4 Schleppschiffe	2 119 t	Tragfähigkeit
zusammen		10 702 t Tragfähigkeit

Es sind befördert worden :

a) Stückgüter		zu Berg	zu Tal
Dampfschiffe	37 918 t	39 164 t	
Motorschiffe	21 015 t	41 874 t	
		58 933 t	81 038 t
b) Massengüter			
Schleppschiffe (in festem Dienst)	2 515 t	10 318 t	
Schleppschiffe (charter)	1 401 t	8 946 t	
		3 916 t	19 264 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 6 000 t.

Im Jahre 1930 sind befördert worden :

zu Berg	337 657 t.
zu Tal	492 882 t.

### E. Belgien.

#### Société Anonyme de Transport Plouvier & Cie

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 75 Rheinkähnen mit zusammen 76 661 t Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1930 sind befördert worden :

zu Berg	387 954 t	
zu Tal	474 297 t	
zusammen		862 251 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 1930 :

zu Berg	218 000 t	
zu Tal	257 000 t	
zusammen		475 000 t



## IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

### a) Frachten.

Die nachstehenden Angaben über Frachtsätze zwischen verschiedenen Rheinhäfen sind unverbindlich.

Der Ausdruck « Fracht » betrifft nur den Preis der Befrachtung des Schiffes. Der Ausdruck « Gesamtfracht » umfasst sowohl den Preis der Befrachtung des Kahns wie die Schleppkosten.

Die Durchschnittsfrachtsätze werden auf Grund der in den einzelnen Monaten geltend gewesenen Frachtsätze berechnet.

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

Folgende Frachtsätze sind auf den verschiedenen Strecken verzeichnet worden:

**Antwerpen - Strassburg.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind im Januar und Februar Frachtsätze von 5,25 bis 6,25 Gulden erreicht worden, im März, April, Mai, Juni und Juli von 5,— bis 6,— Gulden, im August, September und Oktober von 5,25 bis 6,25 Gulden und im November und Dezember von 5,— bis 6,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 5,10 bis 6,10 Gulden erreicht.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, betrug der mittlere Gesamtfrachtsatz: im Januar 38,50 Frs., im Februar 36,— Frs., im März, April, Mai und Juni 35,50 Frs., im Juli, August und September 29,50 Frs., im Oktober und November 31,— Frs., und im Dezember 33,— Frs., im Durchschnitt 33,33 Frs.

**Strassburg - Antwerpen.** — Der mittlere Gesamtfrachtsatz für Massengüter hat in den ersten vier Monaten 15,— Frs., betragen, in den Monaten Mai, Juni, Juli, August und September 14,— Frs.; und in den übrigen Monaten 15,— Frs., sodass im Durchschnitt ein Gesamtfrachtsatz von 14,58 Frs. erreicht wurde.

**Antwerpen - Karlsruhe.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 5,75 bis 6,25 Gulden erreicht worden, von April bis Juli von 5,25 bis 5,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres 5,75 bis 6,25 Gulden, sodass im Durchschnitt Frachtsätze von 5,60 bis 6,10 Gulden erreicht wurden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 5,15 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 3,57 Gulden im Januar, 3,07 Gulden im Februar, 2,83 Gulden im März, April, Mai und Juni, 2,32 Gulden im Juli, August und September und 2,07 Gulden in den übrigen Monaten erreicht worden, mithin im Durchschnitt höchster Gesamtfrachtsatz: 2,59 Gulden.

**Karlsruhe - Antwerpen.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 5,25 bis 5,75 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,75 bis 5,25 Gulden, und von August bis zum Ende des Jahres 5,25 bis 5,75 Gulden; Durchschnittsfrachtsätze: 5,10 bis 5,60 Gulden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 3,75 Gulden erreicht.

Für die Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 2,25 Gulden im Januar und Februar, 2,37 Gulden im März und 1,87 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 1,80 Gulden.

**Antwerpen - Mannheim.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,25 bis 4,75 Gulden erreicht worden, von April



bis August von 3,75 bis 4,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres wieder von 4,25 bis 4,75 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,10 bis 4,60 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,75 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,82 Gulden im Januar, 2,57 Gulden im Februar, 2,32 Gulden im März, 2,17 Gulden im April, Mai und Juni, 1,82 Gulden im Juli und August und 1,57 Gulden von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,01 Gulden.

Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind im Januar und Februar Frachtsätze von 3,75 bis 4,75 Gulden erreicht worden, von März bis August von 3,50 bis 4,50 Gulden, von August bis Oktober von 3,75 bis 4,75 Gulden und im November und Dezember von 3,50 bis 4,50 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,60 bis 4,60 Gulden erreicht.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, haben die Gesamtfachtsätze 2,80 bis 3,— Gulden betragen.

**Mannheim - Antwerpen.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,25 bis 3,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,75 bis 4,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,60 bis 4,10 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,50 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,— Gulden im Januar und Februar, 1,87 Gulden im März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli und 1,47 Gulden von August bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,64 Gulden.

**Antwerpen - Ludwigshafen.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,25 bis 4,75 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,25 bis 4,75 Gulden, im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,10 bis 4,60 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,67 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,82 Gulden im Januar, 2,57 Gulden im Februar, 2,32 Gulden im März, 2,17 Gulden im April, 1,82 Gulden im Mai, Juni, Juli und August und 1,57 Gulden von August bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 2,08 Gulden.

**Ludwigshafen - Antwerpen.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,75 bis 4,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,60 bis 4,10 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 3,50 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 1,87 Gulden im Februar und März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,47 Gulden von



#### IV. D. Frachten und Versicherungswesen

August bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 1,63 Gulden.

**Antwerpen - Mainz.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 4,— bis 5,— Gulden, im März, April, Mai, Juni und Juli von 3,75 bis 4,75 Gulden, im August, September und Oktober von 4,— bis 5,— Gulden, im November und Dezember 3,75 bis 4,75 Gulden, im Durchschnitt von 3,85 bis 4,85 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze angegeben worden: Im Januar 2,80 bis 3,— Gulden, im Februar 2,80 bis 2,70/2,80 Gulden, im März 2,50 bis 2,70 Gulden, im April, Mai und Juni 2,30 bis 2,50 Gulden, im Juli und August 2,20 bis 2,40 Gulden, im September 2,30 bis 2,50 Gulden, im Oktober und November 2,40 bis 2,60 Gulden und im Dezember 2,50 bis 2,70 Gulden; im Durchschnitt 2,40 bis 2,60 Gulden.

**Antwerpen - Koblenz.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 4,25 bis 5,25 Gulden, im März, April, Mai, Juni und Juli 4,— bis 5,— Gulden, im August, September und Oktober, 4,25 bis 5,25 Gulden, im November und Dezember 4,— bis 5,— Gulden; im Durchschnitt 4,10 bis 5,10 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze angegeben worden: im Januar und Februar 2,30 bis 2,50 Gulden, im März 2,— bis 2,20 Gulden, im April, Mai, und Juni 1,80 bis 2,— Gulden, im Juli und August 1,70 bis 1,90 Gulden, im September 1,80 bis 2,— Gulden, im Oktober und November 1,90 bis 2,10 Gulden und im Dezember 2,— bis 2,20 Gulden; im Durchschnitt 1,90 bis 2,10 Gulden.

**Antwerpen - Köln.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 3,25 bis 4,25 Gulden, im März, April, Mai, Juni und Juli 3,— bis 4,— Gulden, im August, September und Oktober 3,25 bis 4,25 Gulden, im November und Dezember 3,— bis 4,— Gulden; im Durchschnitt 3,10 bis 4,10 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze angegeben worden: im Januar 1,90 bis 2,10 Gulden, im Februar 1,70 bis 1,90 Gulden, im März 1,60 bis 1,80 Gulden, im April, Mai und Juni 1,40 bis 1,60 Gulden, im Juli und August 1,30 bis 1,50 Gulden, im September 1,40 bis 1,60 Gulden, im Oktober 1,50 bis 1,70 Gulden, im November 1,60 bis 1,80 Gulden, im Dezember 1,70 bis 1,90 Gulden; im Durchschnitt 1,52 bis 1,75 Gulden.

**Antwerpen - Duisburg - Ruhrort.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 3,— bis 4,— Gulden, im März, April, Mai, Juni und Juli 2,75 bis 3,75 Gulden, im August, September und Oktober 3,— bis 4,— Gulden, im November und Dezember 2,75 bis 3,75 Gulden, im Durchschnitt 2,85 bis 3,85 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t., sind folgende Gesamtfrachtsätze angegeben worden: im Januar 1,— bis 1,20 Gulden, im Februar 0,80 bis 1,— Gulden, im März 0,70 bis 0,80 Gulden, im April, Mai und Juni 0,50 bis 0,60 Gulden, im Juli 0,30 bis 0,40 Gulden, im August 0,40 Gulden, im September 0,40 bis 0,50 Gulden, im Oktober und November 0,50 bis 0,60 Gulden, im Dezember 0,60 bis 0,70 Gulden; im Durchschnitt 0,55 bis 0,67 Gulden.



**Duisburg - Ruhrort - Antwerpen/Gent.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze einschl. Schlepplohn angegeben worden: im Januar 1,50 bis 3,— Mk, im Februar 1,30 bis 1,50 Mk, im März 1,20 bis 1,30 Mk, im April 1,10 bis 1,20 Mk, im Mai, Juni, Juli, August, September und Oktober 1,10 Mk, im November 1,10 bis 1,20 Mk, im Dezember 1,30 bis 1,80 Mk, im Durchschnitt 1,17 bis 1,38 Mk.

**Antwerpen - Rotterdam.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 2,50 bis 3,— Gulden, im April, Mai, Juni und Juli 2,25 bis 2,75 Gulden, im August, September und Oktober 2,50 bis 3,— Gulden, im November und Dezember 2,25 bis 2,75 Gulden; im Durchschnitt 2,37 bis 2,87 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf kleinen Schiffen bis 750 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar 1,20 bis 1,80 Gulden, im Februar und März 1,— bis 1,20 Gulden, im April und Mai 0,80 bis 0,90 Gulden, im Juni, Juli, August und September 0,70 bis 0,80 Gulden, im Oktober 0,80 bis 0,90 Gulden, im November 0,90 bis 1,— Gulden, im Dezember 1,— bis 1,40 Gulden, im Durchschnitt 0,875 bis 1,05 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden; im Januar 1,40 bis 2,— Gulden, im Februar und März 1,20 bis 1,40 Gulden, im April, Mai, Juni Juli, August und September 0,90 bis 1,— Gulden, im Oktober 0,90 bis 1,10 Gulden, im November 1,20 bis 1,40 Gulden, im Dezember 1,40 bis 2,— Gulden, im Durchschnitt 1,05 bis 1,25 Gulden.

**Rotterdam - Karlsruhe.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 5,25 bis 5,75 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,75 bis 5,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 5,25 bis 5,75 Gulden; im Durchschnitt wurden somit Frachtsätze von 5,10 bis 5,60 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 4,65 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 3,12 Gulden im Januar, 2,87 Gulden im Februar, 2,62 Gulden im März, 2,47 Gulden im April, Mai, und Juni, 2,12 Gulden im Juli und August und 1,87 Gulden von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 2,31 Gulden.

**Karlsruhe - Rotterdam.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,75 bis 5,25 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,25 bis 4,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,75 bis 5,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,60 bis 5,10 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 3,50 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 2,— Gulden im Januar, 2,12 Gulden im Februar und März, 1,62 Gulden von April bis zum Ende des Jahres angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 1,73 Gulden.

**Rotterdam - Mannheim.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 Gulden erreicht worden, von April



bis August von 3,25 bis 3,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,75 bis 4,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,60 bis 4,10 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,20 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,62 Gulden im Januar, 2,37 Gulden im Februar, 2,12 Gulden im März, 1,97 Gulden im April und Mai, 1,72 Gulden im Juni, 1,62 Gulden im Juli und August, 1,37 Gulden im September, Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,79 Gulden.

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

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, sind folgende Gesamtfachtsätze angegeben worden:

Januar 2,25 bis 3,— Gulden; Februar 1,90 bis 2,25 Gulden; März 1,70 bis 1,85 Gulden; April 1,60 bis 1,70 Gulden; Mai 1,40 bis 1,60 Gulden; Juni 1,175 bis 1,30 Gulden; Juli 1,15 bis 1,30 Gulden; August 1,15 bis 1,25 Gulden; September 1,15 bis 1,20 Gulden; Oktober 1,20 bis 1,40 Gulden; November 1,30 bis 1,40 Gulden; Dezember 1,35 bis 1,65 Gulden, also im Durchschnitt 1,44 bis 1,66 Gulden pro Tonne, für Leichtgetreide alle Sätze 0,10 Gulden höher.

Mannheim - Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,25 bis 3,75 Gulden erreicht worden, von April bis August von 2,75 bis 3,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,25 bis 3,75 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,10 bis 3,60 Gulden erreicht.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,87 Gulden im Januar und Februar, 1,62 Gulden im März, 1,37 Gulden von April bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,47 Gulden.

Rotterdam - Ludwigshafen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,25 bis 3,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,75 bis 4,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,60 bis 4,10 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 ....	2,20 Mk.	
10 000 kg. und mehr ....	1,85 Mk.	

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,20 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,62 Gulden im Januar, 2,37 Gulden im Februar, 2,12 Gulden im März, 1,97 Gulden im April und Mai, 1,72 Gulden im Juni, 1,62 Gulden im Juli und August, 1,37 Gulden im September, Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,79 Gulden.



**Ludwigshafen - Rotterdam.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,25 bis 3,75 Gulden erreicht worden, von April bis August von 2,75 bis 3,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 3,25 bis 3,75 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,10 bis 3,60 Gulden erreicht.

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

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,87 Gulden im Januar, Februar und März, 1,37 Gulden von April bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,50 Gulden.

**Rotterdam - Düsseldorf (Neuss).** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, sind folgende Gesamtfachtsätze erreicht worden: im Januar 1,50 bis 1,80 Gulden, im Februar 1,10 bis 1,30 Gulden, im März und April 1,10 Gulden, im Mai 0,85 bis 1,10 Gulden, im Juni 1,15 Gulden, im Juli, August und September 0,55 bis 0,85 Gulden, im Oktober 0,575 bis 0,95 Gulden, im November 0,70 bis 0,85 Gulden, im Dezember 0,80 bis 1,— Gulden, im Durchschnitt 0,86 bis 1,07 Gulden.<sup>1)</sup>

**Rotterdam - Köln.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, sind folgende Gesamtfachtsätze erreicht worden: im Januar 1,80 bis 2,10 Gulden, im Februar 1,40 bis 1,60 Gulden, im März und April 1,40 Gulden, im Mai 1,15 bis 1,40 Gulden, im Juni 1,15 Gulden, im Juli, August und September 0,675 bis 1,25 Gulden, im November 0,80 bis 1,35 Gulden, im Dezember 0,92 bis 1,50 Gulden, im Durchschnitt 1,06 bis 1,38 Gulden.<sup>1)</sup>

**Rotterdam - Ruhr.** — Für Erze, befördert im Schleppdienst, sind per Last (= 2000 kg.) für Kahnfrachtsatz bezw. Schlepplohn erreicht worden: im Januar 40 bis 100 cents, bezw. 47,5 bis 80 cents, im Februar 35 bis 50 cents, bezw. 25 bis 27,5 cents im März 25 bis 70 cents, bezw. 25 bis 27,5 cents, im April 17,5 bis 35 cents, bezw. 27,5 cents, im Mai 15 bis 27,5 cents, bezw. 27,5 bis 32,5 cents, im Juni 17,5 bis 45 cents, bezw. 25 bis 30 cents, im Juli 17,5 bis 35 cents, bezw. 25 bis 27,5 cents, im August 22,5 bis 35 cents, bezw. 27,5 cents, im September, Oktober und November 25 bis 35 cents, bezw. 27,5/35 bis 27,5/47,5 cents, im Dezember 40 bis 50 cents, bezw. 47,5 bis 50 cents, im Durchschnitt 25,5 bis 46 cents, bezw. 31 bis 36 cents.

**Rotterdam - Duisburg.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, sind folgende Gesamtfachtsätze erreicht worden: im Januar 1,20 bis 1,50 Gulden, im Februar 0,80 bis 1,— Gulden, im März und April 0,80 Gulden, im Mai 0,55 bis 0,80 Gulden, im Juni 0,55 Gulden, im Juli, August und September 0,45 bis 0,55 Gulden, im Oktober 0,475 bis 0,65 Gulden, im November 0,60 bis 0,75 Gulden, im Dezember 0,70 bis 0,90 Gulden, im Durchschnitt 0,65 bis 0,78 Gulden.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Diese Sätze verstehen sich für Schwergetreide, für Leichtgetreide sind alle Sätze durchschnittlich 0,10 Gulden höher.



**Amsterdam - Mannheim.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April, Frachtsätze von 5,25 bis 6,25 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,75 bis 5,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 5,25 bis 6,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 5,10 bis 6,10 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 4,65 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 2,82 Gulden im Januar, 2,57 Gulden im Februar, 2,32 Gulden im März, 2,17 Gulden im April, Mai und Juni, 1,82 Gulden im Juli und August, 1,57 Gulden von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden; im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 2,01 Gulden.

**Mannheim - Amsterdam.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind bis April Frachtsätze von 4,25 bis 5,25 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,25 bis 5,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,10 bis 5,10 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 3,50 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 2,— Gulden im Januar und Februar, 1,87 Gulden im März, 1,62 Gulden im April, Mai, Juni und Juli, 1,47 Gulden von August bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 1,64 Gulden.

**Amsterdam - Köln.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden; im Januar 3,50 bis 6,— Gulden, im Februar 3,— bis 5,50 Gulden, im März 2,75 bis 5,50 Gulden, im April und Mai 2,75 bis 4,— Gulden, im Juni, Juli, August und September 2,50 bis 5,— Gulden, im Oktober, November und Dezember 3,— bis 5,50 Gulden, im Durchschnitt 2,81 bis 5,30 Gulden.

**Köln - Amsterdam.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar, März und April 2,— bis 5,50 Gulden, im Mai und Juni 1,75 bis 5,— Gulden, im Juli 1,75 bis 4,50 Gulden, im August und September 1,75 bis 4,— Gulden, im Oktober 1,75 bis 4,50 Gulden, im November und Dezember 2,— bis 5,— Gulden, im Durchschnitt 1,88 bis 4,92 Gulden.

**Amsterdam - Duisburg.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 2,50 bis 5,— Gulden, im Februar und März 2,25 bis 5,— Gulden, im April 2,— bis 4,50 Gulden, im Mai und Juni 1,75 bis 4,50 Gulden, im Juli und August 1,75 bis 4,— Gulden, im September 2,— bis 4,— Gulden, im Oktober und November 2,— bis 4,50 Gulden und im Dezember 2,50 bis 4,50 Gulden, im Durchschnitt 2,08 bis 4,50 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar 0,82 bis 1,37 Gulden, im Februar 0,70 bis 1,07 Gulden, im März 0,60 bis 0,87 Gulden, im April 0,52 bis 0,87 Gulden, im Mai 0,55 bis 0,92 Gulden, im Juni 0,55 bis 0,90 Gulden, im Juli 0,62 bis 0,85 Gulden, im August 0,70 bis 1,05 Gulden, im September 0,72 bis 1,02 Gulden, im Oktober 0,77 bis 1,10 Gulden, im November 0,77 bis 1,15 Gulden und im Dezember 0,77 bis 1,25 Gulden, im Durchschnitt 0,67 bis 1,04 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen



von 751 bis 1250 t, sind folgende Schlepplöhne erreicht worden: im Januar 0,30 bis 0,65 Gulden, im Februar 0,22 1/2 bis 0,40 Gulden, im März und April 0,25 bis 0,35 Gulden, im Mai 0,25 bis 0,37 1/2 Gulden, im Juni und Juli 0,25 bis 0,35 Gulden, im August und September 0,25 bis 0,30 Gulden, im Oktober und November 0,30 bis 0,40 Gulden und im Dezember 0,35 bis 0,45 Gulden, im Durchschnitt 0,27 bis 0,40 Gulden.

**Duisburg - Amsterdam.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 2,— bis 4,— Gulden, im Februar 1,75 bis 4,— Gulden, im März 1,75 bis 3,75 Gulden, im April 1,85 bis 3,75 Gulden, im Mai 1,75 bis 3,50 Gulden, im Juni 1,75 bis 3,— Gulden, im Juli 1,65 bis 3,— Gulden, im August 1,60 bis 3,— Gulden, im September 1,75 bis 3,25 Gulden, im Oktober 1,80 bis 3,25 Gulden, im November 1,80 bis 4,— Gulden und im Dezember 2,— bis 4,— Gulden, im Durchschnitt 1,79 bis 2,93 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze erreicht worden: im Januar 1,— bis 1,85 Gulden, im Februar 0,90 bis 1,60 Gulden, im März 0,85 bis 1,60 Gulden, im April 0,80 bis 1,60 Gulden, im Mai 0,90 bis 1,50 Gulden, im Juni und Juli 0,75 bis 1,50 Gulden, im August 0,75 bis 1,40 Gulden, im September 0,70 bis 1,40 Gulden, im Oktober 0,85 bis 1,50 Gulden, im November 0,90 bis 1,65 Gulden und im Dezember 1,10 bis 1,75 Gulden, im Durchschnitt 0,85 bis 1,57 Gulden.

**Ruhrhäfen - Strassburg.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf kleinen Schiffen bis zu 750 t, ist ein mittlerer Kahnfrachtsatz von 12,67 Frs erreicht worden. Der mittlere Schlepplohn hat im Januar 12,— Frs, im Februar 8,50 Frs, von März bis Oktober 7,50 Frs, im Oktober und November 7,— Frs und im Dezember 7,50 Frs betragen, sodass ein mittlerer Durchschnittsschlepplohn von 7,87 Frs erreicht wurde.

**Strassburg - Ruhrhäfen.** — Mittlerer Gesamtfachtsatz 10,— Frs.

**Duisburg - Ruhrort - Mannheim.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 4,75 bis 5,25 Mk, im April, Mai, Juni und Juli 4,— bis 5,— Mk, im August, September, Oktober, November und Dezember 4,50 bis 5,50 Mk, im Durchschnitt 4,40 bis 5,25 Mk.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 3,25 Mk im Januar und Februar, 2,62 Mk im März, April, Mai, Juni und Juli, 2,87 Mk im August und September, 3,37 Mk im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt somit ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,95 Mk.

**Mannheim - Duisburg - Ruhrort.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 4,25 bis 4,75 Mk, im April, Mai, Juni und Juli 3,75 bis 4,25 Mk, im August, September, Oktober, November und Dezember 4,25 bis 4,75 Mk, im Durchschnitt somit 4,10 bis 4,60 Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,15 Mk erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,25 Mk im Januar, Februar 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 somit ein höchster Gesamtfrachtsatz von 1,78 Mk.

**Ruhrort - Ludwigshafen.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 4,75 bis 5,25 Mk, im April, Mai, Juni und Juli 4,— bis 5,— Mk, im August, September, Oktober, November und Dezember 4,50 bis 5,50 Mk, im Durchschnitt somit 4,40 bis 5,25 Mk.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 3,25 im Januar, Februar und März, mittlere Gesamtfrachtsätze von 2,62 Mk im April und Mai, 2,87 Mk im Juni, Juli und August, 3,37 Mk im September, Oktober, November und Dezember angegeben worden.

**Ludwigshafen - Ruhrort.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 4,25 bis 4,75 Mk, im April, Mai, Juni und Juli 3,75 bis 4,25 Mk, im August, September, Oktober, November und Dezember 4,25 bis 4,75 Mk, im Durchschnitt 4,10 bis 4,60 Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 3,08 Mk erreicht.

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfrachtsätze von 2,25 Mk im Januar und Februar, 1,40 Mk im März, April, Mai und Juni, 1,62 Mk im Juli, August, September und Oktober, 1,87 Mk im November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt somit ein mittlerer Gesamtfrachtsatz von 1,69 Mk.

**Dulsburg - Ruhrort - Rotterdam.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen von über 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschliesslich Schleppen) angegeben worden: im Januar 0,80 bis 2,— Mk, im Februar 0,70 bis 0,80 Mk, im März 0,60 bis 0,70 Mk, im April, Mai, Juni, Juli, August und September 0,60 Mk, im Oktober 0,60 bis 0,80 Mk, im November 0,70 bis 0,80 Mk und im Dezember 0,80 bis 1,20 Mk, im Durchschnitt 0,65 bis 0,92 Mk.

**Rhein - Herne - Kanal - Mannheim.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschliesslich Schleppen) angegeben worden: im Januar 1,30 bis 2,10 Mk, im Februar 1,— bis 1,40 Mk, im März 0,90 bis 1,— Mk, im April und Mai 0,80 Mk, im Juni 0,80 bis 0,90 Mk, im Juli 0,90 bis 0,80 Mk, im August 0,80 Mk, im September 0,75 bis 0,80 Mk, im Oktober 0,75 bis 0,85 Mk, im November 0,85 bis 1,05 Mk, im Dezember 1,05 bis 1,40 Mk, im Durchschnitt 0,89 bis 1,05 Mk.

**Dulsburg - Ruhrort - Karlsruhe.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 7,— bis 8,— Mk erreicht worden, von April bis August von 6,50 bis 7,50 Mk und von August bis zum Ende des Jahres von 7,— bis 8,— Mk, im Durchschnitt von 6,85 bis 7,85 Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 5,50 Mk erreicht.



Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 4,25 Mk im Januar und Februar, 3,62 Mk im März, April, Mai, Juni und Juli, 3,87 Mk im August und September und 4,37 Mk im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt 3,95 Mk.

**Karlsruhe - Duisburg - Ruhrort.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 6,50 bis 7,— Mk erreicht worden, von April bis August von 6,— bis 6,50 Mk und von August bis zum Ende des Jahres von 6,50 bis 7,— Mk, im Durchschnitt von 6,35 bis 6,85 Mk.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,65 Mk erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,75 Mk im Januar, Februar und März, 1,90 Mk im April, Mai, Juni und Juli, 2,12 Mk im August und September und 2,37 Mk im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt 2,32 Mk.

**Rhein - Herne - Kanal - Rotterdam.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschl. Schleppen) angegeben worden: im Januar 1,— bis 2,20 Mk, im Februar 0,90 bis 1,— Mk, im März 0,80 bis 0,90 Mk, im April, Mai, Juni, Juli, August und September 0,80 Mk, im Oktober 0,80 bis 1,— Mk, im November 0,90 bis 1,— Mk und im Dezember 1,— bis 1,28,— Mk, im Durchschnitt somit 0,85 bis 0,99 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. 2 × 2,— M., 4 × 1,80 M., 2 × 1,60 M.; 11.—20. 1 × 1,60 M., 2 × 1,40 M., 4 × 1,20 M., 1 × 1,— M.; 21.—31. 1 × 1,— M., 9 × 0,80 M. Februar: 1.—10. 4 × 0,80 M., 4 × 0,70 M.; 11.—20. 9 × 0,70 M.; 21.—28. 7 × 0,70 M. März: 1.—10. 8 × 0,60 M.; 11.—20. 9 × 0,70 M.; 21.—31. 9 × 0,60 M. April: 1.—10. 8 × 0,60 M.; 11.—20. 9 × 0,70 M.; 21.—30. 9 × 0,60 M. Mai: 1.—10. 9 × 0,60 M.; 11.—20. 8 × 0,60 M.; 21.—31. 9 × 0,60 M. Juni: 1.—10. 7 × 0,60 M.; 11.—20. 8 × 0,60 M.; 21.—30. 8 × 0,60 M. Juli: 1.—10. 9 × 0,60 M.; 11.—20. 8 × 0,60 M.; 21.—31. 10 × 0,60 M. August: 1.—10. 8 × 0,60 M.; 11.—20. 9 × 0,60 M.; 21.—31. 9 × 0,60 M. September: 1.—10. 9 × 0,60 M.; 11.—20. 9 × 0,60 M.; 21.—30. 8 × 0,60 M. Oktober: 1.—10. 9 × 0,60 M.; 11.—20. 8 × 0,60 M.; 21.—31. 4 × 0,60, 4 × 0,70, 2 × 0,80 M. November: 1.—10. 7 × 0,80 M.; 11.—20. 2 × 0,80 M., 6 × 0,70 M.; 21.—30. 8 × 0,70 M. Dezember: 1.—10. 2 × 0,80 M., 3 × 0,90 M., 4 × 1,— M.; 11.—20. 1 × 1,— M., 6 × 1,10 M., 2 × 1,20 M.; 21.—31. 7 × 1,20 M.

Durchschnitt: Januar: 1,10 M; Februar: 7,16 M; März: 0,63 M; April: 0,63; Mai: 0,60; Juni: 0,77 M; Juli: 0,60 M; August: 0,60 M; September: 0,60 M; Oktober: 0,63 M; November: 0,74 und Dezember: 1,07 M.

**Duisburg - Ruhrort - Brüssel.** — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschliesslich Schleppen) angegeben worden: im Januar 1,90 bis 3,40 Mk, im Februar 1,70 bis 1,90 Mk, im März 1,60 bis 1,70 Mk, im April 1,50 bis 1,60 Mk, im Mai, Juni, Juli, August und September 1,50 Mk, im Oktober 1,50 bis 1,55 Mk, im November 1,55 bis 1,65 Mk, und im Dezember 1,70 bis 2,25 Mk, im Durchschnitt somit 1,58 bis 1,80 Mk.

**Ludwigshafen - Strassburg.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Mk erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,25 Mk und von August bis zum Ende des Jahres von 4,— bis 4,50 Mk, im Durchschnitt somit von 3,90 bis 4,42 Mk.



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

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 1,90 Mk von Januar bis September und von 1,87 Mk von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt somit ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 1,89 Mk.

**Strassburg-Ludwigshafen.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Mk erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,25 Mk und von August bis zum Ende des Jahres von 4,— bis 4,50 Mk, im Durchschnitt somit von 3,90 bis 4,40 Mk.

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

Für Massengüter sind mittlere Gesamtfachtsätze von 1,90 Mk von Januar bis Juni und von 2,12 Mk von Juni bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt somit ein mittlerer Gesamtfachtsatz von 2,03 Mk.

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

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,50 Mk erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,75 Mk im Januar, Februar 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 somit ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,45 Mk.

**Karlsruhe-Mannheim.** — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 3,50 bis 4,— Mk erreicht worden, von April bis August von 3,25 bis 3,75 Mk und von August bis zum Ende des Jahres von 3,50 bis 4,— Mk; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,40 bis 3,90 Mk erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,50 Mk erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,40 Mk in Januar, Februar, März, April, Mai, Juni und Juli und 1,62 Mk in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,50 Mk.

Wie schon in früheren Berichten bemerkt, setzt sich die Schiffsfracht im Bergverkehr bis Basel aus der Fracht bis Strassburg/Kehl und der Anschlussfracht für die Strecke Strassburg/Kehl-Basel, die im Durchschnitt Fr. 5,— beträgt, zusammen.

Im Talverkehr wurden Frachten von Fr. 6,— bis Fr. 10,— von Basel bis Rotterdam/Antwerpen und Fr. 5,— bis Duisburg notiert.

#### b) Versicherung.

**Deutschland.** — Soweit Angaben hierüber vorliegen, waren bei deutschen Versicherungsgesellschaften Ende 1930 644 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 700 960 t versichert. Die Jahresprämie betrug im Durchschnitt 0,80—1,00 RM.



Schweiz. — Für Schlepper, die von der Nordsee bis nach Basel als versichert gelten, wird eine Prämie von  $4\frac{1}{2}$  bis 5% der Versicherungssumme, für Rheinkähne eine solche von  $2\frac{3}{4}$  bis 3% erhoben. Für Teilstrecken und eine Fahrt beträgt die Prämie eines Rheinkahnes 2‰. Für Kanalschiffe beläuft sie sich auf 1%, wobei die Versicherung sich auf den Verkehr auf dem gesamten französischen Kanalnetz, sowie Rhein zwischen Nordsee und Basel erstreckt. Für Partikulierschiffsraum auf der Rheinstrecke Strassburg—Basel wird eine Zusatzprämie von 4% bezahlt.

Was die Warentransportversicherung betrifft, so sind die Prämiensätze seit einigen Jahren ungefähr gleich geblieben. Für Kohlen betragen die Prämiensätze für die Strecke Strassburg—Basel  $3\frac{8}{100}$ ‰ im Sommer und  $9\frac{16}{100}$ ‰ im Winter, für Getreide  $1\frac{2}{100}$ ‰ im Sommer und  $3\frac{4}{100}$ ‰ im Winter.

Frankreich. — Was ausschliesslich die Kasko-Versicherung betrifft, so kann man sagen, dass die Prämien während des Jahres 1930 eine geringfügige Erhöhung erfahren haben. Die Polizen hatten Abänderungen im Sinne einer richtigen Anpassung an die Erfordernisse der Schifffahrt durchgemacht und scheinen den höchsten Grad von Anpassungsfähigkeit erreicht zu haben, den man wünschen konnte. Die Erhöhung der Tarife wurde von den Versicherern trotz eines gegenüber den Vorjahren ungleich befriedigenderen Ergebnisses verlangt. Die beträchtliche Verminderung der Anzahl der Havereien wurde allerdings zum Teil der Abnahme des Verkehrs während des Jahres 1930 zugeschrieben. Wenn man aber anderseits die hohen Wasserstände in Betracht zieht, so kann man den Schluss ziehen, dass die Risiken in merklicher Senkung begriffen sind, verglichen mit denen bei Beginn der französischen Schifffahrt auf dem Rhein. Der versicherte Wert der hauptsächlichlichen Schlepper der französischen Flotte hat eine starke Erhöhung erfahren.

Hinsichtlich der Waren erlitten die Versicherungen auf dem Rhein im Laufe des Jahres 1930 die Anfänge einer bedeutenden Krise, die sich auf ihre Deckung bezieht.

Wenn wir in der Tat in dem letzten Bericht mit Befriedigung eine ansteigende Bewegung der Prämien vermerken konnten, so hat sich diese Bewegung zu spät ausgewirkt und nicht verhindert, dass eine grosse Anzahl von Versicherungen in der ganzen Welt zu Fall gekommen ist.

Dieses Zusammenbrechen der Versicherungsgesellschaften hat die bedeutenden Versicherungsgesellschaften, die vielleicht die Arbeit auf dem Rhein aufgenommen haben würden, noch misstrauischer gemacht. Gegenwärtig aber verengt sich das Geschäft mehr und mehr, und die Deckung der Rheinrisiken wird immer schwieriger.

Ebenso schwierig ist die Frage der Rückversicherung. Die Rückversicherer der ganzen Welt sind immer weniger geneigt, die Rückversicherung rheinischer Risiken zu übernehmen. Aus allen diesen Gründen scheint das Versicherungswesen auf dem Rhein eine Krise durchzumachen, die umso fühlbarer ist, als die Reedereien bereits durch das Darniederliegen von Wirtschaft und Handel schwer geprüft sind und ausserstande erscheinen, gegenwärtig eine nennenswerte Erhöhung der Prämien auf sich zu nehmen.

Einzelne Versicherer befürworten, um diese Schwierigkeiten zu beheben, die Begrenzung der Verpflichtungen der Versicherer, d. h. eine Einschränkung der zu deckenden Risiken.

Wenn der Verfrachter darein willigen würde, einen Teil der Risiken auf dem Gebiete der Warenversicherung selbst zu übernehmen, d. h. wenn er einen vermehrten Freiteil annehmen würde, der einen Teil der Risiken zu seinen Lasten gehen liesse, so würde es leichter fallen, Deckung zu finden, und die Versicherer würden sich weniger abweisend verhalten. Auch auf dem Gebiete der Kaskoversicherung würde das Versicherungswesen sich in besserer Lage sehen, wenn die Reedereien einen Teil der Schäden auf sich nehmen könnten. Man würde die Vielzahl und die Wiederholung der kleinen Havereien ausschalten, die für die Versicherer eine grosse Last bedeuten.