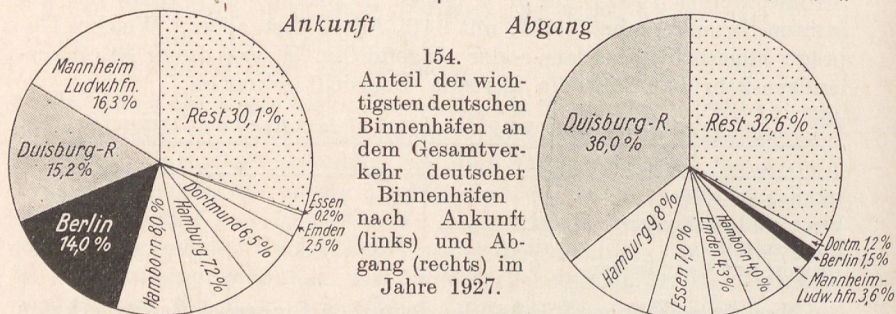


Unter den durch die deutsche Binnenschifffahrt in Berg- und Tal-fahrt bewegten Gütern stehen weitaus an erster Stelle die Steinkohlen (1927 mit 35,8 Mill. t), ihnen folgen Eisenerze (16,9 Mill. t), Erden, Tone, Kiese, Sande, Steine usw. (13,9 Mill. t), Getreide, besonders Weizen und Mehl (8,5 Mill. t), Hölzer aller Art und Holzmasse (3,9 Mill. t), Braunkohlenbriketts und Braunkohlen (2,5 Mill. t). (Vgl. Abb. 150.)

Von den deutschen Binnenschifffahrtshäfen sind die größten: Duisburg-Ruhrort, Hamburg (Oberelbe-Verkehr), Mannheim-Ludwigshafen, die Häfen Berlins und Hamborn. Auf diese fünf Häfen entfielen im Jahre 1927 von der Gesamtgüterbewegung auf deutschen Wasserstraßen in Höhe von 160,6 Mill. t¹ fast zwei Fünftel (39%), ein volles Sechstel (17%) allein auf Duisburg-Ruhrort, das damit dem Verkehr nach der größte eigentliche Flußumschlagshafen der Welt ist². Von den rund 161 Mill. t des Gesamtverkehrs im Jahre 1927 kamen auf die größeren Häfen folgende Anteile:

Duisburg-Ruhrort	26,9 Mill. t	Hamborn	6,4 Mill. t
Mannheim-Ludwigshafen	10,7 „ „	Dortmund	4,1 „ „
Berliner Häfen	9,5 „ „	Essen	3,8 „ „
Hamburg (Oberelbeverkehr)	9,0 „ „	Emden	3,6 „ „



Wie verschieden sich bei den großen Häfen der Verkehr auf Eingang und Ausgang der Güter verteilt, zeigen die beiden Kreisdiagramme.

Die deutsche Binnenschifffahrt hat, abgesehen von der erzwungenen Ablieferung beträchtlicher Mengen von Flußfahrzeugen an unsere Feinde³, durch die im Versailler Vertrag vorgesehene „Internationalisierung“ aller großen deutschen Ströme außer der Weser einen schweren Schlag erlitten. Die betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrages (Art. 321 bis 364), die sich bei genauerem Zusehen als reichlich unklar und unkonsequent erweisen, um so deutlicher aber den rein machtpolitischen Standpunkt ihrer Verfasser erkennen lassen, bedeuten für

¹ Der Inlandverkehr ist zweimal (als Versand und Empfang) gezählt. Bei einmaliger Zählung beträgt der Gesamtverkehr 111,4 Mill. t.

² Größeren Umschlag hatten 1927 nur der amerikanische Platz Duluth am Oberen See und Rotterdam, das aber für die Güter der Rheinschifffahrt nur Durchgangs- und Umladeplatz ist.

³ Der gesamte deutsche Bestand an Binnenschiffahrtszeugen umfaßte 1912 rund 29 500 Schiffsgesäße mit 7,4 Mill. t Tragfähigkeit. Für 1926 sind die entsprechenden Zahlen 23 400 Schiffe mit 7,0 Mill. t Tragfähigkeit. Von dem Schiffsbestand der Oder haben wir an die Tschechoslowakei 33 700 t Lastkähne und 5 340 t Dampfer, an Polen 40 300 t und 4 660 t, zusammen also rund 74 000 t Lastkähne und 10 000 t Dampfer bester Beschaffenheit abgeben müssen. Von der österreichischen und deutschen Elbflotte erhielt die Tschechoslowakei rund 140 000 t Kahnraum und 16 000 PS Schleppkraft, dazu wertvolle Umschlagsanlagen und schwimmende Hilfsmittel. Auf dem Rhein sind 254 000 t Kahnraum und 24 000 PS Schleppkraft in den Besitz der Ententeländer übergegangen.