

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257704](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257704)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein.

Im allgemeinen.

Der in den Beilagen 1 zu IV, A, a, Seite 164 zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfasst :¹⁾

1. Den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen nach den amtlichen Aufzeichnungen daselbst.
2. Den Verkehr in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen See- und Flusshäfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

Für diesen Verkehr sollen, was die niederländischen Häfen betrifft, die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr²⁾, und was die belgischen und nordfranzösischen Häfen betrifft, die in diesen Häfen aufgestellten Lokal-Statistiken verwendet werden.

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

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

Für diesen Verkehr sollen die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet werden³⁾.

In den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen (siehe Liste Seite 163, Nr. 1-31) wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

1. Nach Beilage 1 zu IV, A, a Summe 1, Seite 164, betrug in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen

	1928	1927	
die Zufuhr	35.627.269 t	39.020.292 t	mithin 1928 weniger 3.393.023 t
die Abfuhr	31.676.387 t	33.776.514 t	» 1928 weniger 2.100.127 t
Zusammen	67.303.656 t	72.796.806 t	mithin 1928 weniger 5.493.150 t

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 8% gegen 44% Zunahme im Vorjahr, die Verkehrsabnahme bei der Abfuhr 6% gegen 14% Abnahme im Vorjahr, im ganzen 8% Abnahme gegen 10% Zunahme im Vorjahr³⁾.

¹⁾ Die Karten hinter Seite 359 stellen einen Vergleich zwischen dem Gesamthafenverkehr verschiedener Häfen auf und zeigen den Rheinverkehr zu Berg und Tal sowie die Entwicklung des Gesamthafenverkehrs einiger Häfen von 1900—1913 und 1924—1928.

²⁾ Da für Emmerich nur Gesamtzahlen vorhanden waren, ist für dieses Jahr auch der Talverkehr laut Angaben von Lobith wiedergegeben.

³⁾ Siehe jedoch Fussnote 2, S. 43.

Die Zufuhr und Abfuhr wird wieder getrennt in Berg- und Talverkehr angeschrieben.
In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1928	1927	
der Verkehr zu Berg	39.459.301 t	42.667.804 t	mithin 1928 weniger 3.208.503 t
der Verkehr zu Tal.....	27.844.355 t	30.129.002 t	» 1928 weniger 2.284.647 t
Zusammen	67.303.656 t	72.796.006 t	mithin 1928 mehr 5.493.150 t

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

Der Verkehr in den minderwichtigen französischen und deutschen Hafentplätzen, Lösch- und Umschlagstellen, betrug in 1928, nach Beilage 1 zu IV, A, a:

	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtsumme
36. in Frankreich.....	3.220	—	3.220
37. » Baden	57.772	11.937	69.709
38. » Bayern	34.311	665.150	699.461
39. » Hessen	66.544	358.127	424.671
40. » Preussen.....	873.679	4.743.958	5.617.637
Zusammen1928	1.035.526	5.779 172	6.814.698
gegen1927	864.840	5.316.755	6.181.595

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

im Berichtsjahr	74.118.354 t
im Vorjahr.....	78.978.401 t
mithin in 1928 weniger	4.860.047 t

also ergibt sich eine Abnahme von 6%, gegen 12% Zunahme im Vorjahr.

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

	1928	1927 ¹⁾	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	28.223.713 t	29.406.088 t	mithin 1928 weniger 1.182.375 t.
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch - niederländischen Grenze	21.453.677 t	24.497.003 t	mithin 1928 weniger 3.043.326 t
Zusammen	49.677.390 t	53.903.091 t	mithin 1928 weniger 4.225 701 t

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 8%, gegen 4% Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr um 4% ab-, in der Abfuhr nach dem Rhein hin um 12% abgenommen, gegen 2% Ab- und 71% Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Der Unterschied zwischen diesen Zahlen und denen der Beilage 1 zu IV Aa Summe 2 im Jahresbericht 1927, entsteht daraus, dass für den Verkehr in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen Häfen hier zum Vergleich die Zahlen der Lokalstatistiken angewandt werden mussten.

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

Vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Nordfranzösische Häfen (Maas)	65. Nordfranzösische Häfen (Schelde)	66. Andere nordfranzösische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	3 384 621	713 730	119 755	—	2 101 009	147 102	115 290	—
Lobith	3 303 994	1 014 187	156 916	8 097	2 075 634	198 229	152 122	372

	Gesamtzufuhr der belgischen Häfen	Gesamtzufuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtzufuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	6 319 115	262 392	6 581 507
Lobith	6 558 828	350 723	6 909 551

Nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze

	59. Antwerpen	60. Gent	61. Brüssel	62. Seebrücke	63. Andere belgische Fluss- und Seehäfen	64. Nordfranzösische Häfen (Maas)	65. Nordfranzösische Häfen (Schelde)	66. Andere nordfranzösische Fluss- und Seehäfen
Lokalstatistiken	2 017 773	209 137	85 746	—	414 585	270	3 223	—
Lobith	2 022 085	337 941	28 788	1 000	380 124	—	17 914	—

	Gesamtabfuhr der belgischen Häfen	Gesamtabfuhr der nordfranzösischen Häfen	Gesamtabfuhr der belgischen und nordfranzösischen Häfen
Lokalstatistiken	2 727 241	3 493	2 730 734
Lobith	2 769 938	17 914	2 787 852

Die Lobithener Zahlen geben also ein + von 328.044 t für die Zufuhr und ein + von 57.118 t für die Abfuhr.

Nimmt man für die Berechnung des Verkehrs in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze ausschliesslich die Lobithener Zahlen, dann beträgt dieser Verkehr:

	1928	1927	
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze . . .	28.551.757 t	29.517.991 t	mithin 1928 weniger 966.234 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	21.510.895 t	24.477.137 t	mithin 1928 weniger 2.966.242 t
Zusammen	50.062.652 t	53.995.128 t	mithin 1928 weniger 3.932.476 t

Die Verkehrsabnahme nach dieser Berechnung betrug somit im ganzen 7 %, gegen 4 % Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom Rhein her hat der Verkehr um 3 % ab-, in der Abfuhr nach dem Rhein hin um 12 % abgenommen, gegen 2 % Ab- und 71 % Zunahme im Vorjahr.

Nimmt man für die Berechnung dieses Verkehrs für die Talfahrt die Emmericher Zahlen und für die Bergfahrt die Lobither Zahlen an, dann beträgt die Zufuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 28.435.939¹⁾ t und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der d.-n. G. 21.510.895 t

Zusammen..... 49.946.834 t

Nimmt man endlich für diesen Verkehr, 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, dann beträgt die Zufuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 28.148.534 t und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze ... 21.510.895 t

Zusammen..... 49.946.834 t

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:

	1928	1927		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	281.877 t	354.634 t	mithin 1928 weniger	72.757 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	193.735 t	238.303 t	» 1928 »	44.568 t
Zusammen	475.612 t	592.937 t	mithin 1928 weniger	117.325 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom Rhein um 21 %, in der Abfuhr um 19 % im ganzen um 20 % abgenommen, gegen 50 % Zunahme im Vorjahr.

Nimmt man für diesen Verkehr, was die Talfahrt angeht, die Emmericher Zahlen, und was die Bergfahrt angeht, die Lobither Zahlen, dann beträgt für 1927 die Talfahrt.... 276.368 t die Bergfahrt 193.735 t

also zusammen..... 470.103 t

Der Verkehr in den niederländischen, belgischen, nordfranzösischen und überseeischen Häfen von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) betrug nach Beilage 1, 4 und 5 zu IV, A, a Summe 4:

	1928	1927 ²⁾		
Zufuhr vom Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	28.505.590 t	29.760.722 t	mithin 1928 weniger	1.255.132 t
Abfuhr nach dem Rhein, oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	21.647.412 t	24.497.003 t	» 1928 weniger	2.849.591 t
Zusammen	50.153.002 t	54.257.725 t	mithin 1928 weniger	4.104.723 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 8 %, gegen 4 % Zunahme im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 4 %, die Abnahme in der Abfuhr 12 %, gegen 20 % Ab- und 71 % Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Es besteht also zwischen den Lobither und Emmericher Zahlen ein Unterschied von 115.818 t.

²⁾ Siehe Fussnote Seite 30.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1928) in Tonnen

Nimmt man für diesen Verkehr, was die niederländischen und überseeischen 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, dann beträgt die Zufuhr vom Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 28.430.411 t
 und die Abfuhr nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze 21.841.147 t
 Zusammen..... 50.271.558 t

Der Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze betrug nach Beilage 1 zu IV, A, b, Seite 258:

	1928 ¹⁾	1927			
Durchfuhr vom Rhein	6.823.213 t	6.690.647 t	mithin 1928	mehr	132.566 t
Durchfuhr nach dem Rhein ..	12.342.789 t	12.060.031 t	» 1928	mehr	282.758 t
zusammen...	19.166.002 t	18.750.678 t	mithin 1928	mehr	415.324 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 2 %. Die Zunahme in der Durchfuhr vom Rhein her beträgt 2 %, und die Zunahme in der Durchfuhr nach dem Rhein hin 2 %.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen, französischen und sonstigen Häfen (mit Einschluss des Rhein-See-Verkehrs)..... 50.153.002 t
 den Verkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen mit 74.118.354 t

so ergibt sich im Jahre 1928 als Gesamthafenverkehr 124.271.356 t
 gegen 1927 133.566.466 t
 Sonach 1928 weniger 9.295.110 t

oder 7 % Abnahme, gegen 8 % Zunahme im Vorjahre.

Rechnet man zu dem Gesamthafenverkehr mit 124.271.356 t
 den Durchgangsverkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Berichtsjahr.. 19.166.002 t

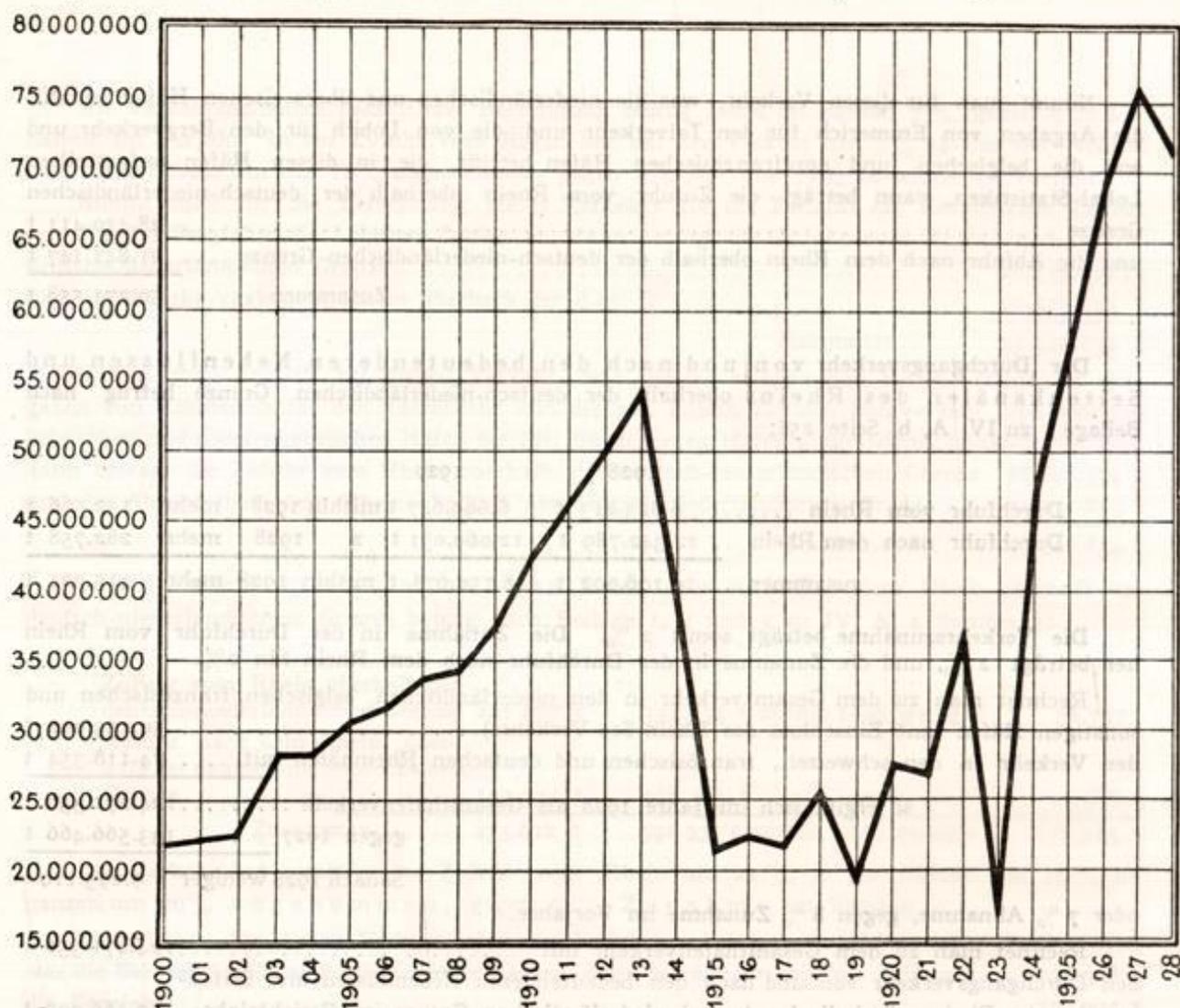
zusammen ... 143.437.358 t
 so ergibt der Gesamtverkehr auf dem Rhein 71.718.679 t
 oder gegen das Vorjahr mit 76.158.572 t, 4.439.893 t weniger oder 6 % Abnahme gegen 9,5 % Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr auf dem Rhein beträgt, wenn man, was die niederländischen und überseeischen Häfen betrifft, für den Talverkehr die Emmericher Angaben und für den Bergverkehr die Lobith'schen Zahlen annimmt 71.777.957 t

¹⁾ In 1928 ist der Verkehr des Spoykanals nicht mehr in diesen Ziffern einbegriffen, da dieser Verkehr in die Ziffern von Cleve aufgenommen worden ist.

Verkehr	1928	1927	1926	1925
Durchfuhr vom Rhein	6.823.213	6.690.647	6.690.647	6.690.647
Durchfuhr nach dem Rhein	12.342.789	12.060.031	12.060.031	12.060.031
zusammen	19.166.002	18.750.678	18.750.678	18.750.678
Durchgangsverkehr	19.166.002	18.750.678	18.750.678	18.750.678
Gesamthafenverkehr	124.271.356	133.566.466	133.566.466	133.566.466
Gesamtverkehr	143.437.358	152.323.144	152.323.144	152.323.144

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1928) 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	42 506 033
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	2 986 005	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	2 399 208	21 526 180
1918	41 416 030	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	124 271 356	19 166 002	71 718 679
1928 gegen 1927	mehr weniger 9 295 110	465 324 —	— 4 439 893

Verkehr in den hauptsächlichsten Häfen. ¹⁾1. Häfen zu Basel ²⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	17 080	—	17 080	—	6 128	6 128	23 208
1927	436 281	—	436 281	—	76 942	76 942	513 223
Mithin 1928	mehr ... weniger	— —	— —	— —	— 70 814	— 70 814	— 490 015

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 96^o/_o, in der Abfuhr um 92^o/_o, im ganzen um 96^o/_o abgenommen.

Der Güterverkehr auf dem Rhein bis nach Basel konnte teils infolge des anhaltenden Niederrwassers und zum Teil auch durch den Schifferstreik beeinflusst, erst Mitte Juni aufgenommen werden. Das fallende Wasser zwang aber die Schifffahrt bereits in der zweiten Hälfte des Monats Juli zur Einstellung ihres Verkehrs nach Basel. Spätere vorübergehend bessere Wasserstände lohnten die Wiederaufnahme des Verkehrs nicht. Unter diesen Umständen wurde er fast ganz auf den Kanalweg gedrängt.

2. Hafen zu Strassburg ³⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	2 676 893	2 108	2 679 001	4 347	2 562 829	2 567 176	5 246 177
1927	2 110 315	5 704	2 116 019	79 692	1 923 119	2 002 811	4 118 830
Mithin 1928	mehr weniger	566 578 —	562 982 —	75 345 —	639 710 —	564 365 —	1 127 347 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27^o/_o, in der Abfuhr um 28^o/_o, im ganzen um 27^o/_o zugenommen.

¹⁾ Siehe Liste Seite 163.

²⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Basel nach dem Hüniger Kanal hat 39 315 t (1927: 7 930 t) betragen, der Verkehr von dem Hüniger Kanal nach Basel 409 266 t (1927: 218 684 t). (Siehe Beilage S. 268).

³⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Marne-Kanal hat 465 623 t (1927: 339 469 t) betragen, der Verkehr von dem Rhein-Marne-Kanal nach Strassburg 414 581 t (1927: 316 431 t); der Verkehr von Strassburg nach dem Rhein-Rhône-Kanal betrug 637 512 t (1927: 382 076 t), der Verkehr von dem Rhein-Rhône-Kanal nach Strassburg 135 507 t (1927: 111 295 t). (Siehe auch Seite 268).

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1920-1928) in Tonnen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr		Zu- oder Abnahme
	1928	1927	
	t	t	t
Weizen	468 626	344 490	+ 124 136
Andere Düngemittel	45 780	26 765	+ 19 015
Derivate der Mineralöle	70 896	37 279	+ 33 617
Steinkohlen	1379 841	1199 037	+ 180 804
Steinkohlenkoks	130 715	44 427	+ 86 288
Braunkohlenbriketts	209 057	149 546	+ 59 511
Roggen	657	14 281	- 13 624
Hafer	45 239	62 169	- 16 930
Mais	68 187	103 075	- 34 888
Abfuhr			
Kalidünger	570 439	444 135	+ 126 304
Eisenerze	1618 201	1141 817	+ 476 384
Steinkohlen	45 804	11 402	+ 34 402
Soda	139 750	118 937	+ 20 813
Weizen	5 463	25 995	- 20 532
Rohre und Röhren aus Eisen	3 553	24 129	- 20 576

Hierzu sind folgende nähere Angaben geliefert worden:

Mineralische Brennstoffe: Die Zunahme ist auf die Ausdehnung des Hinterlandes des Strassburger Hafens, die im Verhältnis der Verbesserung oder Wiederherstellung der Verbindungen mit dem Innern Frankreichs fortschreitet, zurückzuführen.

Bau- und Eisenmaterialien: Die Zunahme der Zufuhr und die Abnahme der Abfuhr entstanden durch die auf Grund des Dawesplanes erfolgten Sachlieferungen der deutschen Industrie.

Kali: Die Zunahme ist durch die landwirtschaftliche Entwicklung der Länder, die diese Düngemittel verwenden, entstanden; ausserdem ist dieser Verkehr durch die Eröffnung von Lagerhallen im Hafen von Antwerpen, erleichtert worden.

Derivate der Mineralöle: Die erhöhte Zufuhr ist auf die Entwicklung des Automobilverkehrs und die erhöhte Verwendung von flüssigen Brennstoffen zurückzuführen. Die Einfuhrfirmen des Strassburger Hafens sehen eine neue Zunahme dieses Verkehrs vor, sobald es das Zollregime zulässt, flüssige Brennstoffe auf den Schiffen und Motoren zu verwenden.

Getreide: Die Zunahme des Verkehrs ist nur scheinbar. Sie kommt daher, dass die Mühlen, die Vertrauen in die Stabilisierung der Währung gefasst haben, im Jahre 1928 grössere Bestände auf Lager hatten.

Nahrungsmittel: Dieser Verkehr konnte sich, dank der Verbesserungen des Verkehrs mit Güterschiffen, die ihn fast ausschliesslich versehen, entwickeln.

3. Hafen zu Kehl.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1928	788 115	17 290	805 405	10 524	140 153	150 677	956 082
1927	750 976	38 905	789 881	96 495	105 745	202 240	992 121
Mithin 1928	mehr	—	15 524	—	34 408	—	—
	weniger	21 615	—	85 971	—	51 563	36 039

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2 % zu-, in der Abfuhr um 26 % ab-, im ganzen um 7 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff ¹⁾ zu Schiff betragen in der Zufuhr zu Berg: 4 391 t (1927: 80 479 t), zu Tal: 910 t (1927: 17 617 t); demnach zusammen: 5 301 t (1927: 98 096 t); in der Abfuhr zu Berg: 4 153 t (1927: 81 603 t), zu Tal: 1 161 t (1927: 17 957 t), demnach zusammen: 5 314 t (1927: 99 560 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 10 615 t (1927: 197 656 t) und haben sonach in der Zufuhr um 95 %, in der Abfuhr um 95 % und im ganzen um 95 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1928	1927	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Gerste	zu Berg	27 358	9 437	+ 17 921
Mehl	zu Berg	66 216	56 762	+ 9 454
Kohlen	zu Berg	301 318	317 287	- 15 969
Eisenerz	zu Tal	—	8 656	- 8 656
Kohlen	zu Tal	2 810	11 274	- 8 464
Abfuhr:				
Weizen	zu Berg	873	27 693	- 26 820
Mais	zu Berg	961	16 115	- 15 154
Steinkohlen	zu Berg	5 235	26 099	- 20 864
Steinkohlenkoks	zu Berg	—	9 060	- 9 060
Kalidünger	zu Tal	25 872	15 012	+ 10 860
Eisenerze	zu Tal	—	9 029	- 9 029
Steinkohlen	zu Tal	19 857	—	+ 19 857
Andere chemische Erzeugnisse	zu Tal	10 018	1 275	+ 8 743

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 kann folgendes berichtet werden:

Allgemein kann gesagt werden, dass der Rückgang der Umschlagsziffern von Kehl nach Basel und umgekehrt im Jahre 1928 auf den für die Oberrheinschiffahrt anhaltend ungünstigen niederen Wasserstand zurückzuführen ist.

Zufuhr.

Aus dem erwähnten Grunde des Kleinwasserstandes erklärt sich die Steigerung der Zufuhr von Gerste und Mehl, welche Güter mehr denn bisher, schon in Kehl auf die Bahn umgeschlagen und nach der Schweiz verfrachtet wurden.

Die Abnahme der Kohlenzufuhr ist auf tarifarische Massnahmen der Eisenbahnverwaltung zurückzuführen.

Die Zufuhr von Eisenerz hat 1928 aufgehört, da dieser von der Schweiz kommende Artikel infolge günstiger Frachtbedingungen der Elsassbahn, statt in Kehl, in Strassburg umgeschlagen worden ist.

Abfuhr.

Der Rückgang der Abfuhr von Weizen, Mais, Steinkohlen und Steinkohlenkoks zu Berg ist auf den niederen Wasserstand des Jahres 1928 zurückzuführen, der lange Zeit die Schifffahrt nach Basel stilllegte.

Aus dem gleichen Grunde wurde ein grosser Teil der zur Ausfuhr bestimmten Kalimengen ab Gewinnungsort Buggingen mit der Bahn statt nach Basel, 1928 nach Kehl verfrachtet und erst dort auf den Talwasserweg umgeschlagen, was eine Zunahme der Kaliabfuhr bewirkte.

Das Ausbleiben von Eisenerz aus der Schweiz wird darauf zurückzuführen sein, dass es auf dem Rhein-Rhône-Kanal nach Strassburg gelangt und dort in Rheinschiffe übergeschlagen wird.

¹⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

Die Aufhebung der Zone B für Kehl hat eine erhöhte Abfuhr von Steinkohlen (Saarkohlen) nach Mannheim zur Folge.

Ebenfalls wegen Behinderung der Oberrheinschiffahrt durch Kleinwasser kamen 1928 grössere sonst in Basel verladene Mengen von chemischen Erzeugnissen, Calciumcarbid und Natron aus der Schweiz mit der Bahn nach Kehl, um dort auf den Wasserweg umgeschlagen zu werden, was die gesteigerte Abfuhr erklärt.

5. Hafen zu Karlsruhe.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	1 898 250	28 518	1 926 768	911	241 216	242 127	2 168 895
1927	1 826 895	12 222	1 839 117	1 412	259 571	260 983	2 100 100
Mithin 1928 } mehr weniger	71 355	16 296	87 651	—	—	—	68 795
	—	—	—	501	18 355	18 856	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 % zu-, in der Abfuhr um 7 % ab-, im ganzen um 3 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:		1928	1927	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Schnittholz	zu Berg	22 188	12 746	+ 9 442
Steine rohe oder einfach behauene	zu Berg	72 618	57 173	+ 15 445
Steinkohlen	Berg u. Tal	970 971	1002 264	— 31 293
Koks	zu Berg	170 621	152 308	+ 18 313
Braunkohlenbriketts	zu Berg	450 843	381 984	+ 68 859
Erde, Sand, Lehm	zu Berg	9 570	600	+ 8 970
Abfuhr:				
Schnittholz	zu Tal	104 600	120 468	— 15 868

Über die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Die vermehrte Zufuhr von Schnittholz ist auf eine stärkere Eindeckung des Holzhandels mit ausländischer Ware zurückzuführen.

Die Erhöhung der Zufuhr von Steinen, roh oder einfach behauen, erklärt sich mit der Erweiterung des Geschäftsbetriebs einer Kiesfirma in Verbindung mit einer Besserung der Bautätigkeit im Verkehrsgebiet des Karlsruher Rheinhafens.

Der Rückgang in der Zufuhr von Steinkohlen ist auf den längerwährenden Rheinschiffahrtstreik zurückzuführen.

Die stärkere Zufuhr von Koks ist die Folge einer Vermehrung der Koksbrecher im Karlsruher Rheinhafen, die eine vermehrte Zufuhr von Zechenkoks gestatten.

Das Wachstum der Zufuhr von Braunkohlen-Briketts ist auf den vermehrten Bedarf an diesem Brennstoff zurückzuführen, auf den sich der Hausbrand mehr und mehr umstellt.

Die stärkere Zufuhr von Erde, Sand und Lehm ist durch eine gute Beschäftigung der Schwemmsteinfabriken im Karlsruher Rheinhafen hervorgerufen worden.

Die geringere Abfuhr von Schnittholz ist eine Folge des längerwährenden Rheinschiffahrtsstreiks, ungünstige Eisenbahntarifverhältnisse und stärkeren Wettbewerbs der ausländischen Hölzer gegenüber den deutschen Hölzern auf dem Weltmarkt.

6. Häfen zu Mannheim ¹⁾

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	4 650 582	251 767	4 902 349	147 703	622 271	769 974	5 672 323
1927	5 414 387	274 250	5 688 637	175 971	624 584	800 555	6 489 192
Mithin 1928	mehr weniger	—	—	—	—	—	—
	763 805	22 483	786 288	28 268	2 313	30 581	816 869

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14 %, in der Abfuhr um 4 %, im ganzen um 13 % abgenommen.

Die hierin einbegriffenen Umladungen von Schiff zu Schiff ²⁾ betragen in der Zufuhr zu Berg: 109 032 t (1927: 159 056 t), zu Tal: 4 208 t (1927: 3 625 t), demnach zusammen: 113 240 t (1927: 162 681 t), in der Abfuhr zu Berg: 79 239 t (1927: 102 683 t), zu Tal: 98 963 t (1927: 169 410 t), demnach zusammen: 178 202 t (1927: 272 093 t).

Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen also insgesamt 291 442 t (1927: 434 774 t) und haben sonach in der Zufuhr um 30 %, in der Abfuhr um 34 %, im ganzen um 35 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1928 u. 1927:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1928 t	1927 t	1928			1927 zu- sammen t	1928			1927 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen...	3 956 873	4 411 108	3 003 434	227 214	3 230 648	3 657 066	142 539	583 636	726 225	754 042
Rheinauhafen...	1 715 450	2 078 4	1 647 148	24 553	1 671 701	2 031 571	5 164	38 585	43 749	46 513
Zusammen...	5 672 323	6 489 192	4 650 582	251 767	4 902 349	5 688 637	147 703	622 271	769 974	800 555

Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928 t	1927 t	Zu- oder Abnahme t
Weizen..... zu Berg	491 378	645 352	— 153 974
Roggen..... zu Berg	1 007	16 816	— 15 809
Mais..... zu Berg	64 583	108 781	— 44 198
Mehl..... zu Berg	55 341	67 721	— 12 380
Hülsenfrüchte..... zu Berg	54 651	41 431	+ 13 220
Calciumsuperphosphat..... zu Berg	24 370	12 833	+ 11 537
Schlacken, phosphorsaure Salze..... zu Berg	38 278	136 907	— 98 629

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Mannheim nach dem Neckar betrug 56 997 t. (1927: 86 786 t) und von dem Neckar nach Mannheim 27 488 t. (1927: 172 963 t) (Siehe auch S. 238).

²⁾ Abgesehen von den Leichterungen.

		t	t	t
Sämereien	zu Berg	29 262	17 270	+ 11 992
Rundhölzer, einschliesslich Zellulose	zu Berg	312 447	346 814	— 34 367
Schwefelkies	zu Berg	71 027	25 505	+ 45 522
Roheisen	zu Berg	78 313	68 531	+ 9 782
Mineralöle, Benzin, Gasöle	zu Berg	121 802	96 973	+ 24 829
Steinkohlen	Berg u. Tal	1 879 364	2 329 315	— 449 951
Steinkohlenkoks	zu Berg	357 384	281 410	+ 75 974
Braunkohlenbriketts	zu Berg	457 140	448 518	+ 8 622
Erde, Sand	Berg u. Tal	21 754	63 730	— 41 976
Steine und Kies	Berg u. Tal	221 038	273 759	— 52 721
Ziegelsteine, Backsteine	Berg u. Tal	6 735	37 083	— 30 348
Eisen und Stahl	zu Berg	54 090	80 502	— 26 412
Abfuhr:				
		1928	1927	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Weizen	zu Berg	33 441	43 089	— 9 648
Mais	zu Berg	12 058	24 153	— 12 095
Mehl	zu Berg	42 339	33 280	+ 9 059
Schwefelkies	zu Tal	39 249	48 325	— 9 076
Zement	zu Tal	71 866	97 991	— 26 125

Über die Zu- und Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Die Abnahme der Zufuhr an Weizen, Roggen, Mais, Hülsenfrüchten und Mehl ist auf die gute Ernte 1928 und die hierdurch eingetretene Preissenkung der Inlandserzeugnisse zurückzuführen.

Die Lagerbestände an Calciumsuperphosphat wurden vergrössert; daher die Zunahme.

Die Zufuhr von Schlacken hat abgenommen, weil am Niederrhein zahlreiche, diesen Artikel verarbeitende Schlackenmühlen erstellt wurden.

Infolge von Verarbeitungsaufträgen für Mannheim wurden mehr denn bisher Saaten eingeführt.

Der Verkehr an Rundholz für die Sägewerke nahm aus tarifarischen Gründen ab.

Die gesteigerte Zufuhr an Schwefelkies ist mit der gesteigerten Fabrikation zu begründen.

Umfangreiche Verarbeitung von Roheisen bedingte eine erhöhte Zufuhr.

Die Zunahme der Zufuhr an Mineralölen, Benzin und Gasölen ist durch gesteigerten Verbrauch und Vergrösserung der Lagerbestände veranlasst.

Die Abnahme bei Steinkohlen ist auf den Schifferstreik zurückzuführen.

In Ausnützung der vorhandenen und neu erstellten Brechwerke fand eine grössere Zufuhr von ungebrochenem Koks statt.

Infolge der Geldknappheit waren die wohlfeileren Braunkohlenbriketts in grösseren Mengen gefragt, was zu einer grösseren Zufuhr führte.

Die Abnahme bei Eisen und Stahl war durch den Streik in der Schifffahrt und in der deutschen Eisenindustrie bedingt.

Abfuhr: Die bessere Ernte 1928 hat eine geringere Abfuhr von Weizen und Mais veranlasst (mangels Absatzes).

Die Zunahme der Mehlabfuhr findet seinen Grund in der weitgehenderen Ausnutzung des billigeren Wasserweges.

Geringer Absatz von Schwefelkiesabbränden bedingte eine Abnahme der Abfuhr.

Die niederen Auslandpreise für Zement verringerten das Absatzgebiet und damit die Ausfuhr.

7. Hafen zu Ludwigshafen¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	2 790 655	167 022	2 957 677	119 529	1 032 656	1 152 185	4 109 862
1927	2 884 670	134 743	3 019 413	88 554	895 819	984 373	4 003 786
Mithin 1928	mehr weniger	32 279	—	30 975	136 837	167 812	106 076
	94 015	—	61 736	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2 % ab-, in der Abfuhr um 17 % zu-, im ganzen um 3 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zunahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Weizen.....	152 408	169 453	— 17 045
Roggen.....	938	14 267	— 13 329
Zucker.....	12 705	31 828	— 19 123
Salz.....	26 811	14 810	+ 12 001
Holz aller Art (Edelholz).....	23 626	13 603	+ 10 023
Kies, andere rohe oder einfach behauene Steine, Sand, Erde.....	171 999	146 080	+ 25 919
Andere Erden, Bauxit.....	107 558	136 639	— 29 081
Natürlicher fester Asphalt.....	6 135	19 327	— 13 192
Petroleum und andere Mineralöle.....	55 297	21 841	+ 33 456
Steinkohlen.....	841 171	865 791	— 24 620
Steinkohlenkoks.....	391 741	454 468	— 62 727
Braunkohlenbriketts.....	593 174	553 090	+ 40 084
Ziegelsteine.....	14 616	25 277	— 10 661
Abfuhr:			
Salpetersaures Natron.....	126 282	90 981	+ 35 301
Andere Düngemittel, schwefelsaures Ammoniak ...	361 825	381 197	— 19 372
Schwefelkiesabbrände.....	74 324	102 970	— 28 646
Andere Erze.....	44 198	7 696	+ 36 502
Chemische Erzeugnisse.....	191 715	153 001	+ 38 714
Stabeisen.....	23 694	7 129	+ 16 565
Schienen, eiserne.....	26 946	1 406	+ 25 540
Schwellen, eiserne.....	31 744	944	+ 30 800

Zu dieser Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Weizen und Roggen: Gute Inlandsernte. Betriebseinschränkung bei den Mühlen. Zucker: Ausfall infolge Einführung eines Eisenbahnausnahmetarifcs. Salz: Mehrverbrauch der I. G. Farbenindustrie. Holz aller Art (Edelholz): Zum Teil stärkeren Import der Holzhandlungen. Verladung in Ludwigshafen anstatt im streikenden Mannheim. Kies, andere rohe oder einfach behauene Steine, Sand, Erde: Besserung des Baumarktes. Andere Erde, Bauxit: Minderverbrauch bei Giulini. Natürlicher fester Asphalt: Minderverbrauch für Strassenbauzwecke. Petroleum

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Ludwigshafen nach dem Neckar betrug 330 t und von dem Neckar nach Ludwigshafen 253 t (Siehe auch S. 268).

und andere Mineralöle: Mehrverbrauch für Motore. Steinkohlen und Steinkohlenkoks: Wirtschaftslage, Schifferstreik vom 1. Mai bis 17. Juni 1928. Braunkohlenbriketts: Starker Hausbrandverbrauch. Ziegelsteine: Mindereinfuhr aus Holland.

Abfuhr. — Salpetersaures Natron: Mehrverbrauch der I. G. Farbenindustrie. Andere Düngemittel, schwefelsaures Ammoniak: Minderabfuhr infolge Streik im Frühjahr. Schwefelkiesabbrände: Minderabfuhr infolge Streik in den Duisburger Kupferhütten. Andere Erze: Mehrverbrauch von Giulini und I. G. Farbenindustrie für die Schwefelsäureerzeugung. Chemische Erzeugnisse: Mehrerzeugung der I. G. Farbenindustrie. Stabeisen, sowie eiserne Schienen und Schwellen: Rückgewinnung der Saareisentransporte durch Einführung eines Ausnahmetarifcs.

8. Hafen zu Worms.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	448 154	43 145	491 299	4 132	100 708	104 840	596 139
1927	485 296	12 502	497 798	2 665	102 982	105 647	603 445
Mithin 1928	mehr weniger	30 643	—	1 467	—	—	—
	37 142	—	6 499	—	2 274	807	7 306

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928 t	1927 t	Zu- oder Abnahme t
Schamotte	5 270	916	+ 4 354
Weizen	96 593	115 687	— 19 094
Roggen	483	5 229	— 4 746
Abfuhr:			
Erde (Klebsand)	42 185	51 899	— 9 714

Ueber die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Schamotte: Das Mehr ist auf verstärkten Absatz nach der Pfalz und dem Saargebiet zurückzuführen.

Weizen und Roggen: Durch den schlechten Ausfall der Inlandernte im Jahre 1927 waren damals grössere Zufuhren von Auslandsgetreide erforderlich, daher die Weniger-Zufuhr im Jahre 1928.

Abfuhr. — Erde: Infolge des Streikes in der Rheinschiffahrt und der Aussperrung in der Eisenhütten-Industrie ist die Wenigerabfuhr von Erde (Klebsand) hervorgerufen.

13. Häfen zu Mainz¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	1 039 012	319 693	1 358 705	11 304	624 693	635 997	1 994 702
1927	1 122 515	507 424	1 629 939	9 840	589 449	599 289	2 229 228
Mithin 1928	mehr weniger	— —	— —	1 464	35 244	36 708	— 234 526
	83 503	187 731	271 234	—	—	—	

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr um 17 % ab-, in der Abfuhr um 6 % zu-, im ganzen um 10 % abgenommen²⁾.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1928 und 1927

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1928	1927	1928			1927 zusammen	1928			1927 zusammen
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mainz	1 496 366	1 628 827	703 233	311 743	1 014 976	1 200 659	10 639	470 751	481 390	428 168
Weisenau	239 916	278 873	91 305	3 286	94 591	115 545	586	144 739	145 325	163 328
Gustavsburg	258 420	321 528	244 474	4 664	249 138	313 735	79	9 203	9 282	7 793
zusammen	1 994 702	2 229 228	1 039 012	319 693	1 358 705	1 629 939	11 304	624 693	635 997	599 289

Zu den Unterschieden des Verkehrs gegenüber dem Jahre 1927 wird folgendes bemerkt:
Mainz. — Der Ausfall in der Zufuhr zu Tal ist zum Teil auf die geringere Zufuhr von Flossholz und Sand, zum Teil auf den Schiffahrtsstreik zurückzuführen.

Weisenau. — Der Ausfall in der Zufuhr und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, dass während des Schiffahrtsstreikes die Zufuhr von Kohle und die Abfuhr von Zement der Bahn zugeleitet wurde.

Gustavsburg. — Der Ausfall in der Zufuhr zu Berg ist auf den erheblichen Ausfall an Kohlen zurückzuführen, die während des Schifferstreikes durch die Bahn befördert wurden.

20. Hafen zu Wesseling.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	73 308	7 354	80 662	2 052 448	196 524	2 248 972	2 329 634
1927	46 261	22 836	69 097	1 840 189	176 063	2 016 252	2 085 349
Mithin 1928	mehr weniger	— 15 482	11 565	212 259	20 461	232 720	244 285

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

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Mainz nach dem Main betrug 342 t und von dem Main nach Mainz 116 967 t. (Siehe auch S. 268.)

²⁾ Da der Verkehr mit dem Main noch in den Zahlen von 1927 einbegriffen war, ist teilweise diese Verminderung allerdings nur scheinbar.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Kies		41 214	18 921	+ 22 293
Kleinschlag		5 473	21 276	- 15 803
Abfuhr:				
Braunkohlenbriketts		2 166 744	1 940 885	+ 225 859

Ueber die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Kies für Eisenbahnbauzwecke bestimmt, Kleinschlag wurde für diese Zwecke weniger benötigt.

Abfuhr. — Grössere Nachfrage sowie die günstigen Wasserverhältnisse dürften die Steigerung in dem Versand von Braunkohlenbriketts zur Folge gehabt haben.

21. Häfen zu Köln.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1928	994 207	264 934	1 259 141	879 372	365 325	1 244 697	2 503 838
1927	980 435	364 230	1 344 665	707 315	367 704	1 075 019	2 419 684
Mithin 1928	13 772	—	—	172 057	—	169 678	84 154
mehr weniger	—	99 296	85 524	—	2 379	—	—

Der Verkehr hat sonach die Zufuhr um 6 % ab-, in der Abfuhr um 16 % zu-, im ganzen um 3 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
		t	t	t
Eisenerz		26 949	92 792	- 65 843
Sonstige Erden und mineralische Rohstoffe		103 519	69 806	+ 33 713
Steinkohlen		158 870	69 532	+ 89 338
Bau- und Nutzholz, in der Längsrichtung gesägt, hart		26 228	9 447	+ 16 781
Salz		107 087	68 423	+ 38 664
Erde, Kies, Sand, Mergel		77 074	150 596	- 73 522
Teer, Pech, Asphalt, Harz		29 853	61 507	- 31 654
Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat		14 676	28 996	- 14 320
Abfuhr:				
Steinkohlen		401 183	330 900	+ 70 283
Steinkohlenkoks		337 134	240 489	+ 96 645
Chemikalien und Drogen		53 517	33 401	+ 20 116
Weizen und Spelz		36 094	15 019	+ 21 075
Weizenmehl		59 312	43 276	+ 16 036
Pflastersteine aller Art		11 305	34 846	- 23 541
Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat		12 756	29 239	- 16 483

Ueber die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — **Eisenerz:** Infolge des Streiks in den schwedischen Erzgruben hat die Inlandindustrie sich auf andere Bezugsquellen umgestellt, von wo aus nur Bahntransporte in Frage kommen. **Sonstige Erden und mineralische Rohstoffe:** Vermehrter Umschlag im Hafen Niehl zwecks Weitertransport per Bahn und grösserer Verbrauch der heimischen Industrie. **Steinkohlen:** Erhöhung der Zufuhr von Ruhrkohle für das hiesige Gaswerk und Mehrverbrauch an Bunkerkohle, hauptsächlich für die Personendampfer infolge des starken Personenverkehrs. **Bau- und Nutzholz,** in der Längsrichtung gesägt, hart: erhöhte Bautätigkeit. **Salz:** Gewinnung von weiteren Verfrachtern für den Umschlag im neuen Hafen Köln-Niehl und Mehrverbrauch der heimischen Industrie. **Erde, Kies, Sand, Mergel:** Infolge Ausführung der Pressbauten war der Bedarf an diesem Material im voraufgegangenen Jahr aussergewöhnlich gross. **Teer, Pech, Asphalt, Harz:** Der Vorgang aus dem Jahre 1927, wo grosse Lagerbestände an diesen Gütern angesammelt wurden, hat sich in 1928 nicht wiederholt. **Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat:** Abwanderung auf dem Bahnwege.

Abfuhr. — **Steinkohlen und Steinkohlenkoks:** Gewinnung von weiteren Abnehmern der Kohle aus dem Wurmrevier für den Umschlag im Hafen Köln-Niehl nach dem Oberrhein. **Chemikalien und Drogen:** Abwanderung auf Bahn und Auto. **Weizen und Spelz:** Infolge einer guten Ernte im Rheinland vermehrte Abfuhr nach den Mühlenwerken bzw. dem Auslande. **Pflastersteine aller Art:** Ausnahmetarife der Reichsbahn hatten eine Abwanderung dieses Gutes auf die Reichsbahn zur Folge. **Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat:** Abwanderung auf dem Bahnwege.

24. Hafen zu Leverkusen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1928	358 088	92 039	450 127	43 050	119 099	162 149	612 276	
1927	328 411	44 278	372 689	48 556	123 629	172 185	544 874	
Mithin 1928	mehr weniger	29 677 —	47 761 —	77 438 —	— 5 506	— 4 530	10 036 —	67 402 —

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr	1928 t	1927 t	Zu- od. Abnahme t
Calciumsuperphosphat		4 617	—	+ 4 617
Holz		3 884	811	+ 3 073
Schwefelkies		151 359	118 163	+ 33 196
Steine		56 158	39 864	+ 16 294
Kalk		4 066	—	+ 4 066
Erde		10 389	3 103	+ 7 286
Andere chem. Erzeugnisse		18 394	10 445	+ 7 949
Abfuhr				
Andere chem. Erzeugnisse		109 689	117 885	— 8 196

25. Hafen zu Benrath¹⁾:

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	431 730	24 430	456 160	69 923	186 176	256 099	712 259
1927	298 135	15 097	313 232	72 417	186 647	259 064	572 296
Mithin 1928	133 595	9 333	142 928	—	—	—	139 963
	mehr	—	—	2 494	471	2 965	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:		Zu- od. Abnahme t
	1928 t	1927 t	
Pflanzenöle.....	13 125	6 429	+ 6 696
Sämereien.....	60 880	40 156	+ 20 724
Holz.....	53 070	35 469	+ 17 611
Farbhölzer.....	15 432	7 407	+ 8 025
Steine.....	68 984	24 645	+ 44 339
Erde.....	65 022	23 778	+ 41 244
	Abfuhr		
Derivate der Mineralöle.....	21 926	35 869	— 13 943
Soda aller Art.....	22 407	10 722	+ 11 685
Eisen- und Stahlwaren.....	107 020	120 208	— 13 188

24. Hafen zu Neuss.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	475 854	56 154	532 008	202 865	97 015	299 880	831 888
1927	538 983	57 989	596 972	148 768	80 763	229 531	826 503
Mithin 1928	—	—	—	54 097	16 252	70 349	5 385
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	63 129	1 835	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11% ab-, in der Abfuhr um 31% zu-, im ganzen um 1% zugenommen.

Ueber die Zu- und Abnahme einzelner Güter ist folgendes zu sagen:

Kies und Sand: Infolge Verlegung des Absatzgebietes verringerte sich die Kieszufuhr etwas. **Oel und Leinsamen:** Durch Grossfeuer in einer hiesigen Oelmühle wurde diese auf längere Zeit stillgelegt, sodass die Zufuhr nachliess. Naturgemäss litt auch die Abfuhr von Oel und Fetten sehr darunter. **Steinkohlen und Koks:** Die Steinkohlentransporte haben infolge grösseren Nachfragen der oberrheinischen Industrie bedeutend zugenommen. **Mehl:** Im vergangenen Jahr verlegten sich die Mehlmühlen mit ihren Transporten mehr als bisher auf den Wasserweg. **Tonerde:** Die erhöhte Zufuhr an Tonerde dürfte wohl auf Mehrverbrauch der Abnehmerkreise zurückzuführen sein.

¹⁾ Frühere Benennung: Reisholz.

25. Häfen zu Düsseldorf¹⁾.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr		
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t				
1928	612 595	148 429	761 024	115 080	218 690	333 770	1 094 794		
1927	625 748	158 324	784 072	114 842	225 189	340 031	1 124 103		
Mithin 1928	mehr weniger	13 153	9 895	23 048	—	238	6 499	6 261	29 309

Der Verkehr in dem Hafen Düsseldorf rechts- und linksrheinisch hat gegen das Vorjahr um 29 309 Tonnen = 0,26 % abgenommen und zwar in den Hauptsache bei den nachstehenden Güterarten :

Zufuhr:	1928	1927	Abnahme:
	t	t	t
Eisen- und Stahldraht.....	15 453	29 578	14 125
Weizen und Spelz.....	218 067	226 827	8 760
Roggen.....	2 708	5 508	2 800

Bei den übrigen Güterarten war die Zufuhr, sowie die Abfuhr fast dieselbe wie im vergangenen Jahre.

Der Rückgang des Getreideumschlages ist hauptsächlich auf die Einstellung der Getreidespedition der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zurückzuführen.

Die Ausfuhr von Draht ist gegenüber dem Vorjahre um 14 125 Tonnen = 48 % zurückgegangen.

Zu erwähnen bleibt noch, dass das Gesamtumschlagsresultat durch den fast 8 Wochen dauernden Streik in der Rheinschiffahrt in den Monaten Mai bis Juni sowie durch die Aussperrung in der Eisenindustrie im November sehr ungünstig beeinflusst wurde.

Der hierdurch entstandene Ausfall an Umschlagsgütern beträgt für die Düsseldorfer Häfen schätzungsweise 150—200 000 Tonnen.

26. Häfen zu Krefeld.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr		
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t				
1928	622 064	156 213	778 277	97 188	44 863	142 051	920 328		
1927	670 376	107 577	777 953	124 765	41 711	166 476	944 429		
Mithin 1928	mehr weniger	48 312	48 636	1 324	—	3 152	27 577	24 425	24 101

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,04 % zu-, in der Abfuhr um 15% ab-, im ganzen um 3 % abgenommen.

¹⁾ Am 1. 3. 1928 erfolgte Angliederung der Werft Düsseldorf—Reisholz, welche von der Stadt Düsseldorf auf 15 Jahre gepachtet ist. Der Verkehr dieser Werft ist für dieses Jahr noch unter Benrath aufgenommen.

Verkehr in den einzelnen Hafenanlagen in den Jahren 1928 und 1927:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1928	1927	1928			1927	1928			1927
			zu Berg	zu Tal	zusammen	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zusammen
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Krefeld	670 005	71 7581	420 630	149 106	569 736	595 215	74 031	26 238	100 269	122 367
Uerdingen	250 323	226 847	201 434	7 107	208 541	182 738	23 157	18 625	41 782	44 109
zusammen..	920 328	944 429	622 064	156 213	778 277	777 953	97 188	44 863	142 051	166 476

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Zufuhr:			
Lein- und Ölsamen	28 577	24 896	+ 3 681
Rohzucker	66 887	39 209	+ 27 678
Abfuhr:			
Verbrauchszucker	6 265	17 980	- 11 715

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

Zufuhr. — Es sind 15.000 Tonnen Düngemittel und rd. 31 000 Tonnen Getreide weniger eingeführt worden, dagegen rd. 13 000 Tonnen Eisenerz mehr eingegangen.

In der **Abfuhr** sind rd. 11 000 Tonnen Roheisen mehr, dagegen rd. 30 000 Tonnen Kohlen weniger abgegangen, gegenüber 1927.

Der starke Anstieg für Rohzucker ist eine Folge des Aufblühens der Zuckerfabriken in Uerdingen. Mehrabfuhr durch Eisenbahn und Kraftwagen.

Die Verkehrsziffern von Mühlheim a. d./Ruhr für 1928 sind zu spät eingetroffen um noch im Text aufgenommen zu werden. Sie sind auf Seite 359 noch nachträglich angegeben.

Rhein—Ruhrhäfen.

28. Hafen zu Rheinhausen.

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	t		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t	
1928	1 448 268	271 136	1 719 404	48 359	461 807	510 166	2 229 570	
1927	1 903 838	276 044	2 179 882	68 257	392 675	460 932	2 640 814	
Mithin 1928	mehr	—	—	—	69 132	49 234	—	
	weniger	455 570	4 908	460 478	19 898	—	411 244	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21 % ab-, in der Abfuhr um 11 % zu-, im ganzen um 16 % abgenommen.

Die Zufuhr von Eisenerz ist um 477 447 t geringer als 1927, die Zufuhr von Schwefelkies hat um 60 276 t zugenommen, die Zufuhr von Steinen hat um 52 931 t nachgelassen.

Hier macht sich die mehrwöchentliche Aussperrung im Rückgang der Erzankünfte bemerkbar.

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	5 348 144	1 430 636	6 778 780	3 973 672	11 552 235	15 525 907	22 304 687
1927	6 526 350	1 527 509	8 053 859	4 447 131	14 206 128	18 653 259	26 707 118
Mithin 1928 } mehr weniger	1 178 206	96 873	1 275 079	473 459	2 653 893	3 127 352	4 402 431

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

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 1928...	14 122 347 t
» » 1927...	17 039 143 t
» » 1913...	19 159 142 t

b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahre 1928 zusammen	112 685 t
» » 1927 »	151 337 t
» » 1913 »	2 466 t

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

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

Nach	1928 t	1927 t	1913 t
Duisburg bis Emmerich	—	—	235 337
Niederland	8 510 616	10 653 850	6 086 817
Belgien	1 611 506	2 153 740	3 485 090
Frankreich	108 997	113 282	218 805
Zusammen rheinabwärts.....	10 231 119	12 920 872	10 026 049
dazu rheinaufwärts.....	3 700 233	4 172 830	8 236 275
Zusammen zum Rhein.....	13 931 352	17 093 702	18 262 324
Rhein-Herne-Kanal.....	1 022	3 110	—
Zusammen.....	13 932 374 ³⁾	17 096 812 ⁴⁾	18 262 324 ⁵⁾

¹⁾ Der hierin nicht einbegriffene Verkehr von Duisburg nach dem Rhein-Herne-Kanal betrug 130 756 t, (1927: 43 793 t) von dem Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg 184 396 t. (1927: 220 951 t.) (Siehe auch S. 268).

²⁾ Einschliesslich des Duisburger-Rheinufers.

³⁾ Ausserdem 291 034 t Bootekohlen.

⁴⁾ Ausserdem 367 620 t Bootekohlen.

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	1 007 344	3 388 061
1927	151 337	3 317 374	439 675	386 053	218 427	1 318 764	5 831 630
1928	112 685	2 477 927	307 467	291 044	259 385	1 357 916	4 806 424

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

Der Jahresbericht der «Duisburg-Ruhrorter-Häfen A. G.» führt über die Verkehrsentwicklung der der Akt. Ges. gehörenden Häfen (Hochfeld, Duisburg und Ruhrort) mit Ausschluss des Duisburger Rheinufers, im Jahre 1928 das Folgende aus¹⁾:

a) Allgemein.

«Der Flagge nach haben die einzelnen Uferstaaten am Schiffsverkehr folgenden Anteil (eingehende Schiffe):

	Kähne		Güterdampfer		Rhein-Seedampfer	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927
Deutschland :	9 481	10 141	430	712	418	634
Niederland :	12 742	13 925	506	985	5	26
Belgien :	3 040	3 658	57	77	1	1
Frankreich :	1 118	1 278	—	7	—	—
Schweiz :	140	149	73	105	—	—
Luxemburg :	47	82	—	1	—	—
England :	—	—	—	—	—	2
Insgesamt :	26 568	29 233	1 066	1 887	424	663

Der Gesamtverkehr hat eine Einbusse von 4 174 381 Tonnen, d. i. 17 % erlitten und zeigt folgende Veränderung :

1927 :	24 698 525 t
1928 :	20 524 144 t

«Die Verkehrsziffern unserer Häfen müssen jedoch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet im Zusammenhang mit den Verkehrszahlen des Rhein-Herne-Kanals gewertet werden, da sich der Kanal nach seiner Fertigstellung im Jahre 1914 für die Folge sozusagen als ein grosser Erweiterungshafen der Duisburg-Ruhrorter Häfen in das System der Rhein- und Ruhrhäfen für das rheinisch-westfälische Industriegebiet eingegliedert hat.

¹⁾ Siehe auch graphische Darstellung, Seite 56.

Für die Entwicklung des Gesamtverkehrs ergibt sich hiernach folgendes Bild :

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

In ihrer Gesamtheit betrachtet, haben demnach die Duisburg-Ruhrorter Häfen und der Rhein-Herne-Kanal zusammen den Rheinverkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes erheblich gesteigert. Gegeneinander besehen hat sich die Entwicklung nur zu Gunsten des Rhein-Herne-Kanals und zwar hauptsächlich auf Kosten der Duisburg-Ruhrorter Häfen vollzogen. Die rückläufige Bewegung des Jahres 1928 in unseren Häfen ist in erster Linie auf den Lohnkampf auf dem Rhein und in den Häfen zurückzuführen. Der entstandene Ausfall ist für unsere Häfen auf $2\frac{1}{4}$ Millionen Tonnen zu beziffern. Der nach Beilegung des Transportarbeiter-Lohnkampfes erhoffte Verkehrsaufschwung ist nicht gekommen, sondern hat sich vielmehr in einen fortlaufenden Verkehrsrückgang verwandelt, der sich für unsere Häfen auf 2 Millionen Tonnen beziffert.

Die Neueröffnung der Mülheimer Hafenanlagen hat sich im Berichtsjahr bereits bemerkbar gemacht. In ihnen sind insgesamt 125 000 t — in der Hauptsache Erze für die Friedrich-Wilhelm-Hütte — umgeschlagen worden, sodass damit zu rechnen ist, dass das kommende Jahr einen Verkehr nach Mülheim von etwa 400 000 t auf Kosten unserer Häfen bringen wird.

Einen interessanten Überblick über die Verkehrsentwicklung des Industriegebiets gewähren auch die Ziffern, die den Gesamtverkehr ohne Kohlen darstellen :

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Von und zum Rhein-Herne-Kanal durch die Rheinschleusen	Gesamtverkehr ohne Kohlen
1913 :	8 559 298 t	—	8 559 298 t
1925 :	4 082 961 t	2 428 638 t	6 511 599 t
1926 :	4 607 859 t	2 549 854 t	7 157 713 t
1927 :	7 082 756 t	3 812 583 t	10 895 339 t
1928 :	6 188 051 t	4 336 461 t	10 524 512 t

Der allgemeine Verkehr ohne Kohlen weist in unseren Häfen demnach einen Rückgang von 12 % auf. Der Ausfall im Kohlenverkehr beträgt demgegenüber 19 %.

b) Kohlenverkehr.

Der Steinkohlenbergbau an der Ruhr befindet sich zur Zeit in keiner günstigen Wirtschaftslage. Geringe Förderung, gesunkene Kohlenausfuhr und gestiegene Zufuhren der Aachener

Kohle, rheinischer Braunkohle, oberschlesischer und ausländischer Kohle sind die recht dauerlichen Erscheinungen des Berichtsjahres. Die Gesamtförderung des Ruhrgebiets hat sich

von 1927 :	118 089 000 t
auf 1928 :	113 775 000 t

d. h. um 4 % vermindert. Die Verschlechterung des Absatzes ist prozentual noch grösser. Die Haldenbestände verzeichnen einen Zuwachs von 1 268 auf 3 039 Millionen Tonnen.

« Folgende Ziffern geben über die Kohlenmengen, die aus den Rhein- und Ruhrhäfen und dem Kanal dem Rheinverkehr zugeleitet worden sind, Aufschluss:

	Duisburg-Ruhrorter Häfen	Rhein-Herne Kanal	Rheinzechen- häfen	Insgesamt
1913 :	18 700 402 t	—	3 203 898 t	21 904 300 t
1927 :	17 464 432 t	9 649 525 t	3 110 656 t	30 218 404 t
1928 :	14 223 408 t	9 613 844 t	3 168 550 t	27 005 802 t

« Die Verbrauchsmengen für das rheinaufwärts gelegene Einflussgebiet haben seit 1913 einen Rückgang von 10,2 auf 8,49 Millionen Tonnen im Jahre 1928 zu verzeichnen.

« Zurückzuführen sind die Absatzverluste der Ruhrkohle in Süddeutschland, wie bereits kurz erwähnt, zunächst auf die erfolgreiche Ausdehnung des Braunkohlenbergbaus und die Versorgung des süddeutschen Marktes mit seinen Erzeugnissen. Der deutsche Braunkohlenbergbau ist im Jahre 1927 mit einer Förderungsziffer von 150 504 000 um nicht weniger als 73 % über die 87 233 000 t betragende Produktion des Jahres 1913 hinausgewachsen. Das Jahr 1928 bringt wiederum eine weitere Steigerung, auf 166 224 000 t. Obwohl der relativ geringe Nutzeffekt der Rohbraunkohle (die Heizwerte von Steinkohle und Braunkohle verhalten sich im Durchschnitt für Deutschland bekanntlich wie 9 : 2) im allgemeinen einen nur sehr kleinen Absatzradius bedingt, liegen die Verhältnisse im Rheinland infolge der guten Lage der Braunkohlenvorkommen zum Rheinstrom für längere Transportwege besonders günstig.

« Von dem gesamten deutschen Braunkohlenbergbau hat der rheinische die grösste Zunahme der Förderung zu verzeichnen. Einer Förderung von 20 256 000 t im Jahre 1913 steht diejenige des Jahres 1928 in Höhe von 48 000 000 t gegenüber, das ist eine Zunahme von 137 %. Die grössten Konsumenten sind natürlich auch hier die am Standort entstandenen Elektrizitätswerke. Sie versenden einen grossen Teil des erzeugten Stromes nach Süddeutschland und haben auch in dieser Form Einfluss auf den Absatz der Ruhrkohle. Beträchtliche Mengen Braunkohle wandern aber über den Rheinhafen Wesseling als Briketts nach Süddeutschland. Im Berichtsjahre sind 2 055 000 t zu Berg und 196 000 t zu Tal zum Versand gebracht worden. Die vielfache Verwendung der Braunkohle-Briketts im Hausbrand hat sogar mit Anlass zur Stilllegung einiger Magerkohlenzechen an der Ruhr gegeben.

« In diesen Konkurrenzkampf mit den Magerkohlenzechen ist auch das Wurmgebiet in verschärftem Masse getreten. Über Köln und Neuss hat sich ein bedeutungsvoller Abfuhrweg für die Aachener Kohle nach dem Rhein gebildet, die fast ausschliesslich rheinauf abtransportiert wird. Die Förderungsziffer dieses Kohlenbergbaugebiets hat eine Steigerung von 3,26 Millionen t im Jahre 1913 auf 5,5 Millionen t für 1928 erfahren. Die Kohlenabfuhr zu Berg ist in den vorerwähnten Häfen in dieser Zeit von 212 605 t auf 903 221 t gestiegen.

« Zu dieser nach dem Kriege in Erscheinung getretenen Strukturveränderung hinsichtlich des Kohlenbezuges in Süddeutschland sind im letzten Jahre noch einige Momente hinzuge-

treten, die die Absatzschwierigkeiten für die Ruhrkohle erhöht haben. Seit Beginn des Jahres 1927 ist die Tatsache zu verzeichnen, dass auch holländische und englische Kohlen ihren Weg rheinaufwärts gefunden haben. Haben diese Mengen auch zunächst weniger Veranlassung zu Besorgnissen gegeben, so ist das anders geworden, als am 1. Mai 1928 nach einer Lohnerhöhung eine Kohlenpreissteigerung unvermeidlich wurde. Während im April des Berichtsjahres die ausländische Kohleneinfuhr auf dem Rhein noch 72 379 t betragen hat, ist sie im Juni auf 143 024 t angeschwollen. Erst gegen Ende des Jahres haben sich die Ziffern vermindert, nachdem die Reichsbahn den Kohlenablaufstarif A. T. 6 u für die süddeutschen Rheinhäfen so formuliert hat, dass nur noch diejenige Kohle in den Genuss dieses Tarifs kommt, die auch schon eine Vorfracht zu einer deutschen Rheinhafenstation (Duisburg-Ruhrort, Neuss, Köln) aufzuweisen hat. Insgesamt sind im vergangenen Jahre 1 177 816 t ausländische Kohle über die Emmericher Grenze befördert worden, und zwar betragen die Anteile der einzelnen importierenden Länder :

	1928	1927
England :	476 960 t	200 330 t
Holland :	600 519 t	462 576 t
Belgien :	94 531 t	— t
Polen :	5 806 t	— t
Insgesamt :	1 177 816 t	662 906 t

« Ungünstig in Bezug auf die Absatzlage der Ruhrkohle in Süddeutschland hat sich auch die besondere Behandlung des Kohlenausnahmetarifs 6 bei der letzten Tarifierhöhung der Reichsbahngesellschaft vom 1. Oktober 1928 ausgewirkt. Der oberrheinische Kohlenumschlagstarif 6 u, der für Kohlentransporte von oberrheinischen Häfen nach süddeutschen Stationen in Anlehnung an die Verhältnisse bei den früheren süddeutschen Staatseisenbahnen gilt, ist prozentual mehr erhöht worden, als der von den Kohlenproduktionsstädten gültige Tarif für ungebrochenen Bahnverkehr. Dieser hat für Entfernungen von über 700 km nur 2 %, bei über 830 km Entfernung keinerlei Erhöhung erfahren, jener dagegen hat Zuschläge erhalten, die sich zwischen 13 und 21 % bewegen. War also durch die Struktur der Staffeltarife für die oberschlesische Kohle das Eindringen in Süddeutschland, das vor dem Kriege das unbestrittene Absatzgebiet der Ruhrkohle gewesen ist, ermöglicht worden, so haben sich die Verhältnisse weiter zu Gunsten Oberschlesiens durch künstliche Eingriffe einschneidend verschoben, sodass heute der Anteil der Ruhrkohle am Kohlenkonsum in Baden und Württemberg nur 55 % beträgt.

« Die Abfuhrziffern für Kohlen aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen nach dem Oberrhein sind deswegen in weiterem Abnehmen begriffen, zumal auch die Reichsbahn nach ihrer Verreichlichung dazu übergegangen ist, ihre Dienstkohlen grösstenteils auf dem Bahnwege nach Süddeutschland zu befördern. Die Abnahme der Bergtransporte in Ruhrkohle aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen zeigt sich in folgenden Zahlen :

1913 :	8 236 275 t
1927 :	4 122 629 t
1928 :	3 642 481 t

« Die Gesamtkohlenausfuhr auf dem Rhein über die holländische Grenze hat dagegen entsprechend den nachfolgenden Ziffern bis zum Jahre 1927 erheblich zugenommen :

1913 :	11 770 230 t
1927 :	20 772 429 t
1928 :	18 266 095 t

« Es muss allerdings betont werden, dass die erhöhte Ausfuhr ohne eine Verstärkung der Ruhrkohlenförderung eingetreten ist. Es handelt sich also für die Ruhrkohlenwirtschaft nur um eine Verschiebung der Verkehrsrelationen. So erfreulich auch die Tatsache ist, dass die Ausfuhr Rheinisch-Westfälischer Kohle über Holland als verstärkter Aktivposten in der Bilanz der deutschen Volkswirtschaft gebucht werden kann, so muss doch darauf hingewiesen werden, dass diese Absatzmengen kaum einen Gewinn für den Ruhrkohlenbergbau bringen. Die Preise stehen allzusehr in Abhängigkeit zu dem internationalen Kohlenmarkt und unterliegen somit allen seinen Schwankungen.

« Das Berichtsjahr steht hinsichtlich des Auslandabsatzes unter dem Zeichen schärfster Konkurrenz. Sämtliche kohlenproduzierende Länder Europas haben mit Ausnahme von Deutschland und England ihre Förderungsziffern gegenüber den Vorkriegsjahren und insbesondere im verstrichenen Jahre beträchtlich erhöht, so Frankreich um 12, Holland um 9 und Deutschland und Polnisch-Oberschlesien zusammen um 8 Millionen Tonnen und den Absatzmarkt erheblich eingeengt. Das Kohlensyndikat hat daher im Juni des verflossenen Jahres den Beschluss fassen müssen, die Verkäufe ins bestrittene Gebiet infolge der Verschlechterung der Wettbewerbslage durch die Lohnerhöhung vorübergehend einzuschränken.

« Die Kohleneinfuhr nach Deutschland ist dagegen im Steigen begriffen. Im Jahre 1927 hat die Gesamtanfuhr an Steinkohlen in Deutschland noch 5,38 Millionen t betragen. Sie ist im Berichtsjahr um 2 Millionen t auf 7,4 Millionen t angewachsen. Der deutsche Kohlenaussenhandel hat nach den vorliegenden Meldungen für 1928 einen starken Rückgang des Exportüberschusses von 745 auf 557 Millionen RM erlitten. Der Gesamtwert der Einfuhr hat sich von 146 auf 189 Millionen RM erhöht, während der Ausfuhrwert von 891 auf 746 Millionen RM zurückgegangen ist.

« So erklärt sich die Verringerung der Abfuhr zu Tal aus unseren Häfen

von 1927 :	12 920 872 t
auf 1928 :	10 231 119 t

« Unsere Kipperanlagen sind keineswegs ausreichend beschäftigt gewesen. Die Kippzahlen zeigen für unsere Duisburger und Ruhrorter Anlagen folgende Entwicklung :

	1913	1927	1928
Duisburg :	4 287 557 t	2 446 030 t	1 437 945 t
Ruhrort :	9 007 667 t	10 105 859 t	8 998 978 t
Insgesamt :	13 295 224 t	12 551 889 t	10 436 923 t

« Die Kapazität beträgt indess etwa 22,5 Millionen Tonnen bei dreimaligem Schichtwechsel an den Kippern und unter Berücksichtigung von Witterungs- und Betriebseinflüssen, Reparaturen usw. Die vorhandenen Anlagen sind somit bei der gleichen Anzahl Kipper nur etwa 44 % ausgenutzt worden.

c) Der Eisenverkehr.

« Bezüglich des Eisen- und Erzverkehrs hat das Jahr 1928 ebenso wie das Vorjahr im Zeichen einer günstigen Beschäftigung der Eisenhütten- und Walzwerke gestanden. Für die Entwicklung der Eisenerzeugung in Deutschland verschaffen die nachfolgenden Zahlen Aufschluss (in Millionen t) :

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

« Für Rheinland und Westfalen ergeben die Ziffern folgendes Bild :

1913 :	8,21	10,11	9,18
1927 :	11,13	12,98	9,94
1928 :	9,91	11,46	8,87

« Während das Jahr 1927 durch eine aussergewöhnlich gute Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes gekennzeichnet ist, weist das Jahr 1928 eine umgekehrte Entwicklungstendenz auf. Die unzulängliche Bautätigkeit, die Notlage der Landwirtschaft, die ungenügenden Bestellungen der Reichsbahn und die überall anhaltende mit hohen Kapitalzinsen verbundene Geldknappheit können hierfür wohl als Gründe angesprochen werden. Glücklicherweise hat mit dem Zurückgehen der innerdeutschen Nachfragen gleichzeitig eine verstärkte Nachfrage aus dem Ausland und die Möglichkeit des stärkeren Exports eingesetzt, obwohl die Preise des Weltmarktes den deutschen Selbstkosten nicht Rechnung tragen. Eine fühlbare Produktionseinschränkung hat daher nicht vorgenommen zu werden brauchen. Der Absatzanteil des Auslandes an den Walzerzeugnissen ist z. B. von 23,3 % des Jahres 1927 auf 30,6 % im Berichtsjahr angewachsen.

« Die gestiegene Eisenausfuhr Deutschlands auf dem Wasserweg kommt in den Zahlen zum Ausdruck, die die Höhe der Eisenabfuhr über die Grenze bei Emmerich darstellen :

1913 :	1 156 785 t
1927 :	2 798 935 t
1928 :	3 096 136 t

Hiervon entfallen etwa 90 % auf das rheinisch-westfälische Industriegebiet. Trotz der gesunkenen Eisenproduktion ergeben sich also für 1928 erhöhte Ausfuhrziffern. Zweifellos wäre die Abfuhr für 1928 noch bedeutend grösser ausgefallen, wenn nicht der Lohnkonflikt in der Eisenindustrie und die damit verbundene Stilllegung der Werke den Eisenversand in den Monaten November und Dezember fast zum Erliegen gebracht hätten.

« Die Entwicklung der Eisenabfuhr aus unseren Häfen geht mit diesen allgemeinen Tendenzen allerdings nicht konform. Die Eisenabfuhr aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen zeigt folgendes Bild :

		davon zu Tal
1913 :	856 338 t	776 278 t
1927 :	877 025 t	773 133 t
1928 :	779 544 t	710 749 t

« Der erhöhte Auslandsabsatz ist demnach ausschliesslich den privaten Umschlagsstellen der grossen Hüttenwerke am Rhein und am Rhein-Herne-Kanal zugute gekommen. Auch von den in unseren Häfen umgeschlagenen Eisenmengen entfällt der grössere Teil auf die unmittelbare Werksabfuhr über den Nordhafen Ruhrort, dessen Ufer sämtlich an die Hütte Ruhrort-Meiderich der Vereinigten Stahlwerke verpachtet sind und werkseigenen Bahnanschluss haben. Mit der Bahn sind in den beiden letzten Jahren folgende Mengen zum Versand über den Rhein antransportiert worden :

1927 :	462 365 t von 877 025 t Gesamtabfuhr
1928 :	381 391 t von 779 544 t Gesamtabfuhr

« Der Anteil der mit der Eisenbahn herbeigefahrenen Mengen ist also von 53 auf 49 % im Berichtsjahre zurückgegangen.

« Die Reichsbahn hat ihre tarifarischen Massnahmen so getroffen, dass die deutschen Nordseehäfen einen grossen Teil des für unsere Häfen vorbestimmten Exportgutes absaugen können. Der Radius des um Duisburg gelagerten Einflussgebiets ist infolge der fast 100prozentigen Erhöhung der Nahfrachten erheblich gekürzt. Die Seehafenausnahmetarife für Eisen pp. haben dagegen eine besonders auffallende Vergünstigung erfahren. Vor dem Kriege waren für Eisen pp. Frachtermässigungen von 40 % auf die Normaltarife eingeräumt. Diese Spanne hat sich jetzt auf 53—56 % erhöht. Bei diesen Ziffern ist noch unberücksichtigt geblieben, dass die allgemeinen Prozentsätze der Verteuerung für die Normalfrachten infolge des Staffelsystems mit zunehmenden Entfernungen wesentlich herabsinken. Die Bremer Handelskammer hat daher mit Recht in ihrem letzten Jahresbericht bemerken können, dass die weitere Ermässigung des Ausnahmetarifs 35 für Bremen eine ganz erhebliche Steigerung des Verkehrs gebracht habe.

d) Der Erzverkehr.

« Im engsten Zusammenhang mit der Eisenproduktion stehen die Bewegungen des Erzverkehrs. Der Eisenerzimport Deutschlands ist entsprechend der verringerten Eisenproduktion gesunken. Aber es scheint auch, als ob die im Jahre 1927 aufgefüllten Vorratslager im Laufe des Berichtsjahres zum Teil wieder geräumt worden sind. Die Eisenerzeinfuhr Deutschlands hat sich unverhältnismässig stark (von 18,58 Millionen Tonnen im Jahre 1927 auf 14,86 Millionen Tonnen im Jahre 1928) verringert. Das ist hauptsächlich auf den von Ende Januar bis August währenden schwedischen Bergarbeiterstreik zurückzuführen. Die schwedische Eisenerzeinfuhr ist von 8,6 auf 3,6 Millionen Tonnen zurückgegangen. Demgegenüber haben verstärkte Zufuhren aus anderen Ländern, namentlich Spanien und Nordafrika, eingesetzt.

« Der Anteil unserer Häfen an der reinen Eisenerzeinfuhr Deutschlands hat im Jahre 1927 rund 18 %, nämlich 3 317 374 Tonnen betragen. Im Berichtsjahre ist dieser Prozentsatz nicht ganz erreicht worden, zum Teil infolge des Lohnkampfes der Transportarbeiter. Der Anteil ist mit 17 %, das ist 2 477 927 Tonnen, um 1 % hinter dem Vorjahre zurückgeblieben. Auch liegt hierin bereits die Auswirkung der im Berichtsjahre nach Mülheim abgewanderten 100 000 Tonnen Erz.

« Die Gesamtanfuhr an Erz und erzähnlichen Gütern in unseren Häfen unterliegt seit 1913 folgenden Schwankungen :

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

« Die Empfangsgebiete, die über die Duisburg-Ruhrorter Häfen bedient werden, sind im letzten Jahre ausser Ruhrort (Hütte Ruhrort-Meiderich der Vereinigten Stahlwerke A.-G.) in der Hauptsache Mülheim (Friedrich-Wilhelm-Hütte der Vereinigten Stahlwerke A.-G.), Bochum (Bochumer Verein der Vereinigten Stahlwerke A.-G.), Haspe (Eisen- und Stahlwerk des Klöckner-Konzerns), Hattingen (Henrichshütte der Firma Henschel & Sohn) und zum Teil auch Osnabrück (Georgs Marienhütte des Klöckner Konzerns) gewesen. Zu den übrigen grossen Hüttenwerken, die fast sämtlich eigenen Wasseranschluss haben, gelangen nur geringfügige Teilsendungen. Die Gesamterzanfuhr zu Berg in unseren Häfen steht zu dem über die Emmericher Grenze zur Einfuhr gelangenden Mengen in folgendem Verhältnis :

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

« In Prozenten ausgedrückt ist ein Verlust an Erztransporten in unseren Häfen im Vergleich zum Vorjahre kaum eingetreten. Allerdings ist die Aufrechterhaltung dieses Prozentsatzes in der Berganfuhr für unsere Häfen für die nächste Zeit nicht zu erwarten. Neben den Transporten nach der Friedrich-Wilhelm-Hütte wird im kommenden Jahr auch ein grosser Teil der Erzzufuhren nach Bochum verloren gehen, nachdem der Bochumer Verein einen werkseigenen Bahnanschluss an den Kanalhafen Grimberg des Schalker Vereins geschaffen hat. Ausserdem ist durch den Ende Januar 1929 geschaffenen Erzausnahmetarif 7 g für Erzsendungen von Emden nach Bochum eine neue Konkurrenz für unsere Häfen und die Rheinschiffahrt entstanden. Die Erzfracht zwischen diesen Stationen ist von der Reichsbahngesellschaft durch eine 60prozentige Ermässigung gegenüber dem bestehenden Erzausnahmetarif 7 auf RM 3,10 herabgesetzt worden. Sie liegt jetzt unter dem schon sehr tief stehenden Übernahmesatz für den gebrochenen Weg Rotterdam—Ruhrort—Bochum von ca. 3,50 RM.

« Die Erzzufuhren in unseren Häfen vom Oberrhein sind zahlenmässig annähernd gleich geblieben :

1913 :	225 702 t
1927 :	237 289 t
1928 :	228 665 t

« Trotz dieser Stetigkeit liegt hierin eine Verschlechterung gegenüber dem Vorkriegsverhältnis im Vergleich mit der Höhe des auf dem Rhein zu Tal gewanderten Erzes, wenn man in Betracht zieht, dass vor dem Kriege überhaupt keine Minette in Strassburg umgeschlagen worden ist, während im Jahre 1927 nach der Umschlagskonzentration in diesem Hafen 1,15 Millionen, im Berichtsjahre sogar 1,62 Millionen Tonnen von hier auf dem Wasserwege zum Versand gebracht wurden. Das nach unseren Häfen rheinabwärts herangebrachte Erz entstammte in der Vorkriegszeit nur dem Lahn- und Dillgebiet von Oberlahnstein sowie in kleineren Mengen der chemischen Industrie in Ludwigshafen und hat seine mengenmässige Höhe bis heute ungefähr beibehalten. Die Hauptmenge aller talwärts angefahrenen Erze gelangt aber nicht in unsere Häfen, sondern wird in den am Rhein gelegenen Werken verhüttet.

« Der grosse Rückgang des Erz- und Eisenumschlages in unseren Häfen hat das ansässige Speditions- und Umschlagsgewerbe schwer geschädigt.

« Es ist jedoch zu hoffen, dass im Gange befindliche Verhandlungen mit den Vereinigten Stahlwerken zu dem Erfolge führen werden, die Verladungen von Erzen über unsere Häfen allmählich wieder zu steigern. Ob jedoch die Speditionswelt hiervon einen wesentlichen Nutzen haben wird, erscheint fraglich.

e) Der Getreideverkehr.

« Der Getreideverkehr auf dem Rhein steht im Berichtsjahre unter dem Einfluss der günstigen Inlandsernte an Brotgetreide. Diese ist sowohl mengenmässig als auch in der Beschaffenheit die beste der Nachkriegsjahre gewesen. Der durchschnittliche Mehrertrag beläuft sich auf nahezu 20 %.

« Demgemäss ist die Gesamteinfuhr an Getreide auf dem Rhein über die Emmericher Grenze

von 1927 :	3 650 770 t
auf 1928 :	3 122 140 t

gesunken. Die Beteiligung der Duisburg-Ruhrorter Häfen an diesen Einfuhrmengen weist folgende Veränderung auf :

1927 :	386 053 t, d. i. 10,6 %
1928 :	291 044 t, d. i. 9,3 %

« An der Verringerung der Beteiligungsquote unserer Häfen trägt zur Hauptsache der Hafentarbeiterlohnkampf und die damit verbundene Stilllegung der Getreideumschlagsbetriebe Schuld. Denn die Verfrachtungen von Getreide nach den Niederrheinhäfen wurden fast ausschliesslich von der am Rheinschifferlohnkampf unbeteiligt gewesenen holländischen Fahrzeugen übernommen. Weitergearbeitet haben in dieser Zeit nur die an unseren Häfen ansässigen Mühlen. Die uns verloren gegangenen Mengen haben die Häfen Neuss, Krefeld, Uerdingen und Wesel, in denen keine Lohnkämpfe ausgetragen worden sind, übernommen. Der Getreideumschlag ist demnach nunmehr auf 30 % der Vorkriegshöhe (947 245 Tonnen) gesunken.

« An sich kann aber damit gerechnet werden, dass hinsichtlich der Strukturwandlung auf dem Gebiet des Getreideverkehrs zurzeit ein gewisser Beharrungszustand eingetreten ist. Jedenfalls sind die Einflussgebiete der Rhein- und Kanalhäfen nunmehr einigermaßen abgegrenzt; und die grosse Umwälzung, die sich nach dem Kriege zugunsten der vorgenannten Häfen abgespielt hat, dürfte ungefähr beendet sein. Die nach diesen Häfen abgewanderten Mengen sind unseren Häfen unwiderbringlich verloren gegangen. Diese Häfen haben indess nicht allein die in Duisburg nach dem Kriege ausgefallenen Mengen übernommen. Auch der Verkehr von den deutschen Nordseehäfen Bremen und Emden nach den nordwestlichen Verbrauchsgebieten auf dem Wasserwege hat sich von Jahr zu Jahr steigend belebt. So sind am Dortmund-Ems-Kanal in Saerbeck, Münster, Hamm und Dortmund beachtenswerte Getreideumschlagsziffern erzielt worden. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich die in der Vorkriegszeit für das Ruhrgebiet fast ausschliesslich in Duisburg umgeschlagenen Mengen in den letzten Jahren, zumal seit der Verdichtung des westdeutschen Kanalnetzes mehr und mehr auf den für den endgültigen Verbrauchsplatz am günstigsten gelegenen Binnenumschlagsplatz verteilt haben.

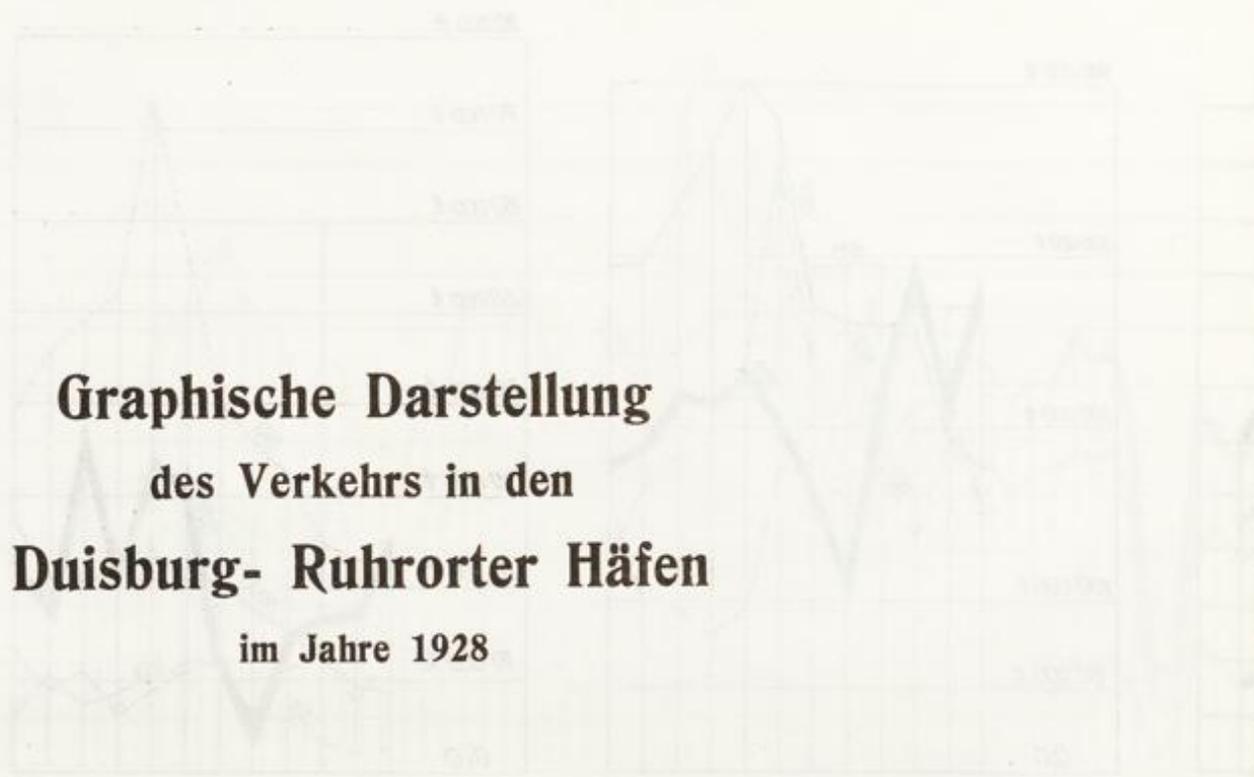
« Bei der Getreideeinfuhr selbst sind noch gewisse Verschiebungen in den Mengen hinsichtlich der Getreideart festzustellen. Die Höhe der Einfuhr an Brotgetreide hält sich in dem behandelten Einflussgebiet noch immer über der Vorkriegsziffer, da ja bekanntlich die Anbauflächen in Deutschland um 8 % kleiner sind als vor dem Kriege. Die Zahlen für Futtergetreide, Hafer und Gerste, sind dagegen fast auf die Hälfte herabgesunken. Das liegt einmal an der Verdrängung des Pferdes aus den Bergwerken und dem Transportgewerbe des Industriegebiets durch die motorische Kraft. Zum anderen kommt in dieser Veränderung zum Ausdruck, dass das Vorhalten von Schlachtvieh in den selbstversorgenden Kreisen der Arbeiter nicht mehr in dem Masse wie vor dem Kriege üblich ist. In der Getreideeinfuhr über Emmerich sind u. a. folgende Veränderungen eingetreten :

	1913	1927	Zu- oder Abnahme
Weizen :	2 106 004 t	2 493 508 t	+ 18 %
Roggen :	327 515 t	336 527 t	+ 3,5 %
Hafer :	473 836 t	250 439 t	- 47 %
Gerste :	659 395 t	311 993 t	- 53 %

« Für unsere Häfen sind diese Ziffern aus der sich auf Seite 56 befindenden Verkehrsübersicht ersichtlich.

« Nach den Erfolgen unserer tarifarischen Massnahmen durch die Rabattgewährung in der zweiten Hälfte des Jahres 1927 und zu Beginn des Jahres 1928 hätte erwartet werden können, dass einige verloren gegangene Versorgungsgebiete wiedergewonnen würden, und damit unsere Quote an der Getreideeinfuhr über den Rhein über das prozentuale Ergebnis des Jahres 1927 gesteigert würde. Der Erfolg wäre auch wahrscheinlich eingetreten, wenn nicht der Hafentarbeiterlohnkampf die erhofften Auswirkungen vernichtet hätte.

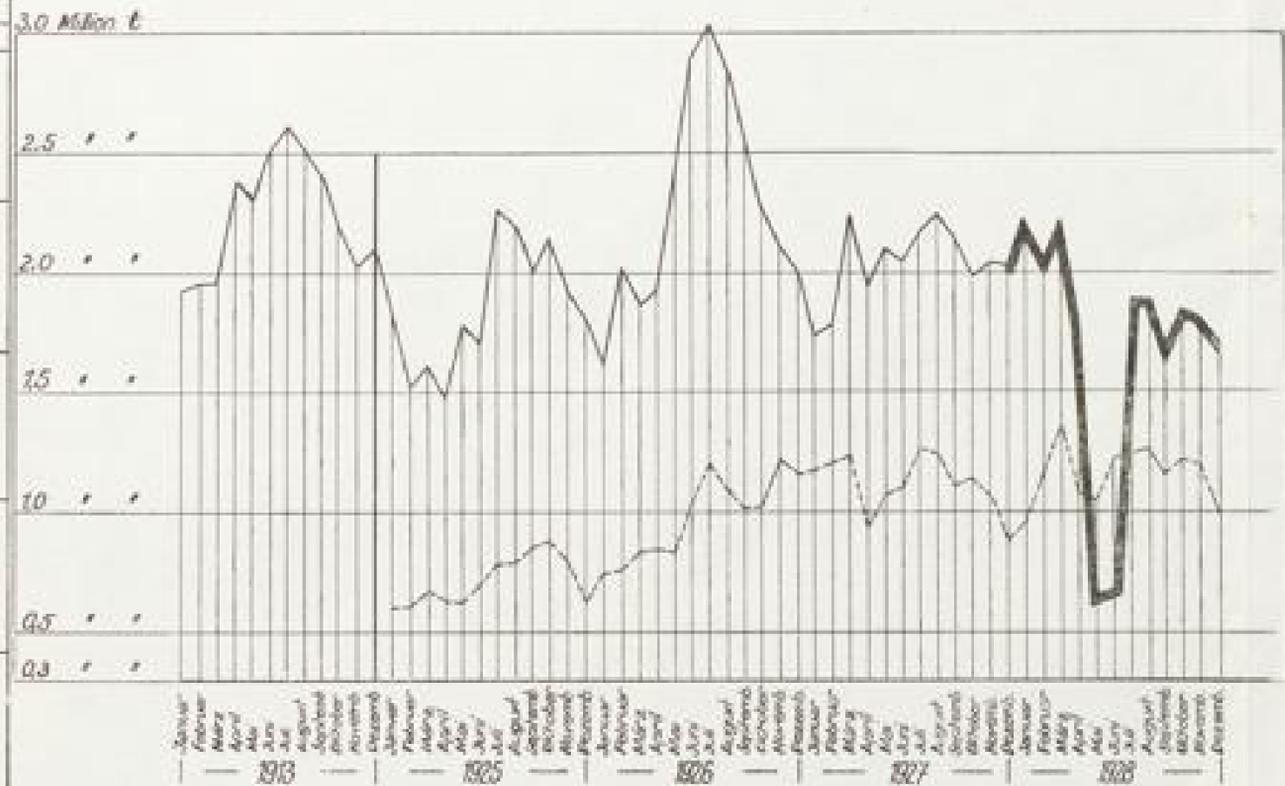
Graphische Darstellung
des Verkehrs in den
Duisburg- Ruhrorter Häfen
im Jahre 1928



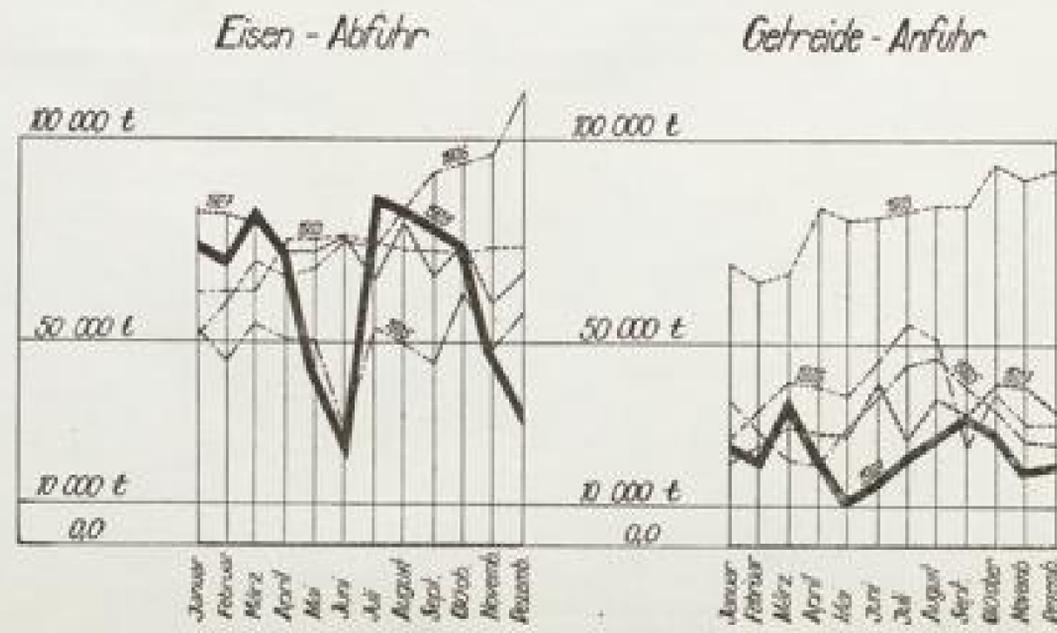
Verkehrsentwicklung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

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

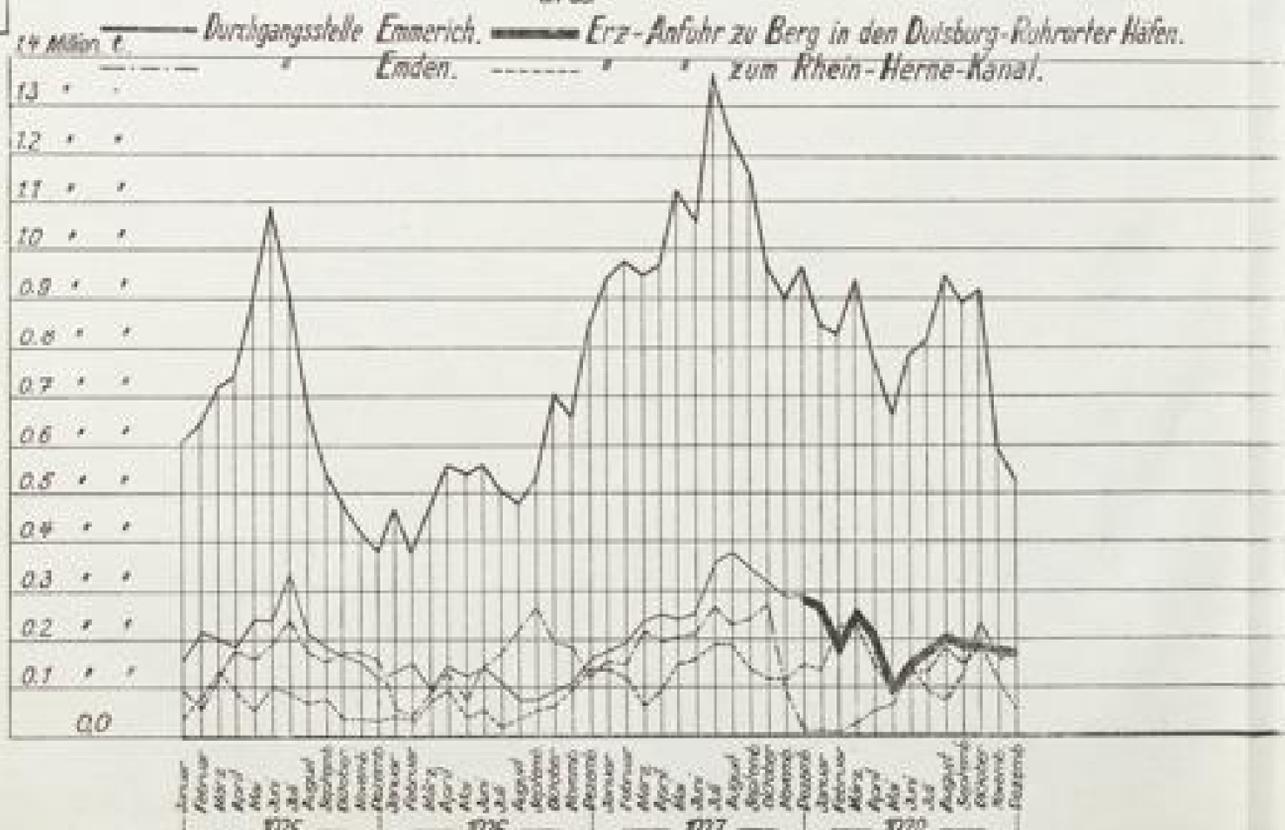
Güterarten	Jahr	Monate												Zusammen
		Januar	Februar	März	April	Ma	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
Kohlen-Anfuhr	1913	1.207.262	1.213.027	1.280.982	1.204.748	1.620.587	1.773.632	1.942.987	1.624.265	1.682.851	1.885.123	1.277.228	1.983.387	20.202.932
	1915	1.498.246	1.329.228	1.271.262	1.259.289	1.249.792	1.229.963	1.620.211	1.422.862	1.282.257	1.262.123	1.221.627	1.422.622	17.219.262
	1916	1.222.532	1.227.896	1.281.228	1.229.285	1.246.899	1.420.884	1.620.211	1.422.862	1.282.257	1.262.123	1.221.627	1.422.622	17.219.262
	1917	1.222.532	1.227.896	1.281.228	1.229.285	1.246.899	1.420.884	1.620.211	1.422.862	1.282.257	1.262.123	1.221.627	1.422.622	17.219.262
	1918	1.222.532	1.227.896	1.281.228	1.229.285	1.246.899	1.420.884	1.620.211	1.422.862	1.282.257	1.262.123	1.221.627	1.422.622	17.219.262
Eisen-Anfuhr	1913	62.251	62.287	62.289	37.420	37.428	76.282	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083
	1915	62.251	62.287	62.289	37.420	37.428	76.282	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1916	62.251	62.287	62.289	37.420	37.428	76.282	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1917	62.251	62.287	62.289	37.420	37.428	76.282	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1918	62.251	62.287	62.289	37.420	37.428	76.282	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
Getreide-Anfuhr	1913	63.272	64.182	64.182	38.182	38.182	76.364	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1915	63.272	64.182	64.182	38.182	38.182	76.364	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1916	63.272	64.182	64.182	38.182	38.182	76.364	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1917	63.272	64.182	64.182	38.182	38.182	76.364	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
	1918	63.272	64.182	64.182	38.182	38.182	76.364	74.963	37.083	37.083	37.083	37.083	37.083	
Erz-Anfuhr	1913	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	
	1915	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	
	1916	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	
	1917	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	
	1918	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	270.781	
Holz-Anfuhr	1913	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	
	1915	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	
	1916	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	
	1917	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	
	1918	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	27.822	
Gesamt-Verkehr	1913	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	
	1915	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	
	1916	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	
	1917	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	
	1918	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	1.824.294	



— Umschlag im Jahre 1918



Erz-Verkehr



« Ein Versuch der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer zu Duisburg-Wesel, die Reichsbahngesellschaft zur Schaffung eines Binnenumschlagstarifs für Getreidesendungen von unseren Häfen zu bewegen und dadurch das Einflussgebiet unserer Häfen zu verstärken, ist an der ablehnenden Stellungnahme der Reichsbahn gescheitert.

f) Der sonstige Verkehr.

« Unter dem weiteren Güterverkehr ist die gestiegene Holzanfuhr hervorzuheben. Sie zeigt folgende Ziffern :

1913 :	492 943 t
1926 :	89 154 t
1927 :	218 404 t
1928 :	259 385 t

« Die erfreuliche Zunahme gegenüber dem Jahre 1926 hat ihre Ursache zum grossen Teil in der günstigen Wirkung des Ausnahmetarifs 1 u, der ermässigte Anlauffrachten für Oberrhein- und Mainstationen für den Fall der Weiterbeförderung des Holzes auf dem Wasserwege vorsieht. Es handelt sich in der Hauptsache um Bau- und Nutzholz. Im Berichtsjahre ist allerdings ein kleiner Rückgang der Talzufuhren festzustellen. Weiterhin steigen die Zufuhren ausländischen Grubenholzes. Auch sind zum erstenmale wieder ausländische Holztransporte zur Herstellung von Zellstoff über unsere Häfen gegangen.

« Eine beträchtliche Zunahme weist die Anfuhr von Kies und Sand auf. Sie ist

von 1927 :	580 073 t
auf 1928 :	715 414 t

angewachsen. Infolge der mangelhaften Beschäftigung ihrer Krananlagen haben sich verschiedene Firmen mit Kiesbaggereien zusammengeschlossen, um sich die gestiegene Konjunktur im Kiesgeschäft zu Nutze zu machen.

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

1913 :	1 823 121 t
1927 :	1 681 083 t
1928 :	1 685 781 t

« Beim Vergleich mit den Vorkriegsziffern sind hiervon noch rund 112 000 t angefahrne Kohlen in Abzug zu bringen die grösstenteils aus dem Rhein-Herne-Kanal stammen und als Bunkerkohlen in unseren Häfen verbraucht werden. Mengemässig zugenommen haben hauptsächlich in der Abfuhr die künstlichen Düngemittel und in der Anfuhr Mineralöle und Salz.

« Der eigentliche Stückgutverkehr ist im Abnehmen begriffen. Hieran tragen in hohem Masse die vielen Seehafen-Ausnahmetarife für Ein- und Ausfuhr Güter Schuld, die nach Angabe der Reichsbahn zwar nur den Wettbewerb mit dem direkten Bahnverkehr mit ausländischen Seehäfen aufnehmen sollen, aber unzweifelhaft der Rheinschiffahrt einen Teil ihrer früheren Transporte fortnehmen und ausserdem die Frachtsätze von und nach den Rheinmündungshäfen aufs Äusserste herunterdrücken. An Tarifen, die unsere Hafenbelange schädigen, kommen hauptsächlich folgende in Frage :

Für Einfuhrgüter

der Ausnahmetarif 31 für Baumwolle, der A. T. 38 für Häute und Felle, der A. T. 58 für Reis, der A. T. 122 für Kaffee, der A. T. 181 für Rohkupfer und Metallabfälle und der A. T. 188 für eine ganze Anzahl Güter der Eisenbahntarifklasse A und B.

Für Ausfuhr Güter

der A. T. 59 für Bleimennige, der A. T. 145 für Essigsäure, der A. T. 173 für Malz und der A. T. 189 für Güter der Klasse A und B. Mit Ausnahme des A. T. 181, der von den deutschen Seehäfen nach einzelnen rheinisch-westfälischen Verbrauchsplätzen gilt, sind die Tarife für Westdeutschland auf Stationsfrachtsätzen aufgebaut. Die Frachtsätze stehen hinsichtlich ihrer Höhe in keinem Verhältnis zu den wirklichen Entfernungen der einzelnen Stationen nach den deutschen Seehäfen. Diese sind nach Angabe der Reichsbahn vielmehr den Bahnfrachten nach den ausländischen Seehafen-Stationen angeglichen, bewegen sich aber dadurch, fast stets um diejenige Höhe, die als Übernahmesatz für den gebrochenen Verkehr von den Rheinmündungshäfen in Frage käme. Ziffermässig kommt das im Rückgang des Güterbootsverkehrs, der fast ausschliesslich Stückgut bewältigt,

von 1927 : 295 981 t
auf 1928 : 155 550 t

zum Ausdruck. Auch der Rhein-See-Verkehr hat infolge des Rückganges des direkten Verkehrs mit unseren Nordseehäfen eine fühlbare Einbusse erlitten. Für seine Entwicklung ergibt sich folgendes Bild :

	Anzahl der Dampfer	Einfuhr	Ausfuhr
1927 :	662	88 880 t	55 273 t
1928 :	433	60 556 t	30 901 t

Der Gesamttrückgang beträgt 52 708 t».

30. Häfen zu Homberg.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	19 881	21 777	41 658	385 988	609 568	995 556	1 037 668
1927	25 890	16 851	42 741	375 872	625 132	1 001 804	1 044 545
Mithin 1928	mehr weniger	4 926	1 083	10 116	16 364	6 248	6 877
	6 009	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3⁰/₁₀₀, in der Abfuhr um 0,34⁰/₁₀₀, im ganzen um 0,70⁰/₁₀₀ abgenommen.

31. Häfen zu Hamborn.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	2 656 340	732 513	3 388 853	547 435	1 486 970	2 034 405	5 430 547
1927	3 666 744	701 963	4 368 707	700 247	1 384 782	2 085 029	6 453 736
Mithin 1928	mehr weniger	30 550	—	—	102 188	—	—
	1 010 404	—	979 854	152 812	—	50 624	1 023 189

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22 %, in der Abfuhr um 2 %, im ganzen um 16 % abgenommen.

Wesentliche Zu- bzw. Abnahme wiesen folgende Güter auf:

Zufuhr:	1928	1927	Zu- bzw. Abnahme
	t	t	
Erze	2 928 578	3 775 860	— 847 282
Kalksteine	143 683	206 005	— 62 322
Grubenholz	32 306	26 505	+ 5 801
Abfuhr:			
Kohlen und Koks	1 259 830	1 358 036	— 98 206
Eisen	614 940	629 724	— 14 784

Die Zufuhr an Erzen war durch den Streik in den schwedischen Erzgruben stark geschwächt; es wurde auf die im Jahre 1927 geschaffenen Lagervorräte stark zurückgegriffen. Der Bedarf an Kalksteinen wurde mehr als in 1927 aus dem Inlande und auf dem Bahnwege gedeckt. Der Talverkehr in Erz nahm infolge verstärkter Minettezufuhren von Strassburg zu.

In der Abfuhr von Kohlen machte sich neben erhöhtem Eigenbedarf die Konkurrenz der englischen und holländischen Kohle bemerkbar. Der erhöhte Export an Eisen zeigt die geringere Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes (weichende Konjunktur).

32. Hafen zu Walsum.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	1 311 526	428 999	1 740 525	200 985	846 385	1 047 370	2 787 895
1927	1 550 977	326 880	1 877 857	212 981	899 148	1 112 129	2 989 986
Mithin 1928	} mehr weniger						
	239 451	102 119	137 332	11 996	52 763	64 759	202 091

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7%, in der Abfuhr um 6%, im ganzen um 7% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	
Eisenerze	1 494 896	1 642 954	— 147 058
Abfuhr:			
Steinkohle	631 858	735 800	— 103 942

Ueber die Zu- oder Abnahme des Verkehrs gegenüber 1927 ist folgendes zu berichten:

Zufuhr. — Der Rückgang in der Zufuhr an Eisenerzen ist auf die lange Dauer des Streiks in den schwedischen Erzgruben zurückzuführen.

Abfuhr. — Die Abnahme der Steinkohlenabfuhr ist in der allgemein rückläufigen Konjunktur begründet.

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

den Gesamtverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen 1928 und 1927

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr in t		
	1913	1927 ¹⁾	1928
Ruhrorter Hafen	18 235 962,5	17 675 729	15 393 460
Duisburger Hafen	7 480 620,0	5 270 572	3 589 239
Hochfelder Hafen	1 107 515,0	1 384 603	1 250 411
Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen	27 262 176,5 ²⁾	24 698 525 ²⁾	20 524 144 ²⁾
Duisburger Rheinufer ³⁾	2 120 528,0	2 833 326	2 536 418
Verkehr im Stadtgebiet Duisburg	29 382 704,5 ²⁾	27 531 851 ²⁾	23 060 562 ²⁾
Rheinufer von Alsum-Hamborn-Walsum ⁴⁾	6 734 042,0	9 469 348	8 286 283
Hafen Rheinhausen	1 985 058,5	2 648 773	2 244 444
Verladestelle Diergardt	32 428,6	214 222	285 278
Homberg-Essenberger Rheinufer	175 296,8	155 206	125 259
Hafen Rheinpreussen	1 147 804,0	802 626	720 209
Verkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen insgesamt	39 457 334,4 ²⁾	40 822 026 ²⁾	34 722 035 ²⁾

und über den Schiffsverkehrsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen in den Jahren 1928 und 1927.

I. Eisenerz.⁵⁾

Name der Häfen und Ladestellen .	Zufuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t	zusammen 1928 t	1927 t
Ruhrorter Hafen	1 923 688	220 687	3 961	2 148 336	2 673 526
Duisburger Hafen	397 128	3 443	—	400 571	726 754
Hochfelder Hafen	483	16	—	499	3 768
Duisburg-Ruhrorter Häfen	2 321 299	224 146	3 961	2 549 406	3 404 048
Duisburger Rheinufer	1 243 921	274 609	—	1 518 530	1 822 857
Stadtgebiet Duisburg	3 565 220	498 755	3 961	4 067 936	5 226 905
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum	3 514 161	840 441	16 646	4 371 248	5 246 231
Hafen Rheinhausen	1 274 063	206 170	—	1 480 233	1 942 367
Homberg-Essenberger Rheinufer	873	—	—	873	378
Zusammen	8 354 317	1 545 366	20 607	9 920 290	12 415 881

1) Berichtigte Zahlen.

2) In der Gesamtsumme sind enthalten für 1913: 438 679 t Betriebskohlen für Dampfer.
1927: 367 620 t Betriebskohlen für Dampfer.
1928: 291 034 t Betriebskohlen für Dampfer.

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

4) Hamborner Werft, Häfen Alsum und Schweißern, Hafen Walsum, Maschinenpapierfabrik Walsum.

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

II. Getreide. ¹⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t	zusammen	
				1928 t	1927 t
Ruhrorter Hafen	20 428	316	209	20 953	13 693
Duisburger Hafen	251 670	17 287	871	269 828	371 207
Hochfelder Hafen	137	126	—	263	1 153
Duisburg-Ruhrorter Häfen	272 235	17 729	1 080	291 044	386 053
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ²⁾	24	1	—	25	8 436
Homburg-Essenberger Rheinufer	30 520	97	—	30 617	33 309
Zusammen.....	302 779	17 827	1 080	321 686	427 798

III. Holz. ³⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t	zusammen	
				1928 t	1927 t
Ruhrorter Hafen	108 907	34 022	130	143 059	100 222
Duisburger Hafen	51 607	19 673	—	71 280	68 067
Hochfelder Hafen	3 841	40 951	—	44 792	49 958
Duisburg-Ruhrorter Häfen	164 355	94 646	130	259 131	218 247
Duisburger Rheinufer	3 175	—	—	3 175	5 979
Stadtgebiet Duisburg	167 530	94 646	310	262 306	224 226
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ²⁾	174 113	32 973	1 358	208 444	164 273
Homburg-Essenberger Rheinufer	2 661	997	—	3 658	1 172
Hafen Rheinpreussen	1 898	6 094	—	7 992	8 593
Zusammen.....	346 202	134 710	1 488	482 400	398 264

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks. ⁴⁾

Name der Häfen und Ladestellen	Abfuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	zum Kanal t	zusammen	
				1928 t	1927 t
Ruhrorter Hafen	3 425 009	7 723 963	1 022	11 149 994	12 843 194
Duisburger Hafen	274 424	1 703 324	—	1 977 748	3 484 594
Hochfelder Hafen	800	803 832	—	804 632	769 024
Duisburg-Ruhrorter Häfen	3 700 233	10 231 119	1 022	14 223 408 ⁵⁾	17 464 432 ⁶⁾
Duisburger Rheinufer	—	—	—	—	—
Stadtgebiet Duisburg	3 700 233	10 231 119	1 022	14 223 408 ⁵⁾	17 464 432 ⁶⁾
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ²⁾	602 125	1 353 540	—	1 955 665	2 107 316
Verladestelle Diergardt	149 572	135 706	—	285 278	214 222
Hafen Rheinpreussen	233 429	463 066	—	696 495	782 800
Zusammen.....	4 685 359	12 183 431	1 022	17 160 846 ⁵⁾	20 568 770 ⁶⁾

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Name der Häfen und Ladestellen	Abfuhr				
	zu Berg t	zu Tal t	zum Kanal t	zusammen	
				1928 t	1927 t
Ruhrorter Hafen	54 325	647 445	871	702 641	782 843
Duisburger Hafen	13 021	6 946	—	19 967	27 821
Hochfelder Hafen	579	56 357	—	56 936	66 361
Duisburg-Ruhrorter Häfen	67 925	710 748	871	779 544	877 025
Duisburger Rheinufer	73 443	198 348	—	271 791	260 863
Stadtgebiet Duisburg	141 368	909 096	871	1 051 335	1 137 888
Rheinufer Alsum-Hamborn-Walsum ²⁾	87 132	953 496	17 420	1 058 048	963 841
Hafen Rheinhausen	45 861	370 864	61 162	477 887	412 412
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	—	—	—	—
Zusammen.....	274 361	2 233 456	79 453	2 587 270	2 514 141

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

2) Hamborner Werft, Häfen Alsum und Schweglern, Hafen Walsum, Maschinenpapierfabrik Walsum.

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

4) Güterverzeichnis der Zentral-Kommission 88 a — e.

5) Einschl. 291 034 t Betriebskohlen für Dampfer.

6) Einschl. 367 620 t Betriebskohlen für Dampfer.

33. Hafen zu Wesel.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	490 455	139 911	630 366	6 081	4 622	10 703	641 069
1927	222 810	549 203	772 013	1 193	657	1 850	773 863
Mithin 1928	267 645	—	—	4 888	3 965	8 853	—
} mehr } weniger	—	409 292	141 647	—	—	—	132 794

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18% ab-, in der Abfuhr um 48% zu-, im ganzen um 17% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr	1928 t	1927 t	Zu- od. Abnahme t
Getreide		64 758	57 892	+ 6 866
Holz		30 823	25 211	+ 5 612
Steine		504 468	668 439	- 163 971
	Abfuhr			
Steine		2 418	10	+ 2 408
Erde		4 322	688	+ 3 634
Eisen- und Stahlwaren		928	11	+ 917

34. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1928	14 406 788	15 299 291	29 706 079
1927	15 266 362	18 001 835	33 268 197
Mithin 1928	—	—	—
} mehr } weniger	859 574	2 702 544	3 562 118

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6%, in der Abfuhr um 15%, im ganzen um 11% abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr:	1928 t	1927 t	Zu- oder Abnahme t
Getreide		6 400	2 079	+ 4 321
Mehl		62 772	16 245	+ 46 527
Salz		22 958	76 030	- 53 072
Düngemittel		293 711	257 969	+ 35 742
Roheisen, Rohstahl		19 727	39 646	- 19 919
Steine		80 164	130 491	- 50 327
Steinkohlen	10 349 702	11 403 228	—	+ 1 053 526
Steinkohlenkoks	1 086 802	1 156 140	—	+ 69 338
Andere Rohstoffe	143 211	92 353	—	+ 50 858
Chemische Erzeugnisse	196 867	156 157	—	+ 40 710
Eisen- und Stahlwaren	1 213 900	1 156 991	—	+ 56 909

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

Abfuhr:

	t	t	t
Getreide	2 226 845	2 556 715	— 329 870
Getrocknete Hülsenfrüchte	137 728	30 970	+ 106 758
Düngemittel	141 353	73 782	+ 67 571
Zuckerrüben	202 454	162 592	+ 39 862
Holz	1 180 205	1 031 996	+ 148 209
Eisenerze	7 167 451	10 510 010	— 3 342 559
Schwefelkies	759 188	566 422	+ 192 766
Manganerze	67 790	97 513	— 29 723
Andere Erze	357 045	255 030	+ 102 015
Alteisen, Eisen- und Stahlbruch	42 645	83 161	— 40 516
Natürl. fester Asphalt	104 280	40 354	+ 63 926
Ableit. der Mineralöle	271 261	260 161	+ 11 100
Steinkohlen	942 717	524 271	+ 418 446
Andere Rohstoffe	275 376	326 773	— 51 397

Ueber den Rheinverkehr im Jahre 1928 ist dem Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für Rotterdam das Folgende entnommen:

« Im vergangenen Jahr war die transportierte Menge Massengüter erheblich geringer als im Jahre 1927. Der noch während eines grossen Teils des Jahres herrschende Streik in den schwedischen Erzhäfen und die Aussperrung in der deutschen Ruhrindustrie gegen das Ende des vorigen Jahres haben auf den Erztransport einen grossen Einfluss gehabt.

Das auf dem Rhein transportierte Quantum Erz ist gegenüber dem Jahre 1927 nicht unbedeutend zurückgegangen. Dagegen war der Grubenhölzer- und Papierholztransport etwas günstiger. Die Verladung von englischen Kohlen stromaufwärts war ungefähr die gleiche wie 1927. Sie war von keiner grossen Bedeutung.

Das Quantum der stromabwärts gehenden Güter erfuhr im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme von ca. 800.000 Tonnen.

Trotzdem jetzt schon viele Jahre hintereinander die Rheinschiffahrt nicht nutzbringend war und die Baupreise für neue Schiffe ziemlich hoch sind, werden doch neue Schiffe noch immer in grosser Zahl hinzugebaut. Dies geschieht jedoch nicht so sehr für Rechnung der Reedereien, die ihren Schiffspark kaum mehr ausdehnen, als vielmehr für Rechnung von Privatschiffern.

Zu Ende des Jahres glaubte man, für 1929 auf günstigere Verhältnisse rechnen zu dürfen.

Wichtig für die Rheinschiffahrt war auch die Verkürzung der Lade- und Löscheziten für die Binnenschiffahrt und die Erhöhung der Ueberliegegelder. Laut Beschluss des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. November 1928 wurde für dieses Gebiet mit Wirkung vom 1. Januar 1929 die Lad- und Löscheziten der Schiffe gleichfalls verkürzt. Unter der früheren Regelung wurden die Schiffe oft als Packhäuser benutzt, was von der Binnenschiffahrt lange Zeit bekämpft worden ist. Dies hat sich zur Zeit erheblich gebessert.

Ein für die Reedereien sehr schädlicher Faktor bleiben der Wettbewerb der deutschen Eisenbahnen und die Ausnahmetarife für die deutschen Seehäfen; ein grosser Teil der Transporte, die sonst ihren Weg längs des Rheines nehmen könnten, wird ihm so entzogen. Es entstand denn auch gegen das Ende des Jahres grosse Beunruhigung in den Kreisen der Rheinreedereien, als bekannt wurde, dass die deutschen und die belgischen Eisenbahnen Uebereinstimmung über die Sondertarife für den Bahntransport zu erzielen versuchten, um den Transitverkehr in deutschen Kohlen über Antwerpen zu steigern und hiervon einen bedeutenden Teil per Bahn zu befördern. Die deutsche Reichsregierung hat aber diesen Ausnahmetarifen ihre Genehmigung vorenthalten; doch hat sich wiederum aufs deutlichste gezeigt, welche Gefahren die Rheinschiffahrt, die sich doch schon in einer sehr heiklen Lage befindet, bedrohten ».

54. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1928	1 833 817	619 440	2 453 257
1927	1 747 250	552 710	2 299 960
Mithin 1928	mehr weniger	86 567 —	66 730 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4 %, in der Abfuhr um 12 %, im ganzen um 7 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928 t	1927 t	Zu- oder Abnahme t
Düngemittel	29 735	18 458	+ 11 277
Steine	205 639	188 744	+ 16 895
Steinkohlen	732 214	698 672	+ 33 542
Zement	101 082	146 194	— 45 112
Holz	5 060	9 872	+ 4 812
Chemische Erzeugnisse	57 872	59 128	— 1 256
Teer, usw.	84 309	94 451	— 10 142
Eisen- und Stahlwaren	354 206	292 771	+ 61 435
Abfuhr:			
Mehl	13 666	23 003	— 9 337
Zucker	28 816	18 390	+ 10 526
Zellstoff	18 873	14 199	+ 4 674
Alteisen, Eisen- u. Stahlbruch .	18 442	38 997	— 20 555
Petroleum u. andere Mineralöle	123 241	119 014	+ 4 227

Hafen zu Vlaardingen.

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	—	175 233	175 233	2 240 135	—	2 240 135	2 415 368
1927	—	242 808	242 808	2 213 511	—	2 213 511	2 456 319
Mithin 1928	mehr weniger	— 67 575	— 67 575	26 624 —	— —	26 624 —	— 40 951

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28% ab-, in der Abfuhr um 1% zu-, im ganzen um 2% abgenommen.

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist, wären besonders zu erwähnen:

	Zufuhr	1928	1927	Zu- od. Abnahme
		t	t	t
Salz.....		13 479	10 690	+ 2 789
Düngemittel.....		13 300	7 535	+ 5 765
Steinkohlen.....		105 071	130 192	- 25 121
Schlacken.....		13 200	54 877	- 41 677
	Abfuhr			
Düngemittel.....		13 802	4 998	+ 8 804
Petroleum.....		19 791	3 319	+ 16 472
Derivate der Mineralöle.....		11 739	8 318	+ 3 421
Andere Rohstoffe.....		6 154	3 078	+ 3 076
Teer.....		1 597	—	+ 1 597

59. Hafen von Antwerpen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1928	(3 384 621) 3 303 994	2 022 085 (2 017 773)	5 326 079 (5 402 394)
1927	3 490 624 (3 647 918)	2 245 884 (2 136 874)	5 736 508 (5 784 792)
Mithin 1928	mehr (—) weniger 186 630 (263 297)	(—) (—) 223 799 (119 101)	(—) (—) 410 429 (382 398)

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 %, in der Abfuhr um 10 %, im ganzen um 7 % abgenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegen 1927 zu verzeichnen ist,¹⁾ wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Düngemittel.....	(642 398) 605 525	(365 707) 375 270	+ (276 691) + 230 255
Roheisen, Rohstahl.....	(147 030) 7 932	(99 470) 34 757	+ (47 560) — 26 825
Luppen aus Eisen und Stahl.....	(—) 150 041	(161 952) 189 566	— (161 952) — 39 525
Steine.....	(74 236) 200 732	(33 467) 119 129	+ (40 769) + 81 603
Steinkohlen.....	(1 212 336) 929 819	(1 595 056) 1 334 244	— (382 720) — 404 425
Steinkohlenbriketts.....	(51 336) 52 994	(61 353) 60 286	— (10 017) — 7 292
Zement.....	(103 995) 118 938	(127 282) 135 377	— (23 287) — 16 439
Andere Rohstoffe.....	(6 285) 12 341	(39 929) 49 514	— (33 644) — 37 173

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

Abfuhr:

	t	t	t
Getreide	(1 108 568)	(1 404 197)	— (195 629)
	994 399	1 336 008	— 341 609
Eisenerze	(112 472)	(49 079)	+ (63 393)
	119 732	59 180	+ 60 552
Schwefelkies	(—)	(—)	(—)
	12 572	26 901	— 14 329
Zinkerze	(106 034)	(109 949)	— (3 914)
	83 037	60 630	— 22 407
Manganerze	(141 660)	(85 105)	+ (56 555)
	143 264	93 473	+ 43 791
Roheisen, Rohstahl	(14 849)	(13 789)	+ (1 060)
	12 038	25 934	— 13 896
Steine	(9 573)	(23 869)	— (14 296)
	72 189	85 567	— 13 378
Petroleum	(17 645)	(44 803)	— (27 158)
	42 691	18 616	+ 24 075
Andere chemische Erzeugnisse .	(23 741)	(11 086)	+ (12 655)
	20 608	15 161	+ 5 447
Ziegelsteine	(1)	(2 309)	— (2 308)
	15 356	25 194	— 9 838
Eisen- und Stahlwaren	(7 046)	(18 056)	— (11 010)
	11 760	30 376	— 18 616

60. Hafen zu Gent.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1928	1 014 187 (713 730)	337 941 (209 137)	1 352 128 (922 867)
1927	1 065 486 (805 817)	528 303 (410 591)	1 593 789 (1 216 408)
Mithin 1928	—	—	—
mehr	—	—	—
weniger	51 299 (92 087)	190 362 (201 454)	241 661 (293 541)

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 %, in der Abfuhr um 35 %, im ganzen um 15 % abgenommen.

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

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Zufuhr:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Düngemittel	(88 092)	(103 383)	— (15 291)
	130 620	115 766	+ 14 854
Luppen aus Eisen und Stahl ..	(—)	(80 874)	— (80 874)
	220 746	83 147	+ 137 599
Steine	(—)	(—)	(—)
	56 103	29 924	+ 26 179
Steinkohlen	(327 158)	(597 349)	— (270 191)
	527 934	780 922	— 252 988
Eisen- und Stahlwaren	(7 816)	(28 585)	— (20 769)
	35 463	8 442	+ 27 021
Abfuhr:			
Düngemittel	(8 346)	(2 260)	+ (6 086)
	25 662	146 642	— 120 980
Eisenerze	(54 949)	(82 040)	— (27 091)
	138 711	185 800	— 47 089
Alteisen, Eisen u. Stahlbruch...	(37 954)	(67 071)	— (29 117)
	56 920	125 600	— 68 680
Steinkohlen	(800)	(3 130)	— (2 330)
	29 600	18 840	+ 10 760

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

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

Der Getreideverkehr in wichtigen deutschen Rheinhäfen im Jahre 1928 und 1927.
(Nach Mitteilungen der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel.)

Arten	Zufuhr			Abfuhr			Zufuhr			Abfuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zus. t	zu Berg t	zu Tal t	zus. t	zu Berg t	zu Tal t	zus. t	zu Berg t	zu Tal t	zus. t
	Karlsruhe						Mannheim					
Weizen und Spelz	25558,0	958	25516,0	70,0	220,0	290,0	491378,0	1709,0	493087,0	33441,0	13911,0	47352,0
Roggen	249,0	—	249,0	—	—	—	1007,0	1,0	1008,0	265,0	538,0	803,0
Hafer	1062,0	—	1062,0	—	—	—	11955,0	10,0	11965,0	5315,0	272,0	5587,0
Gerste	14061,0	108	14169,0	165,0	949,0	1114,0	21441,0	1036,0	22477,0	6125,0	1751,0	7876,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	58,0	—	58,0	40,0	—	40,0	55171,0	17,0	55188,0	650,0	2669,0	3319,0
Mais	7323,0	—	7323,0	112,0	—	112,0	64583,0	100,0	64683,0	12088,0	1262,0	13350,0
Zusammen	48311,0	1066	49377,0	387,0	1169,0	1556,0	645535,0	2873,0	648408,0	57884,0	20403,0	78287,0
Im Vorjahre	58406,0	—	58406,0	—	388,0	388,0	852849,0	548,0	853397,0	90236,0	12553,0	102789,0
	Ludwigshafen ¹⁾						Mainz					
Weizen und Spelz	152408,0	—	154166,5	15565,0	1729,5	21648,5	7071,0	360,0	7431,0	728,0	1,0	729,0
Roggen	938,5	—	938,5	—	112,0	112,0	110,0	130,0	240,0	—	108,0	108,0
Hafer	1500,5	—	1500,5	785,0	85,0	870,0	8393,0	1339,0	9732,0	752,0	—	752,0
Gerste	11797,0	1107,5	13167,5	599,0	869,0	1468,0	2289,0	307,0	2596,0	220,0	36,0	256,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	2358,0	7,0	2365,0	156,0	227,0	383,0	1019,0	—	1019,0	—	25,0	25,0
Mais	6009,5	—	6009,5	855,0	—	855,0	1403,0	50,0	1453,0	80,0	—	80,0
Zusammen	175011,5	1114,5	178147,5	17960,0	3022,5	25336,5	20285,0	2186,0	22471,0	1780,0	170,0	1950,0
Im Vorjahre	200964,0	285,5	202339,5	11763,5	8234,5	23116,0	26949,0	2298,0	29247,0	1043,0	607,0	1650,0
	Köln						Neuss					
Weizen und Spelz	155538,0	2927,5	158465,5	16229,0	21230,0	37459,0	123811,5	292,5	124104,0	5269,0	527,0	5796,0
Roggen	14788,0	423,0	15211,0	4090,5	2545,5	6636,0	24434,5	600,0	25034,0	—	1,5	1,5
Hafer	14429,0	177,0	14606,0	275,0	186,0	461,0	2911,0	—	2911,5	138,0	—	138,0
Gerste	14072,0	2779,5	16851,5	179,0	2639,5	2818,5	4806,5	—	4806,0	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	4068,0	347,0	4415,0	544,5	184,5	729,0	4,0	—	4,0	—	—	—
Mais	16939,0	55,0	16994,0	69,0	17,0	86,0	5372,0	—	5372,0	—	—	—
Zusammen	219834,0	6709,0	226543,0	21387,0	26802,5	48189,5	161339,5	892,5	162232,0	5407,0	528,5	5935,5
Im Vorjahre	234818,0	6155,0	240973,0	11633,0	11280,5	22913,5	181926,5	371,0	182297,5	523,5	—	523,5
	Düsseldorf						Krefeld					
Weizen und Spelz	228315,5	1146,5	229462,0	40,0	2639,0	2679,0	76571,0	2206,5	78777,5	283,0	503,0	786,0
Roggen	2755,5	—	2755,5	0,5	—	0,5	10799,0	750,5	11549,5	150,0	250,5	400,5
Hafer	21125,0	464,5	21589,5	1287,5	199,5	1487,0	6132,0	54,5	6186,5	147,5	0,5	148,0
Gerste	22591,0	7952,5	30543,5	139,0	100,5	239,5	22054,5	15,0	22069,5	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	25534,0	131,5	25665,5	10,5	96,5	107,0	1323,5	0,5	1324,0	29,5	13,5	43,0
Mais	20976,5	—	20976,5	—	198,5	198,5	11702,0	—	11702,0	50,5	—	50,5
Zusammen	321297,5	9695,0	330992,5	1477,5	3234,0	4711,5	128582,0	3027,0	131609,0	660,5	767,5	1428,0
Im Vorjahre	321179,0	9637,5	330816,5	533,0	318,3	851,5	159421,0	2106,0	161527,0	338,0	31,0	369,0
	Uerdingen						Duisburg-Ruhrort ²⁾					
Weizen und Spelz	405,0	30,0	435,0	—	—	—	104175,0	3605,0	107983,0	5834,0	50,0	5959,0
Roggen	1628,0	—	1628,0	—	3,0	0,3	65586,0	5767,0	71922,0	1530,0	—	1747,0
Hafer	645,0	334,0	979,0	—	—	—	29709,0	2594,0	32605,0	427,0	—	435,0
Gerste	38907,5	329,0	39236,5	—	708,0	708,0	38073,0	5715,0	43788,0	635,0	—	1061,0
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	552,0	—	552,0	—	—	—	8370,0	48,0	8424,0	—	40,0	40,0
Mais	500,0	—	500,0	—	—	—	26322,0	—	26322,0	982,0	—	982,0
Zusammen	42637,5	693,0	43330,5	—	711,0	711,0	272235,0	17729,0	291044,0	9408,0	90,0	10224,0
Im Vorjahre	47193,5	420,0	47613,5	12,0	0,5	12,5	368697,0	16855,0	386053,0	4196,0	992,0	6103,0
	Wesel											
Weizen und Spelz	6 004,5 ³⁾	35,0 ⁴⁾	6 039,5 ³⁾	108,5 ⁶⁾	— ⁷⁾	108,5 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—
Roggen	2 504,0	—	2 504,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hafer	6 972,5	—	6 972,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	31 092,5	124,0	31 216,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1 623,5	129,5	1 753,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais	15 503,5	—	15 503,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	63 700,5	288,5	63 989,0	108,5	—	108,5	—	—	—	—	—	—
Im Vorjahre	58 215,0	246,0	58 461,0	30,0	—	30,0	—	—	—	—	—	—

¹⁾ In den Gesamtzahlen für Zufuhr bzw. Abfuhr ist die Zufuhr bzw. Abfuhr im Nahverkehr mit enthalten.

²⁾ In den Gesamtzahlen für Zufuhr bzw. Abfuhr ist die Zufuhr bzw. Abfuhr vom (zum) Rhein-Herne-Kanal mit enthalten. ³⁾ Zufuhr zu Berg. ⁴⁾ Zufuhr zu Tal. ⁵⁾ Zufuhr zus. ⁶⁾ Abfuhr zu Berg. ⁷⁾ Abfuhr zu Tal. ⁸⁾ Abfuhr zus.

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahre 1928.

Hüninger Kanal (Schleuse bei Hünigen).

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	410 425	—	410 425	—	39 025	39 025	449 450
1927	216 606	—	216 606	—	7 378	7 378	223 984
Mithin 1928	193 819	—	193 819	—	31 647	31 647	225 466
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 89 %, in der Richtung von dem Rhein her um 429 %, im ganzen um 101 % zugenommen.

Main (Schleuse zu Kostheim).

Jahr	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	kann nicht angegeben werden ¹⁾		1 110 666	kann nicht angegeben werden ¹⁾		3 726 123	4 836 789
1927	kann nicht angegeben werden ¹⁾		1 103 960	kann nicht angegeben werden ¹⁾		3 635 442	4 739 402
Mithin 1928	—	—	6 706	—	—	90 681	97 387
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 0,60 %, in der Richtung von dem Rhein her um 2 %, im ganzen um 2 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist¹⁾, wären besonders zu erwähnen:

Nach dem Rhein hin:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Getreide	38 126	32 398	+ 5 728
Düngemittel	131 549	93 007	+ 38 542
Holz	287 879	256 807	+ 31 072
Eisenerz	22 811	10 643	+ 12 168
Schwefelkies	54 470	30 255	+ 25 215
Bleierze	—	64 695	— 64 695
Alteisen	45 376	39 456	+ 5 920
Steine	28 698	—	+ 28 698
Steinkohlen	2 405	5 161	— 2 756
Erden	199 341	309 923	— 110 482
Schlacken	39 949	—	+ 39 949
Salzsäure	60 638	2 169	+ 58 469
Chemische Erzeugnisse	32 335	65 850	— 33 495
Stückgüter	55 395	71 125	— 15 730

¹⁾ Es kann jedoch angenommen werden, dass es sich fast ausschließlich um Verkehr zu Tal handelt.

²⁾ Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.

Von dem Rhein her:	t	t	t
Getreide	151 744	195 300	— 43 556
Holz	111 447	101 542	+ 9 905
Schwefelkies	121 795	135 163	— 13 368
Steinkohlen	1 904 632	1 852 812	+ 51 820
Braunkohlenbriketts	180 021	134 099	+ 45 922
Erden	499 357	448 217	+ 51 140
Teer, Teeröl u. ihre Derivate ..	20 840	11 596	+ 9 244
Chemische Erzeugnisse	31 187	30 568	+ 619
Eisen- und Stahlwaren	76 677	111 808	— 35 131
Ziegelsteine	—	35 433	— 35 433

Die Verkehrsziffern der Mainhäfen Frankfurt a./Main und Aschaffenburg sind zu spät eingetroffen um hier noch besprochen werden zu können, sind aber auf der Seite 77 (Schiffsverkehr) und zwischen den Seiten 266 und 267 (Güterverkehr) noch nachträglich angegeben.

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

J a h r	Nach dem Rhein hin		Zusammen	Von dem Rhein her		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	3 498 713	7 222 257	10 720 970	492 648	2 481 806	2 974 454	13 695 424
1927	3 741 227	6 873 981	10 615 208	2 452 593	392 904	2 845 497	13 460 705
Mithin 1928	{ mehr weniger		105 762	—	2 088 902	128 957	234 719
	242 514	—	—	1 959 945	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Rhein hin um 0,9 %, in der Richtung von dem Rhein her um 5 %, im ganzen um 2 % zugenommen.

Unter den Gütern, für welche eine Zu- oder Abnahme gegenüber 1927 zu verzeichnen ist²⁾, wären besonders zu erwähnen:

Nach dem Rhein hin:	1928	1927	Zu- oder Abnahme
	t	t	t
Getreide	8 939	1 131	+
Zucker	77 558	38 307	+
Kalidünger	187 362	167 461	+
Steinkohlen	9 273 734	9 185 192	+
Steinkohlenkoks	313 436	452 930	—
Zement	70 010	87 771	—
Teer	148 713	144 656	+
Eisen- und Stahlwaren	504 550	396 342	+
Von dem Rhein her:			
Getreide	217 006	229 670	—
Andere Nahrungsmittel	51 115	30 637	+
Dünger	83 838	31 101	+
Holz	95 491	80 064	+
Erze	1 633 966	1 598 603	+
Alteisen	40 518	92 838	—
Braunkohlenbriketts	20 211	5 760	+
Erden	388 632	301 529	+
Salzsäure	76 490	—	+
Eisen- und Stahlwaren	114 638	150 022	—
Andere Fertigerzeugnisse	51 339	99 914	—

¹⁾ Der Verkehr nach Mühlheim a./Ruhr ist hierin einbegriffen.

²⁾ Einzelheiten über die Gründe der Zu- oder Abnahme des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Vorjahre liegen leider noch nicht vor.

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		
1928	kann nicht angegeben werden		406 310	kann nicht angegeben werden		1 725 150	2 131 460
1927	kann nicht angegeben werden		356 490	kann nicht angegeben werden		1 859 580	2 216 070
Mithin 1928	mehr	—	49 820	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	134 430	84 610

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Neder-Rijn hin um 14 % zu-, in der Richtung von dem Neder-Rijn her um 7 % ab-, im ganzen um 4 % abgenommen.

Merwede-Kanal

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen.

J a h r	Von der Waal her		Zusammen t	Nach der Waal hin		Zusammen t	Gesamt- verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	kann nicht angegeben werden		411 775	kann nicht angegeben werden		267 474	679 249
1927	kann nicht angegeben werden		582 250	kann nicht angegeben werden		355 993	938 343
Mithin 1928	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	170 575	—	—	88 519	259 094

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 29 %, in der Richtung nach der Waal hin um 25 %, im ganzen um 27 % abgenommen.

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

J a h r	Von der Waal her		Zusammen t	Nach der Waal hin		Zusammen t	Gesamt- verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1928	kann nicht angegeben werden		3 763 253	kann nicht angegeben werden		1 064 639	4 827 892
1927	kann nicht angegeben werden		2 062 519	kann nicht angegeben werden		640 491	2 703 010
Mithin 1928	mehr	—	1 700 754	—	—	424 148	2 124 882
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Richtung von der Waal her um 82 %, in der Richtung nach der Waal hin um 66 %, im ganzen um 79 % zugenommen.

Keulsche 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		
1928	kann nicht angegeben werden		260 023	kann nicht angegeben werden		221 824	481 847
1927	kann nicht angegeben werden		182 605	kann nicht angegeben werden		897 621	1 080 226
Mithin 1928	mehr	—	77 418	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	675 797	598 379

Der Verkehr hat sonach in der Richtung nach dem Lek hin um 42 % zu-, in der Richtung von dem Lek her um 75 % ab-, im ganzen um 55 % abgenommen.

IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

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

Nachweisungen über die Zahl der in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen sowie in den belgischen Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge und der Gesamtgütermengen sind in den Beilagen 1 und 2 zu IVB, a und IV B, b S. 272 u. 298 enthalten.

Nur bei Häfen mit * enthalten diese Zahlen Personenschiffe; nur bei Häfen mit † enthalten sie Schlepper.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1928	darunter Dampf- schiffe	1927	darunter Dampf- schiffe	1928	darunter Dampf- schiffe	1927	darunter Dampf- schiffe
Basel*	64	22	1 254	480	665	22	1 690	480
Strassburg	4 179	228	3 612	149	4 078	225	3 578	160
Kehl	1 802	242	2 000	189	1 802	242	1 995	187
Lauterburg	168	—	118	—	161	—	117	—
Karlsruhe	3 151	454	2 864	407	3 110	455	2 880	397
Mannheim	9 192	1 312	10 561	1 329	8 336	1 347	9 956	1 424
Ludwigshafen*	6 950	1 167	7 100	1 280	7 183	1 171	7 429	1 276
Worms	3 403	1 720	3 627	1 870	3 419	1 721	3 633	1 866
Gernsheim	1 485	264	1 187	342	1 475	263	1 179	345
Mainz	6 397	2 416	6 995	2 735	6 338	2 411	6 985	2 727
Wiesbaden*	1 432	600	1 546	642	1 423	595	1 538	635
Budenheim	454	117	378	80	454	117	378	79
Bingen	2 014	1 484	2 157	1 548	2 014	1 487	2 158	1 548
Oberlahnstein*	1 529	728	1 250	393	1 520	723	1 233	384
Koblenz*	2 472	1 209	2 811	1 402	2 460	1 205	2 757	1 357
Beuel	702	12	436	—	702	12	436	—
Wesseling	2 617	88	2 219	63	2 607	86	2 204	59
Köln*	6 894	2 525	7 486	2 741	6 865	2 517	7 452	3 812
Leverkusen*	2 251	760	2 252	792	2 250	760	2 245	789
Benrath*	2 705	808	1 743	628	2 698	806	1 734	626
Neuss	2 827	856	3 084	912	2 812	851	3 067	906
Düsseldorf*	5 937	2 589	6 375	2 882	5 905	2 581	6 354	2 876
Krefeld*	5 130	2 337	5 342	2 455	5 117	2 336	5 316	2 439
Uerdingen	2 479	1 794	2 588	1 954	2 473	1 790	2 570	1 937
Rheinhausen	2 698	95	2 898	98	2 698	95	2 886	97
Duisburg*†	44 629	1 777	50 829	2 809	39 942	1 764	50 549	2 833
Homburg	1 883	—	2 237	1	1 894	13	2 221	1
Hamborn*	6 360	184	6 998	79	6 397	226	6 991	79
Walsum	2 974	134	3 115	215	2 966	133	3 105	211
Orsoy*	694	4	764	9	686	4	764	9
Rheinberg	555	5	497	2	554	5	496	2
Wesel*	2 519	601	3 217	561	2 491	596	3 204	559
Emmerich*	1 724	856	1 190	—	1 802	949	—	—
Cleve	832	127	687	—	818	126	—	—
Antwerpen	4 808	272	5 554	251	1 550	139	2 177	137
Gent	1 241	—	1 074	—	152	—	292	—
Brüssel	7	—	12	—	84	—	43	—
Seebrügge	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere belgische Häfen...	3 972	—	3 993	1 246	822	—	942	—

2. Schiffsverkehr an einzelnen Durchgangsstellen.

a) Brücken.

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen: Dampfer	Schlepp- kähne	Segel- schiffe	Zusammen: Schleppkähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
H ün i n g e n :							
zu Berg	1	23	24	44	—	44	68
zu Tal	1	342	343	378	—	378	721
Zusammen...	2	365	367	422	—	422	789
gegen 1927...	24	837	861	1 953	27	1 980	2 841
M a x i m i l i a n s a u :							
zu Berg	82	4 102	4 184	6 481	62	6 543	10 727
zu Tal	82	4 031	4 113	6 391	52	6 443	10 556
Zusammen...	164	8 133	8 297	12 872	114	12 986	21 283
gegen 1927...	57	7 700	7 757	11 910	132	12 042	19 799
S p e y e r :							
zu Berg	205	4 270	4 475	6 853	210	7 063	11 538
zu Tal	202	4 588	4 790	6 481	210	6 691	11 481
Zusammen...	407	8 858	9 265	13 334	420	13 754	23 019
gegen 1927...	191	7 272	7 463	12 384	1 095	13 479	20 942
K o b l e n z :							
zu Berg	2 490	7 998	10 488	19 941	4	19 945	30 433
zu Tal	2 512	7 900	10 412	19 976	104	20 080	30 492
Zusammen...	5 002	15 898	20 900	39 917	108	40 025	60 925
gegen 1927...	4 734	15 819	20 553	39 738	103	39 841	60 394

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1928 12 344 mal geöffnet, mithin tägl. im Durchschnitt 34 mal.

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

Durchgefahrene Schiffe	1928	1927	1926	1925	1924	1923
Rheinschiffe	980	5 296	17 362	12 183	11 179	6 514
Sonstige Flußschiffe	1 087	1 422	1 439	1 757	1 659	1 482
Flussdampfschiffe	5 413	12 438	27 788	22 063	19 603	14 564
Seeschiffe	1 438	1 688	1 463	1 477	1 091	762
Zusammen...	8 918	20 844	48 052	37 480	33 532	23 322
Durchschnittlich in 24 Stunden.	24	57	152	103	92	64

IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

2. b) Deutsch-niederländische Grenze.

Die Zahl der beladen und unbeladen zu Berg und zu Tal über die deutsch-niederländische Grenze gegangenen Schiffe mit Angabe des Heimatstaates und der Schiffsgattung ist in der Beilage zu IV B a 2, S. 311 zusammengestellt.

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

	1928	gegen 1927
zu Berg...	44 918 Schiffe	45 948 Schiffe
zu Tal...	45 411 »	45 718 »
zusammen...	90 329 Schiffe	91 666 Schiffe.

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

im Jahre 1928:	19 743 von insgesamt	89 603 = 22%
im Jahre 1927:	17 761 von insgesamt	90 886 = 19%

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

57 421 = 63,6 % (62,87%) ¹⁾	die niederländische Flagge,
16 775 = 18,6 % (19,70%)	Flaggen deutscher Staaten,
12 562 = 13,9 % (13,41%)	die belgische Flagge,
2 745 = 3 % (3,09%)	die französische Flagge,
681 = 0,75% (0,69%)	die schweizerische Flagge,
142 = 0,15% (0,24%)	die luxemburgische Flagge,
3 = — (0,01%)	die britische Flagge.

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

zu Berg	43 863 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	616
zu Tal	44 686 » » » » » » »	545
Zusammen 1928	88 549 Schiffe, » » » » » » »	1161
gegen 1927	90 661 » » » » » » »	1286

Sonach 1928 weniger 2 112 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr 125 weniger.

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

im Jahre 1928:	19 452 von insgesamt	87 830 = 22%
» » 1927:	17 581 » »	89 891 = 19%

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

52 260 = 63,54 % (63,00%) ¹⁾	die niederländische Flagge,
16 656 = 18,81 % (19,76%)	die Flagge deutscher Staaten,
12 344 = 13,94 % (13,50%)	» belgische Flagge,
2 517 = 2,84 % (2,84%)	» französische Flagge,
666 = 0,75 % (0,67%)	» schweizerische Flagge,
103 = 0,11 % (0,22%)	» luxemburgische Flagge,
3 = 0,01 % (0,01%)	» britische Flagge.

¹⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1927 dar.

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

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

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken:

Der Verkehr des Hüniger Kanals hat in der Schiffszahl um 107% und in der Tragfähigkeit um 106% zugenommen.

Der Verkehr auf dem Main weist eine kleine Abnahme in der Schiffszahl (6%), andererseits aber eine sehr kleine Zunahme in der Tragfähigkeit (2%) auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals (einschl. Mülheim) ist fast der gleiche geblieben: die Schiffszahl hat um 1%, die Tragfähigkeit um 5% zugenommen.

Während der Verkehr der Gelderschen Yssel und der Keulschen Vaart abgenommen hat (Geldersche Yssel: Schiffszahl 3%; Tragfähigkeit 5%) (Keulsche Vaart: Schiffszahl 17%; Tragfähigkeit 19%) weisen der Merwede-Kanal (Schiffszahl + 0,6%; Tragfähigkeit + 6%), der Zuid-Beveland-Kanaal (Schiffszahl 1%; Tragfähigkeit 2%) und der Walcheren Kanal (Schiffszahl 1,7%; Tragfähigkeit 7,2%, eine Zunahme auf.

Schiffsverkehr in den Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg:

Über den Schiffsverkehr in Frankfurt a./Main wird das Folgende gemeldet:

Angekommen sind:	zu Berg	5204 Schiffe
	zu Tal	1486 »
	zusammen	6690 Schiffe

Hierunter waren: 828 Güterschiffe mit 411.703 t. Tragfähigkeit (wovon 548 zu Berg mit 287.183 t. Tragfähigkeit und 280 zu Tal mit 124.520 t. Tragfähigkeit) darunter zu Berg 4 Rhein-See-Schiffe mit 440 t. Tragfähigkeit.

5862 Schiffe ohne eigene Triebkraft (wovon 4656 mit 3.192.726 t. Tragfähigkeit zu Berg und 1206 mit 448.522 t. Tragfähigkeit zu Tal).

Abgegangen sind:	zu Berg	1384 Schiffe
	zu Tal	5354 «
	zusammen	6738 Schiffe

Hierunter waren: 831 Güterschiffe (171 mit 59.214 t. Tragfähigkeit zu Berg und 660 mit 356.710 t. Tragfähigkeit zu Tal) darunter 15 Rheinsee-Schiffe mit 3182 t. Tragfähigkeit.

5907 Schiffe ohne eigene Triebkraft (1213 mit 374.261 t. Tragfähigkeit zu Berg und 4694 mit 3.288.703 t. Tragfähigkeit zu Tal).

und folgendes über den Schiffsverkehr in Aschaffenburg:

Angekommen sind: 2320 Schiffe, wovon 1544 zu Berg und 776 zu Tal. Hierunter waren: 132 Güterschiffe (Tragfähigkeit 62.143 t.) wovon 98 zu Berg (Tragfähigkeit 49.857 t.) und 34 zu Tal (Tragfähigkeit 12.286 t.) und 2188 Schiffe ohne eigene Triebkraft (Tragfähigkeit 1.260.861 t.) wovon 1446 zu Berg (Tragfähigkeit 1.087.663 t. und 742 zu Tal (Tragfähigkeit 173.198 t.)

Abgegangen sind: 2304 Schiffe, wovon 1000 zu Berg und 1204 zu Tal. Hierunter waren: 99 Güterschiffe (Tragfähigkeit 48.375 t.) wovon 23 zu Berg (Tragfähigkeit 8.230 t.) und 76 zu Tal (Tragfähigkeit 40.145 t.) und 2205 Schiffe ohne eigene Triebkraft (Tragfähigkeit 1.260.141 t.) wovon 977 zu Berg (Tragfähigkeit 258.491 t.) und 1228 zu Tal (Tragfähigkeit 1.001.650 t.).

IV. B. c) Flossverkehr.

1. Flossverkehr auf dem Rhein.

Über den Flossverkehr in den schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen geben die Beilagen 1, 2, 3 zu IV, A, a und 1 und 2 zu IV, B, a und B, b, nähere Auskunft; danach betrug der Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen:

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1928	391 407	219 721	611 128
1927	427 944	174 570	602 514
Mithin 1928	} mehr } weniger 36 537	45 151 —	8 614 —

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 9% ab-, in der Abfuhr um 26% zu-, im ganzen um 1% zugenommen; gegen 192%, 55% und 132% Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von 611 128 t den Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze, Beilage 1, 2 u. 3 zu IV, A, b und 1, 2 u. 3 zu IV, B, c, nämlich mit 1 398 t vom Rhein her und 175 959 t nach dem Rhein hin, also zusammen 177 357 t sowie den Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze, Beilage 4 zu IV, A, a, und 3 zu IV, B, c..... 59 260 t erhält man insgesamt..... 847 745 t Mithin Gesamtflossverkehr auf dem Rhein 423 873 t oder gegen das Vorjahr mit 398 912¹⁾ t. mehr 24 961 t. oder 6% Zunahme.

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

¹⁾ Berechnet nach den Zahlen von Emmerich für den Talverkehr und denen von Lobith für den Bergverkehr.

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				
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	12 247 200	33 600	—	—	—	
März	8	97 600	—	—	9 322 200	21 000	—	12 378 400	—	
April	6	24 000	—	—	15 661 200	25 800	—	9 367 200	—	
Mai	10	—	—	—	16 218 600	29 400	—	15 687 000	—	
Juni	10	—	—	—	14 430 252	37 200	—	16 248 000	—	
Juli	8	—	—	—	16 293 600	46 650	—	14 467 452	—	
August	11	—	—	—	13 030 800	34 35	—	16 340 250	—	
September	9	26 400	—	—	17 506 200	46 200	—	13 091 550	—	
Oktober	12	46 400	—	—	14 820 600	36 000	—	17 598 800	—	
November	9	—	—	—	2 112 000	3 600	—	14 856 600	—	
Dezember	2	—	—	—	—	—	—	2 115 600	—	
Zusammen 1928	85	194 400	—	—	131 642 652	313 800	—	132 150 852	—	
gegen 1927	80	193 200	—	—	115 575 416	276 750	125 400	117 170 766	—	
Mithin 1928	mehr	1 200	—	—	16 067 236	37 050	125 400	14 980 086	—	
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	

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				
a) Ankunft	353	—	—	—	63 490	—	—	63 490	—	
b) Abgang	130	—	—	—	179 758	550	—	108 308	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu		
	Koblenz		
	Flöße		
	Zahl	Gewicht t	
1928	105	164 903	
1927	97	145 045	
Mithin 1928	mehr	8	19 858
	weniger	—	—

Sämtliche Flöße wurden von Dampfern geschleppt.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 63 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 59.620 t. (In 1927: 50 Flösse, wovon 45 zu Tal und 5 zu Berg mit einem Bestand von 46.178 t., wovon 44.689 zu Tal und 1489 zu Berg und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 64 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 70.398 t. (In 1927: 51 Flösse, wovon 46 zu Tal und 5 zu Berg mit einem Bestand von 48.134 t., wovon 46.356 zu Tal und 1778 zu Berg.

Die Ausfuhr an Flossholz hat sonach in Emmerich um 34 % und in Lobith um 46 % zugenommen.

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

Ueber diesen Verkehr ist folgendes zu berichten:

Der Verkehr auf dem Main hat zugenommen.

Der Verkehr nach den Aufzeichnungen in Kostheim weist 38 Flösse mit einem Gewicht von 159.822 t. in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1927: 7.836 Flösse mit einem Gewicht von 146.855 t.

In der Anzahl der Flösse hat der Flossverkehr um 7 % und im Gewicht um 9 % zugenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vianen (Wilhelmina und Neue oder grosse Schleuse) sind 238 Flösse mit einem Gewicht von 3.545 t. durchgefahren, wovon nach der Waal hin 236 Flösse mit einem Gewicht von 3.520 t. und von der Waal her 2 Flösse mit einem Gewicht von 25 t. (In 1927: 296 Flösse mit einem Gewicht von 4380 t.). Der Flossverkehr hat also in der Zahl der Flösse um 20 % und im Gewicht um 20 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 35 Flösse mit einem Gewicht von 12.315 t. und in der Richtung von Amsterdam her 21 Flösse mit einem Gewicht von 9.448 t., also zusammen 56 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 21.763 t. (In 1927: 63 Flösse mit einem Gewicht von 32.631 t.).

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 11 % und im Gewicht um 33 % abgenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 10 Flösse mit einer Länge von 275 m und nach dem Lek hin 5 Flösse mit einer Länge von 163 m durchgefahren, also zusammen 15 Flösse mit einer Gesamtlänge von 438 m. (In 1927: 27 Flösse mit einer Länge von 414 m.).

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 44 % abgenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1928 in regelmässiger Fahrt mit 47 Rhein-See-Dampfer und 3 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 2 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen, also insgesamt mit 55 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat ein Netto Raumgehalt von 56.804 cbm, die grösste Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 46.937 t. mit insgesamt 19.665 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Kölner Reederei-Aktien-Gesellschaft in Köln mit 1450 Tonnen.

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

(Siehe auch Beilage, Seite 322).

IV. C. Reeder.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1928 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 1928 sind befördert worden :

zu Berg :	622 099 t
zu Tal :	399 875 t
insgesamt :	1 021 974 t

B. Frankreich.

Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin.

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

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus:

43 Schleppern mit zusammen 34 655 P.S.,

Im Jahre 1928 hat die Gesellschaft an Gütern geschleppt:

Zu Berg:

Von Ruhrort.....	2.402.567 t.
Von Mannheim.....	1.746.117 t.

Zu Tal:

Abgang von Strassburg	1846 geladene Kähne ¹⁾	478 leere Kähne
» » Mannheim	1483 »	527 » »

¹⁾ 1. 675.860 t.

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

Die Flotte der beiden vereinigten Gesellschaften besteht aus :

73 Kähnen mit zusammen 93.834 t Tragfähigkeit.

Die beiden Gesellschaften beförderten im Jahre 1928 folgende Gütermengen :

zu Berg	1 085,745 t.
zu Tal	<u>1 045,250 t.</u>
Insgesamt	2 130,995 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 1928 sind durch die Gesellschaft befördert worden :

zu Berg	679 850,750 t
zu Tal	<u>615 145,345 t</u>
Insgesamt	1 294 996,095 t

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

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

Im Jahre 1928 hat die Gesellschaft

zu Berg	418 139 t
zu Tal	<u>495 074 t</u>
Insgesamt	913 213 t befördert.

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

«Lloyd Rhéнан», Société Mulhousienne de Navigation de l'Est de la France.

Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 3 000 000 Fr. und dem Sitz in Mülhausen. General-
direktion : Strassburg.

Im Jahre 1928 hat die Gesellschaft

zu Berg	182 747 t.
zu Tal	<u>168 512 t.</u>
Insgesamt	351.259 t. befördert.

Die Flotte der Gesellschaft hat eine Tragfähigkeit von 30.092 t.

C. Deutschland.

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

Art der Gesellschaft : Dampfreederei und Kohलगrosshandlung.

Sitz : Duisburg.

Filialen : Mannheim und München.

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

32 eiserne Kähne mit 43.000 t. Laderaum.

2. H. Paul Disch.

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

Sitz : Duisburg—Ruhrort.

Filialen : Rotterdam (N. V. Duro).

Grösse der Flotte : 8 Dampfer mit 6 500 ind. P.S.,
30 Kähne mit 40 000 t. Ladevermögen.

3. „Rhenania“, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.

Art der Gesellschaft : Rheinschiffahrtsgesellschaft.

Sitz : Homberg/Niederrhein.

Filialen : Rotterdam.

Grösse der Flotte : 28 562 t mit 26 Kähnen,
7 990 P.S. in 11 Booten.

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

Art der Gesellschaft : Schiffahrt.

Sitz : Duisburg.

Filialen : Mannheim.

Grösse der Flotte : 3 Boote mit zusammen 4.050 ind. P.S.
29 Schleppkähne mit zusammen 42.000 t. Tragfähigkeit.

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

Art der Gesellschaft : Reederei und Schiffahrt.

Sitz : Duisburg, Moselstrasse 36.

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

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

Grösse der Flotte : 4 Boote mit zusammen 2.965 ind. P.S.,
15 Kähne mit zusammen 16.307 t.

6. Lehnkering & Co., A.-G.

Art der Gesellschaft : Spedition und Reederei.

Sitz : Duisburg.

Filialen : Mannheim, Hagen/W., Letmathe, Emden, Münster i. W., Dortmund,
Rotterdam, Antwerpen.

Grösse der Flotte : 60 Kähne mit zusammen 63.000 t., 11 neuzeitliche Schlepp-
dampfer.

7. Harpener Bergbau, A.-G.

Art der Gesellschaft : Reederei und Kohलगrosshandlung.

Sitz : Duisburg—Ruhrort.

Filialen : Mainz, Gustavsburg, Aschaffenburg, Mannheim.

Grösse der Flotte : 13 Dampfer mit 10 405 P.S. und
73 Schleppkähne mit 71 181 t Tragfähigkeit.

8. **Math. Stinnes, G. m. b. H.**
 Art der Gesellschaft : Reederei und Kohलगrosshandlung.
 Sitz : Mülheim-Ruhr.
 Zweigniederlassungen, Vertretung : Mannheim, D.—Ruhrort, Gustavsburg, Frankfurt a. M., Offenbach a. M., Karlsruhe, Kehl, Hamburg, Rotterdam.
 Grösse der Flotte : 25 Boote — 21 360 PS.
 82 Kähne — 97 150 t Tragfähigkeit.
9. **Adolph Harloff.**
 Art der Gesellschaft : Kohlen- und Koks-Grosshandlung.
 Sitz : Essen/Ruhr.
 Filialen : Duisburg-Ruhrort.
 Grösse der Flotte : 5 Schleppkähne.
10. **Franz Haniel & Cie.**
 Art der Gesellschaft : G. m. b. H. Reederei und Kohलगrosshandlung.
 Sitz : Duisburg-Ruhrort.
 Filialen : Homberg, Gustavsburg, Mannheim, Rheinau, Heilbronn, Karlsruhe, Kehl, Aschaffenburg.
 Grösse der Flotte : Dampfer 22 680 P.S.,
 Kähne 118 389 t.
11. **Hansen, Neuerburg & Co.**
 Art der Gesellschaft : Kohलगrosshandlung, Bergbau und Schiffahrt.
 Sitz : Frankfurt a. M.
 Filialen : Koblenz, Duisburg-Ruhrort, Karlsruhe, Mannheim, Saarbrücken, Trier, Schiffahrts-Abteilung Duisburg-Ruhrort, Dammstrasse 14a.
 Grösse der Flotte : 5394 t Kahnraum, 1590 PS. Schleppkraft.
12. **Johannes Noll & Co.**
 Art der Gesellschaft : Kohlenhandlung und Schiffahrt.
 Sitz : Frankfurt a. M.
 Filialen : ./.
 Grösse der Flotte : 4737 t Kahnraum.
13. **Rheinsee-Konzern.**
 Art der Gesellschaft : Schiffahrt, Spedition, Lagerung.
 Sitz : Köln—Mannheim.
 Filialen : D.—Ruhrort, Mainz, Frankfurt a. M., Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl.
 Grösse der Flotte : 124 488 t, 20 975 PS.
14. **Stromeyers Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.**
 Art der Gesellschaft : Reederei.
 Sitz : Duisburg.
 Filialen : Basel, Kehl, Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen, Aschaffenburg, Frankfurt, Mainz, St-Goar, Köln, Neuss, Rotterdam.
 Grösse der Flotte : 26 916 t.
15. **Rhenania Rheinschiffahrts-Konzern (Bayerische Schiffahrtsgruppe).**
 Art der Gesellschaft : Spedition, Schiffahrt.

Zentrale Mannheim.**Angeschlossene Gesellschaften :**

- a) Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiss in Mannheim.
- b) Allgemeine Speditions-Gesellschaft, A.-G. in Duisburg.
- c) Rhenania Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. in Homberg-Niederrhein, Rotterdam.
- d) Karl Presser u. Co., Frankfurt a/M.
- e) Bavaria Schiffarts- und Speditions-A.-G. in Bamberg.
- f) Bavaria, Lagerhaus-u.-Transport-A.G., Münschen.
- g) Münchener Lagerhaus u. Transport G. m. b. H., München.
- h) Rhenania Wormser Lagerhaus- und Speditions-A.-G. Worms.

Grösse der Flotte: 270.000 t, 15.000 PS.

D. Niederland.**N. V. Gebr. van Udens Scheepvaart en Agentuur My.**

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

Ausserdem besitzt der Konzern eigene Schleppdampfer.

Er beförderte

von Rotterdam zu Berg 625 000 t diverse Güter
vom Rhein nach Rotterdam 395 000 t diverse Güter.

Transport Maatschappy «Vola» in Rotterdam.

Die Gesellschaft beförderte im Eilgüterdienst mit 8 Motorschiffen und 7 Dampfschiffen von Rotterdam zu Berg 76 415 t diverse Güter von deutschen Häfen zu Tal 60 715 t diverse Güter.

Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft «Damco».

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

zu Berg 497 680 t diverse Güter.
zu Tal 349 771 t diverse Güter

hauptsächlich Massengüter, Getreide, Holz und Stückgüter.

N. V. Müller & Co.

Die Gesellschaft beförderte

zu Berg (nach den Ruhrhäfen) 309 000 t Erze
zu Tal (von den Ruhrhäfen) 116 441 t Eisen

V. N. Standaard Transport Maatschappij.

beförderte

zu Berg 1 152 051 t, hauptsächlich Getreide, Kohlen, Holz und Stückgüter ;

zu Tal 602 057 t, hauptsächlich Zement, Kali, Eisen, Massen- und Stückgüter.

Der Gesamttransport zeigte eine Vermehrung von 278 000 t gegen 1927.

Das Schiffsmaterial wurde um einen Schraubenschleppdampfer von 500 P. S. vermehrt.

N. V. Walsums Handels en Transport My.

Das Schiffsmaterial bestand aus 956 Schiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 1 408 265 t.

Im Jahre 1928 sind befördert worden :

zu Berg 1 408 265 t diverse Güter

zu Tal 329 704 t diverse Güter

Nederlandsche Stoomboot Reederij.

Die Niederländische Dampfschiff Reederei (Nederlandsche Stoomboot Reederij) in Rotterdam unterhielt im Jahre 1928 mit neun Salondampfern einen regelmässigen, täglichen Dienst zur Beförderung von Personen und Gütern zwischen Rotterdam und Mannheim und zwischenliegenden Plätzen. Ausserdem unterhielt sie zwischen Köln-Koblenz-Mainz einen fahrplanmässigen Dienst zur Personenbeförderung.

Es wurde der Flotte im Laufe des Sommers ein zehnter, neu erbauter, aufs modernste ausgerüsteter Personendampfer, die « Juliana, Prinses der Nederlanden » zugeführt, welcher sich während der kurzen Fahrzeit eines regen Interesses des reisenden Publikums erfreuen konnte.

Holland Rijn lijn

Der Bestand der Flotte (in festem Dienst) war

9 Dampfschiffe	4 543 t	Tragfähigkeit
14 Motorschiffe	3 615 t	»
6 Schleppschiffe	3 225 t	»
zusammen	11 383 t	Tragfähigkeit

Es sind befördert worden :

a) Stückgüter	zu Berg	zu Tal
Dampfschiffe	31 620 t	31 320 t
Motorschiffe	20 330 t	43 209 t
	<u>51 950 t</u>	<u>74 529 t</u>
b) Massengüter		
Schleppschiffe (in festem Dienst) .	14 223 t	17 837 t
Schleppschiffe (charter)	7 834 t	23 221 t
	<u>22 057 t</u>	<u>41 058 t</u>

E. Belgien.

Société Anonyme de Transports Plouvier & Cie

Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Antwerpen.

Generaldirektion mehrerer Antwerpener Reedereien, die über eine Flotte von 81 Rheinkähnen mit zusammen 88 244 t Tragfähigkeit verfügen.

Im Jahre 1928 sind befördert worden :

zu Berg :	440 484 t
zu Tal :	567 823 t
zusammen .	1.008 307 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 :

37 Rheinkähnen mit zusammen 47 000 t Tragfähigkeit,

Es sind durch die Gesellschaft befördert worden im Jahre 1928 :

zu Berg :	215 000 t
zu Tal :	252 000 t
zusammen .	467 000 t

IV. D. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.

Die Beilagen auf Seite 326 geben die Frachtsätze in Frankreich, Deutschland, Niederland und Belgien an und beziehen sich auf Stückgüter, Massengüter, und besonders häufige Massengüter als: Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden. Dazu ist noch folgendes zu bemerken.

I. Schweiz. — Was die Frachtenbildung im schweizerischen Rheinverkehr betrifft, so muss auf das in früheren Jahren Gesagte verwiesen werden. Für die Strecke Strassburg—Basel wird in der Regel eine Anschlussfracht verrechnet, die im Bergverkehr meist zwischen Frs. 4,50 und Frs. 5,50 pro Tonne schwankt. Oft enthält die Anschlussfracht auch die Umschlagskosten in Basel, d. h. der Transport wird frei Waggon Basel berechnet.

Die Talfrachten werden mit Frs. 4,— bis Frs. 5,— bis Duisburg und mit Frs. 6,— bis Frs. 8,— (inklusive Umschlag in Basel) bis Rotterdam und Antwerpen angegeben.

2. Niederland. — Dem Jahresbericht 1928 der Handels- und Gewerbekammer für Rotterdam ist folgendes entnommen:

Infolge des geringeren Umfangs der Transporte machte sich der Überschuss an Schiffsraum noch stärker fühlbar als im Jahre 1927.

«Trotzdem im vergangenen Jahre die Transporte geringer waren als 1927, war der durchschnittliche Frachtsatz doch etwas höher, was hauptsächlich durch den Streik des deutschen Rheinschiffahrtspersonals verursacht wurde, der vom 1. Mai bis zum 18. Juni gedauert hat, und dem sich auch die Hafendarbeiter in den deutschen Rheinhäfen anschlossen. Der Streik hatte zur Folge, dass dringende Partien nur mit nichtdeutschen Schiffen verladen werden konnten, sodass nach solchen Schiffen eine regere Nachfrage entstand und die dafür gezahlten Frachten und Schiffsmieten höher notiert wurden. In dem Umstande, dass die Frachten nur um ein wenig anzogen, liegt ein Beweis, dass der auf dem Rhein verfügbare Schiffsraum zu gross ist. Nach Beendigung des deutschen Streiks brach ein Streik unter den Hafendarbeitern in Antwerpen aus und drohte auch in Holland ein Ausstand der holländischen Bemannungen der Rheinschiffe und -kähne, welcher sich jedoch durch Unterhandlungen vermeiden liess.

Alle diese Umstände verursachten für die Reedereien besondere Kosten, und notierten nur infolge hiervon die Frachten etwas höher. Ein Gewinn scheint dabei aber weder von den Reedereien, noch von den Privatschiffern, eins ins andere gerechnet, gemacht worden zu sein.

Auch der niedrige Wasserstand in den Monaten August und September und während der ersten Tage des Oktober hat das Seine dazu beigetragen, dass die Frachten im vergangenen Jahr höher geblieben sind. Die Schiffe konnten sowohl auf dem Niederrhein als auf dem Oberrhein nur zum Teil vollbeladen werden. Der Nachteil, der sich hieraus für die Schifffahrt ergab, wurde durch die höheren Frachten kaum wettgemacht. Übrigens war der Wasserstand ziemlich günstig. Behinderung der Schifffahrt durch Eis war bis Ende des Jahres nicht vorgekommen ».

« Der Schlepplohn Rotterdam-Ruhr war im abgelaufenen Jahr abwechselnd etwas besser oder etwas niedriger als 1927. Es gilt als schwierig die Schleppdampfer nutzbringend in Betrieb zu halten.

Während des Streiks in der Rheinschiffahrt erfuhr der Schleppbetrieb auf dem Oberrhein, der sich in normalen Zeitläuften zum grössten Teil in deutschen Händen befindet, ernsthafte Stockung, was zur Folge hatte, dass sich die Schlepplöhne dort bald verdoppelten. Jedoch wurde diese Besserung teilweise durch die Erhöhung der Bunkerkohlenpreise im vergangenen Jahr wieder aufgehoben ».

b) Versicherungswesen.

1. Kaskoversicherung.

1. Schweiz. — Die eigenen Schiffe der Reedereien, welche auch für die Basler Fahrt bestimmt sind, werden meist für das ganze Jahr und für die ganze Strecke vom Meerhafen bis Basel versichert. Die gemieteten Schiffe sind meist für die Strecke vom Meer bis Strassburg versichert; daher wird dann für die Strecke Strassburg-Basel eine Zusatzversicherung erforderlich.

2. Warentransportversicherung.

Die Güter werden bis Strassburg/Kehl versichert. Für die Strecke Strassburg/Kehl-Basel wird ein Zuschlag von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ pro Mille erhoben.

2. Frankreich. — Im Jahre 1928 hat sich in Frankreich der Markt für rheinische Versicherungen im Vergleich zu den Vorjahren leicht gebessert. Die gemeinsame Erfahrung, eine von den Gesellschaften, die für die besonders wichtigen Rheinrisiken am deckungsfähigsten sind, aufgestellte natürliche Klassifikation und namentlich der einer grossen Zahl von Versicherten auferlegte Zwang, Verbesserungen an ihrer Polize vornehmen zu lassen, haben es vermocht, den Versicherungsmarkt noch näher an die von ihm erstrebte rationelle Normalhöhe heranzubringen.

Diese Normalhöhe, d. h. das ungefähr stabilisierte Gleichgewicht zwischen den eingegangenen Prämien und den für Unfälle ausgezahlten Entschädigungen ist noch nicht erreicht. Man darf jedoch hoffen, dass dieses Gleichgewicht, ohne welches jede Rheinschiffahrt unmöglich ist, sich auf natürliche Weise heranbilden wird. Die Versicherungsgesellschaften, die sich den Rheinrisiken nicht anpassen konnten, verlassen eine nach der anderen den Markt und die spezialisierten und leistungsfähigen Gesellschaften halten den Platz und werden es fertig bringen, zufriedenstellende Preise herauszuholen.

1. Warenversicherung. — In Bezug auf die Versicherung der Waren hat sich der Markt etwas gebessert. Die Beteiligung an der grossen Haverei infolge von Festfahren oder Überwinterung wird immer das grosse Risiko bleiben. Es sind diese Beteiligungen, die der Versicherung immer die grössten Verluste bringen.

Der Winter 1928 war in dieser Beziehung besonders unheilvoll.

Infolge der aussergewöhnlich lange andauernden Vereisung haben die Gesellschaften namhafte Verluste erlitten. Abgesehen von den vorerwähnten Risiken, kann man sich weder über Diebstahl noch über besondere Haverei beklagen, da letztere, selbst unter Berücksichtigung der beträchtlichen Schwierigkeiten bei der Fahrt durch die Seeländischen Gewässer, noch annehmbar sind.

2. Kaskoversicherung. — Für die Kaskoversicherung sind die Versicherungsprämien in einem etwas erhöhten Massstabe gestiegen, um sich einem Normaltarif zu nähern, der das für ein vernünftiges Versicherungswesen nötige Gleichgewicht herzustellen scheint. Man kann ruhig behaupten, dass, solange dieser Tarif nicht von allen Versicherten angenommen ist, die Kaskoversicherung verhängnisvoll bleiben muss.

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

a) Der Schiffsversicherungsgesellschaft « Harmonie » A. G. zu Koblenz gehörten am 31. 12. 1928 145 Schiffe mit 175 061 t an. Die Versicherungsgebühr betrug 0,45 fl. pro t, für Reisen nach Belgien, Zeeland und Zuidersee 0,47 fl. Die Schiffe haben einen Versicherungswert von 5.372.100 fl.

b) bei der Schifferhülfsgesellschaft « Germania », Duisburg-Ruhrort waren Ende 1928 117 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 129 803 t. und einer Versicherungssumme von 4 734 000 hfl. versichert. An Prämie wurden 1 1/2 % der Versicherungssumme erhoben.

c) bei der Schifferhülfsgesellschaft « Vater Rhein » Duisburg-Ruhrort waren Ende 1928 70 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 76 813,5 t versichert. Der Beitrag betrug 1,10 RM pro Tonne Tragfähigkeit.

d) bei der « Kaskoversicherungsgesellschaft Jus et Justitia » Mannheim waren Ende 1928 220 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 209 116 t und einer Versicherungssumme von 6 875 500 hfl. versichert. Die Jahresprämie betrug 0,40 hfl. zuzüglich 0,10 hfl. Nachprämie

e) bei der Schifferhülfsgesellschaft « Gute Hoffnung » Duisburg-Ruhrort waren Ende 1928 68 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 72 810 t versichert. Der Beitrag betrug 1,10 RM. pro Tonne Tragfähigkeit.

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