

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

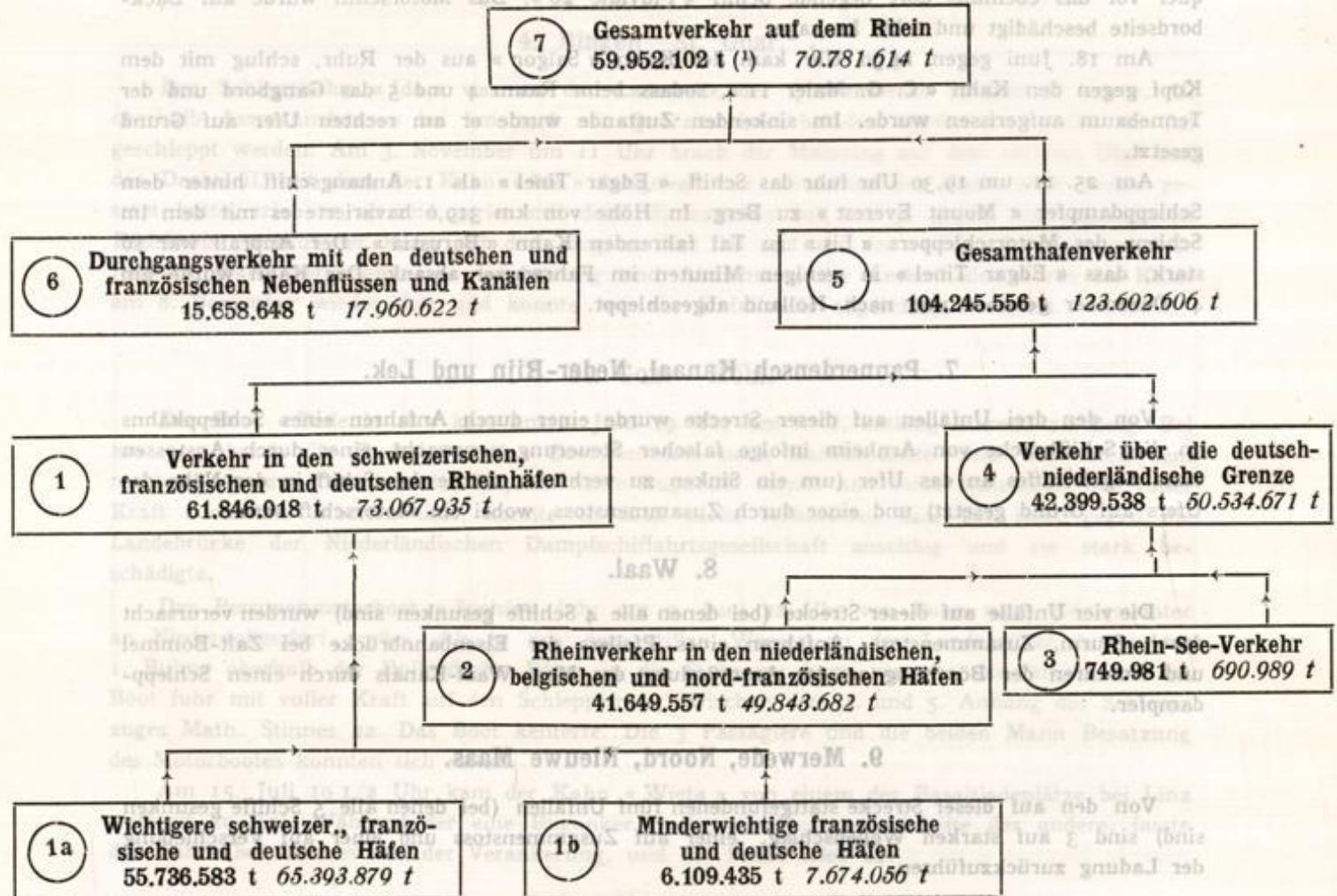
[urn:nbn:de:bsz:31-257735](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257735)

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr.

a) Güterverkehr auf dem Rhein und in den Häfen.

Untenstehendes Bild gibt eine Übersicht über den Verkehr auf dem Rhein und in den Häfen (der Verkehr im Vorjahre ist in Kursivdruck angegeben),



wobei über die verschiedenen Einteilungen folgendes berichtet wird :

1a) Verkehr in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen Rheinhäfen ¹⁾ - ²⁾:

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1931	23 680 049	3 796 753	27 476 802	7 857 228	20 402 553	28 259 781	55 736 583
1930	29 486 970	5 088 232	34 575 202	8 476 154	22 342 523	30 818 677	65 393 879
In 1931 weniger	5 806 921 (-20%)	1 291 479 (-25%)	7 098 400 (-21%)	618 926 (-7%)	1 939 970 (-9%)	2 558 896 (-8%)	9 657 296 (-15%)

1b) Verkehr in den minderwichtigen französischen und deutschen Häfen (mit Einbegriff von Lösch- und Umschlagstellen) :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
Zufuhr	961.044	913.034	+ 48.010	(+ 5%)
Abfuhr	5.148.391	6.761.022	-1.612.631	(- 24%)
Zusammen	6.109.435	7.674.056	-1.564.621	(- 20%)

¹⁾ Der Gesamtverkehr ist die Hälfte der Summe des Hafenverkehrs (5) und des Durchgangsverkehrs, (6) weil alle auf dem Rhein beförderten Güter in den Häfen bezw. an den Grenzen oder an der Mündung der Nebenflüsse oder Kanäle zweimal angeschrieben werden, und zwar einmal als Abfuhr und einmal als Zufuhr.

²⁾ Es handelt sich um die folgenden Häfen : Basel, Strasbourg, Kehl, Lauterbourg, Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Mainz, Wiesbaden, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Koblenz, Beuel, Wesseling, Köln, Leverkusen, Neuss, Düsseldorf, Krefeld, Mülheim (Ruhr), Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Walsum, Orsoy, Rheinberg, Wesel, Emmerich, Spycck und Cleve.

³⁾ Dieser Verkehr wird in den Häfen selbst aufgezeichnet.

1 Verkehr in den schweizerischen, französischen und deutschen Häfen :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
Zufuhr	28.437.846	35.488.236	- 7.050.390	(- 20%)
Abfuhr	33.408.172	37.579.699	- 4.171.527	(- 11%)
Zusammen	61.846.018	73.067.935	- 11.221.917	(- 15%)

2 Rheinverkehr ¹⁾ in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen Häfen ²⁾ :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
Zufuhr	26.510.399	28.784.702	- 2.274.303	(- 8%)
Abfuhr	15.139.158	21.058.980	- 5.919.822	(- 28%)
Zusammen	41.649.557	49.843.682	- 8.194.125	(- 16%)

3 Rhein-Seeverkehr (Rheinverkehr ¹⁾) in den überseeischen Häfen ³⁾ :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
Zufuhr	403.926	385.142	+ 18.784	(+ 5%)
Abfuhr	346.055	305.847	+ 40.208	(+ 13%)
Zusammen	749.981	690.989	+ 58.992	(+ 9%)

4 Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
Talverkehr	26.914.325	29.169.844	- 2.255.519	(- 8%)
Bergverkehr	15.485.213	21.364.827	- 5.879.614	(- 28%)
Zusammen	42.399.538	50.534.671	- 8.135.133	(- 16%)

6 Durchgangsverkehr mit den deutschen und französischen Nebenflüssen und Kanälen ⁴⁾ :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
Durchfuhr vom Rhein	4.936.936	6.464.329	- 1.527.393	(- 24%)
Durchfuhr nach dem Rhein ..	10.721.712	11.496.293	- 774.581	(- 7%)
Zusammen	15.658.648	17.960.622	- 2.301.974	(- 13%)

5 Gesamthafenverkehr :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
	104.245.556	123.602.606	- 19.357.050	(- 16%)

7 Gesamtverkehr auf dem Rhein ⁵⁾ :

	1931	1930	Zu- oder Abnahme	
	59.952.102	70.781.614	- 10.829.512	(- 15%)

¹⁾ Verkehr von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

²⁾ Für diesen Verkehr werden, was die niederländischen Häfen betrifft, die Angaben von Lobith für den Bergverkehr, die Angaben von Emmerich für den Talverkehr verwendet und, was die belgischen und nordfranzösischen Häfen betrifft, die in diesen Häfen aufgestellten Lokalstatistiken. — Andererseits werden diese letzten Verkehrsziffern, was die belg. Häfen und die nordfranzösischen Häfen anlangt, auch nach den Statistiken von Lobith (Bergverkehr) und von Emmerich (Talverkehr) angegeben, allerdings, was die belgischen Häfen anbelangt, nur getrennt nach Antwerpen, Gent, Brüssel, Seebrügge und sonstige Häfen. (Belgische Häfen: Zufuhr: Lokalstatistiken, 7.000.000 t, Emmerich 7.099.000 t. Abfuhr: Lokalstatistiken 2.792.000 t, Lobith 2.815.000 t).

Es handelt sich um die folgenden Häfen: in **Niederland**: Nijmegen, Dordrecht, Rotterdam, Vlaardingen, Schiedam, Amsterdam, Utrecht, Arnhem, Delft, s'Gravenhage, Leiden, Haarlem, Ijmuiden, Sluiskil, Terneuzen, Zwolle, Harlingen, Andere niederländische Häfen; in **Belgien**: belgische Küste, Gent, Antwerpen, Brüssel, übriges Scheldennetz Kempen-Kanal, Kanal Herzogenbusch-Lüttich (belgischer Teil) und die Maas oberhalb Lüttich (siehe auch Seite 107) in **Frankreich**: nordfranzösische Häfen (Maas), nordfranzösische Häfen (Scheide) und andere nordfranzösische Häfen

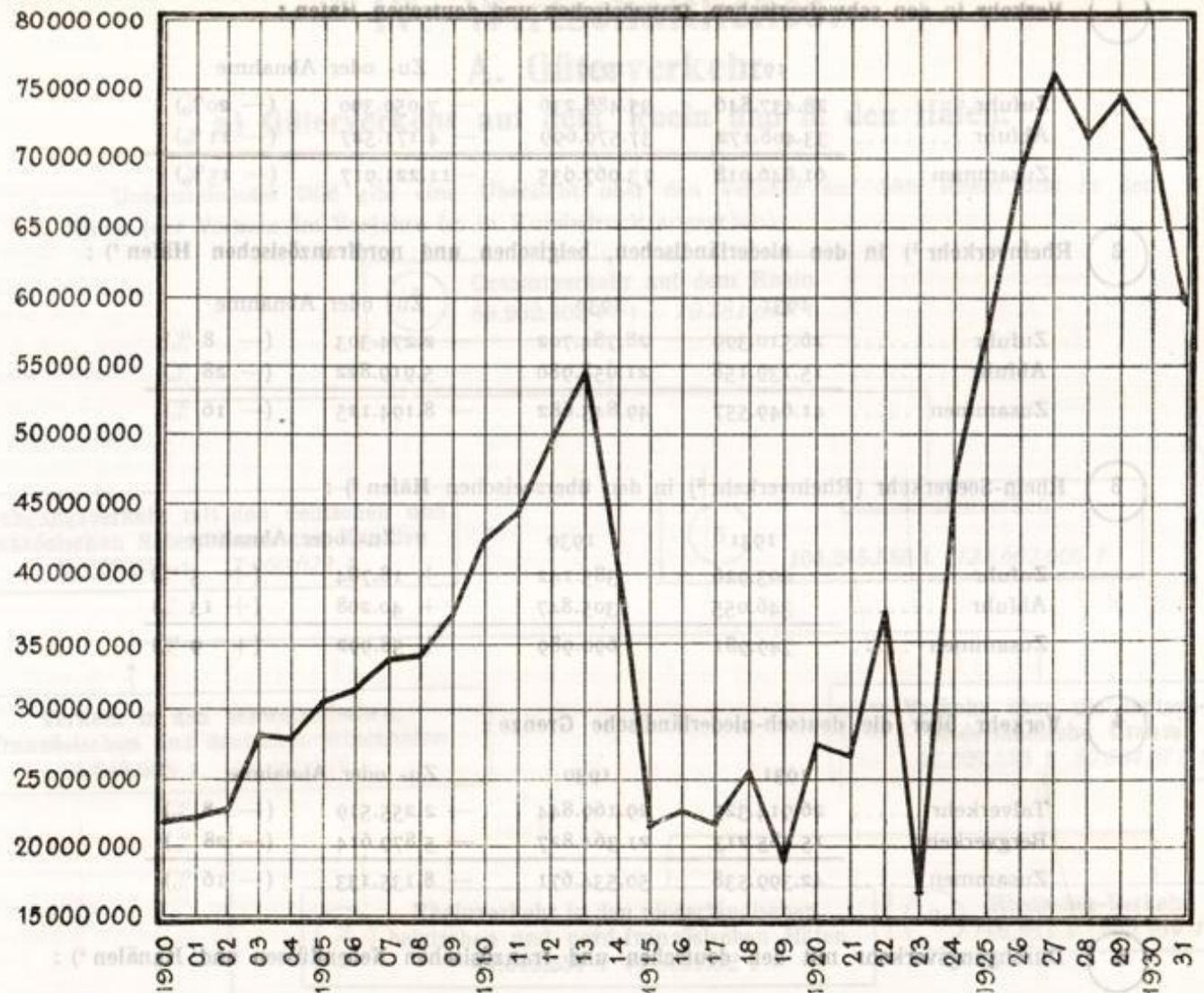
³⁾ Für diesen Verkehr werden die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet.

Es handelt sich um Bremen, Hamburg, Stettin, Königsberg, Danzig, andere deutsche und baltische Häfen, englische und sonstige Häfen.

⁴⁾ Es handelt sich um Marne- und Rhône-Rhein-Kanal, Neckar, Frankenthaler Kanal, Main, Lahn, Mosel, Rhein-Herne- und Wesel-Datteln-Kanal.

⁵⁾ Siehe Note 1 Seite 30.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1931) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1900	41 326 355	2 497 446	21 911 900
1901	41 944 030	2 290 864	22 117 447
1902	42 995 611	2 288 250	22 641 930
1903	54 064 781	2 922 115	28 493 448
1904	53 348 178	2 673 711	28 010 944
1905	58 466 542	3 028 070	30 747 306
1906	60 038 868	3 073 890	31 556 379
1907	64 505 058	3 195 971	33 850 514
1908	65 751 899	2 817 671	34 284 785
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053
1911	85 271 825	3 864 776	44 568 301
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185
1924	82 742 839	11 352 669	47 047 754
1925	102 725 791	12 601 425	57 663 608
1926	122 779 570	16 253 184	69 521 377
1927	133 566 466	18 750 678	76 158 572
1928	124 389 912	18 716 552	71 553 232
1929	132 001 283	17 866 013	74 933 648
1930	123 692 606	17 980 622	70 781 614
1931	104 245 556	15 658 648	59 952 102
1931 gegen 1930	mehr weniger	—	—
	19 357 050	2 301 974	10 829 512

Kurzer Überblick über den Verkehr in den hauptsächlichsten Rheinhäfen.

Wie schon im vorigen Jahresbericht vermeldet, hat die allgemeine Wirtschaftskrise ihren Einfluss geltend gemacht und einen bedeutenden Rückgang der Rheinschifffahrt zur Folge gehabt. Leider hat diese Krise nicht nur angehalten, sie hat sich vielmehr noch verschlimmert, sodass auch in diesem Jahr wieder ein starker Rückgang zu verzeichnen ist, was besonders bei den zwei Häfen Rotterdam und Duisburg-Ruhrort zum Ausdruck kommt.

Rotterdam mit einem Verkehr von 28.519.000 t im Jahre 1930 ist in 1931 bis auf 21.600.000 t zurückgegangen (mithin ein Minus von 24 %), während Duisburg mit einem Verkehr von 26.968.000 t in 1930 im Jahre 1931 nur 20.914.000 t erreicht hat (also ein Minus von 22 %).

In der Zufuhr hat Rotterdam bei folgenden Gütern einen Rückgang zu verzeichnen: Steinkohlen sind von 8.869.000 t in 1930 auf 7.973.000 t in 1931 zurückgegangen; Steinkohlenkoks von 1.002.000 t in 1930 auf 896.000 t in 1931, der Verkehr von Eisen- und Stahlwaren ist ungefähr derselbe geblieben: 976.000 t in 1930 gegen 947.000 t in 1931. In der Abfuhr ist der Eisenerzverkehr bedeutend zurückgegangen, nämlich von 8.813.000 t in 1930 auf 3.711.000 t in 1931, was also eine Abnahme von 58 % darstellt. Dagegen hat in der Abfuhr der Verkehr mit Schwefelkies von 380.000 t in 1930 auf 505.000 t im Berichtsjahr zugenommen. Die Getreideabfuhr mit 1.557.000 t ist ungefähr die gleiche geblieben, während Steinkohlen mit einer Abfuhr von 945.000 t in 1930 im Jahre 1931 auf 814.000 t zurückgegangen sind. Der Holzverkehr ist von 1.109.000 t auf 599.000 t zurückgegangen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Eisenerzabfuhr aus dem ungefähr 7 km abwärts liegenden Hafen Vlaardingen um 30 % zurückgegangen ist, nämlich von 1.720.000 t im Vorjahr gegen 1.212.000 t in 1931.

Auch Amsterdam ist dem Einfluss der schlechten Wirtschaftslage nicht entgangen. Der Verkehr ist von 2.275.000 t im Jahre 1930 auf 2.098.000 in 1931 zurückgegangen. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um verminderte Zufuhr von Eisen- und Stahlwaren (224.000 t gegen 303.000 im Vorjahr). Dagegen hat die Zufuhr von Steinen zugenommen und zwar von 252.000 t im Jahre 1930 auf 291.000 t im Jahre 1931; ebenfalls hat der Verkehr von Steinkohlen zugenommen: von 619.000 t in 1930 auf 625.000 t in 1931. In der Abfuhr hat der Verkehr von Petroleum und anderen Mineralölen abgenommen: 79.000 t gegen 118.000 im Vorjahr.

Die belgischen Häfen Antwerpen und Gent haben, was den ersten anlangt, einen starken Fortschritt, der zweite einen Rückgang zu melden. In Antwerpen ist der Verkehr von 4.218.000 t in 1930 auf 5.219.000 t in 1931 gestiegen. Wichtige Produkte, für die bei der Zufuhr eine Abnahme eingetreten ist, sind Kalidünger, der von 366.000 t in 1930 auf 104.000 t im Berichtsjahr zurückgegangen ist und Eisen- und Stahlwaren, die von 631.000 t auf 431.000 t zurückgegangen sind. Dagegen ist die Position Andere Düngemittel von 54.000 t in 1930 auf 242.000 t in 1931 gestiegen, desgleichen die Kohleneinfuhr, die sich von 971.000 t in 1930 auf 1.570.000 t im Berichtsjahr erhöhte. In der Abfuhr ist Getreide von 754.000 t in 1930 im Jahre 1931 auf 1.159.000 t gestiegen.

Gent: Der Verkehr des Jahres 1930 mit 2.339.000 t ist auf 2.052.000 t in 1931 zurückgegangen, was in der Hauptsache auf die geringe Kohlenzufuhr zurückzuführen ist, die von 1.422.000 in 1930 auf 1.054.000 in 1931 gefallen ist.

Duisburg¹⁾ hat im Zusammenhang damit, dass die Abfuhr von Eisenerzen aus den holländischen Häfen bedeutend abgenommen hat, ebenfalls einen grossen Rückgang im Erzverkehr aufzuweisen. In der Zufuhr zu Berg nämlich ist der Erzverkehr von 6.117.000 t in 1930 auf 2.791.000 in 1931 zurückgegangen. In der Zufuhr zu Tal — es handelt sich hier hauptsächlich um Erze, die aus Lothringen über Strassburg eingeführt werden — ist dieser Verkehr von 874.000 t auf 610.000 t gesunken. Das Nachlassen der Erzabfuhr ist eine Folgeerscheinung der im Jahre 1930 im Übermass angesammelten Eisenerzvorräte einzelner Hüttenwerke. Die Getreidezufuhr weist gleichfalls eine Abnahme von 356.000 t in 1930 auf 257.000 t in 1931 auf. Die katastrophale Lage im Baugewerbe hat auch die Zufuhr von Holz, Kies und Sand stark nachteilig beeinflusst. Die Holzanzufuhr ist von 150.000 t im Vorjahr auf 87.000 t in 1931 zurückgegangen, der Sandverkehr von 741.000 t in 1930 auf 457.000 im Berichtsjahr. Was die Abfuhr anlangt, so kommt hier in erster Linie der Kohlenverkehr in Betracht, der durch die starken in- und ausländischen Absatzverluste in erheblichem Umfange eingeschränkt werden musste. Zu Tal sind ausgeführt worden: 9.190.000 t gegen 10.090.000 t im Vorjahre, während zu Berg 2.066.000 t gegen 2.661.000 t in 1930 ausgeführt worden sind. Die Abfuhr von Eisen- und Stahlwaren ist von 1.149.000 t in 1930 auf 1.019.000 t in 1931 zurückgegangen.

Die übrigen Häfen des sogenannten Rhein-Ruhr-Komplexes (Rheinhausen, Homberg, Walsum) haben ebenfalls Rückgänge zu verzeichnen. In diesen Häfen hat, ebenso wie in Duisburg, die Zufuhr von Eisenerzen stark abgenommen, in Homberg und Walsum die Abfuhr von Kohlen (Rheinhausen hat keine Kohlenausfuhr zu verzeichnen).

Mülheim (Ruhr) ist von 588.000 t in 1930 auf 494.000 t in 1931 zurückgegangen. Die Zufuhr von Eisenerz ist von 296.000 t in 1930 auf 173.000 t in 1931 zurückgegangen, dagegen die Zufuhr von Steinkohlen von 129.000 t in 1930 auf 155.000 t in 1931 gestiegen.

Was den Verkehr in den Mittelrhein-Häfen betrifft, so sind hier für alle mehr oder weniger starke Rückgänge zu melden. Der grösste Prozentsatz trifft Mainz, dessen Verkehr auf 1.315.000 t gegen 1.618.000 t im Vorjahr, also um 18% zurückgegangen ist. In der Zufuhr sind es vornehmlich Steinkohlen die von 568.000 t in 1930 auf 499.000 t und Erde, die von 186.000 t im Vorjahr auf 124.000 t gesunken sind. In der Abfuhr ist Zement mit einem Verkehr von 169.000 t gegen 309.000 t im Vorjahr stark zurückgegangen. Köln und Düsseldorf haben beide in der Zufuhr ab-, in der Abfuhr zu-, im ganzen aber abgenommen.

Köln mit einem Verkehr von 2.320.000 t gegen 2.519.000 t im Vorjahr hat in der Zufuhr eine beträchtliche Abnahme zu verzeichnen bei Steinkohlen: 109.000 t gegen 206.000 t im Vorjahr; Salz: 100.000 t gegen 119.000 t im Vorjahr und Weizen: 108.000 t gegen 143.000 t im Vorjahr, während die Abfuhr von Steinkohlen von 519.000 t in 1930 auf 438.000 t in 1931 zurückgegangen ist, bei Steinkohlenskoks jedoch von 248.000 in 1930 auf 341.000 in 1931 zugenommen hat.

Düsseldorf mit einem Verkehr von 1.716.000 t gegen 1.779.000 t im Vorjahr hat in der Zufuhr eine Abnahme für Sand und Kies zu verzeichnen: 137.000 t gegen 239.000 t im Vorjahr und für Holz 91.000 t gegen 119.000 t im Vorjahr. Geringer ist die Abnahme bei Petroleum: 139.000 t gegen 164.000 in 1930 (Rückgang des Kraftwagenverkehrs), und Getreide: 277.000 t gegen 287.000 t im Vorjahr. In der Abfuhr hat dagegen der Eisenverkehr von 182.000 t in 1930 bis auf 201.000 t in 1931 zugenommen.

Wesseling, dessen Verkehr von 2.299.000 t in 1930 auf 2.193.000 t gefallen ist, weist besonders eine verminderte Abfuhr von Braunkohlenbriketts auf. Dieser Verkehr ist von 2.209.000 t in 1930 im Berichtsjahr auf 2.091.000 t zurückgegangen.

¹⁾ Es sei hier darauf hingewiesen, dass unter «Duisburg» die Duisburg-Ruhrort-Hochfelder Häfen und Hamborn zu verstehen sind.

Der Hafen in diesem Gebiet, der eine Zunahme aufzuweisen hat, nämlich **Neuss**, hat seinen Verkehr von 791.000 t in 1930 auf 867.000 t in 1931 gebracht. In der **Zufuhr** hat der Verkehr der Sämereien von 125.000 t in 1930 bis auf 137.000 in 1931 zugenommen. (Die Zufuhr von Lein- und Oelsamen hat zugenommen durch Aufnahme des Vollbetriebes in zwei Oelmühlen). Ebenso hat der Verkehr bei Oelkuchen: 94.000 t gegen 69.000 t im Vorjahre, zugenommen (in den letzten Jahren werden Oelkuchen und Oelkuchenehl immer mehr zu Fütterungszwecken benutzt). Getreide hat dagegen abgenommen: 83.000 t gegen 91.000 t im Vorjahr. In der **Abfuhr** sind es vornehmlich Steinkohlen, die eine Zunahme zu verzeichnen haben: 223.000 t gegen 193.000 t im Vorjahr. (Frachtgünstig zu Neuss liegende Zechen des Aachener Gebiets haben wieder in Neuss umgeschlagen.)

Leverkusen. Der Verkehr hat von 508.000 t auf 405.000 t in 1931 abgenommen, und zwar ist die **Zufuhr** von Schwefelkies: 84.000 t gegen 127.000 t im Vorjahr um 34 % zurückgegangen. Die Zufuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks, die in 1930 76.000 t betragen hat, betrug in 1931 69.000 t. Die **Abfuhr** von Schwefelkiesabbränden hat von 49.000 t auf 39.000 in 1931 abgenommen, während die Abfuhr von chemischen Erzeugnissen von 105.000 t in 1930 im Jahre 1931 bis auf 63.000 t zurückgegangen ist.

Auch der Hafen von **Krefeld** verzeichnet einen Rückgang des Verkehrs von 684.000 t im Vorjahr auf 540.000 t in 1931. In der **Zufuhr** ist Getreide von 139.000 t in 1930 auf 106.000 t in 1931 zurückgegangen, Zucker nur von 58.000 t in 1930 auf 55.000 t, während die Abnahme bei Eisenerzen fast 100 % betragen hat: 5.000 t gegen 108.000 in 1930. (Stilllegung der Hochöfen der Stahlwerke Becker A.-G.) In der **Abfuhr** ist es der Roheisenverkehr, der abgenommen hat.

Was den Verkehr in den Häfen am Oberrhein anlangt, so hat er nur in **Karlsruhe** und **Kehl** zugenommen.

In **Worms** hat der Verkehr ein wenig abgenommen: 425.000 gegen 445.000 im Vorjahr. In der **Zufuhr** ist der Getreideverkehr etwas zurückgegangen: 73.000 t gegen 77.000 t im Vorjahr. Der Steinkohlenverkehr ist ungefähr auf derselben Höhe geblieben: 156.000 t gegen 154.000 t im Vorjahr, und in der **Abfuhr** ist Erde (Klebsand) von 35.000 t in 1930 auf 20.000 t in 1931 gesunken.

Mannheim. Der Verkehr, der im Vorjahr 5.339.000 t betrug, erreichte im Jahre 1931 4.685.000 t. Der Rückgang betrifft in der **Zufuhr** Steinkohlen: 1.404.000 t gegen 1.686.000 t im Vorjahr, Braunkohlenbriketts: 499.000 t gegen 626.000 t im Vorjahr. Die Zufuhr von Steinkohlenkoks dagegen ist von 267.000 t im Vorjahr auf 391.000 t in 1931 gestiegen (verminderte Zufuhr von ausländischem Koks und Verwendung von Koks für Zentralheizung). Auch der Getreideverkehr hat in der Zufuhr etwas zugenommen: 451.000 t gegen 446.000 t im Vorjahr. In der **Abfuhr** ist Salz von 214.000 t in 1930 auf 171.000 t zurückgegangen. Die Umladungen von Schiff zu Schiff haben 370.530 t betragen (Vorjahr 405.551 t).

In dem gegenüberliegenden Hafen **Ludwigshafen** hat der Verkehr gleichfalls abgenommen, und zwar von 2.904.000 t in 1930 auf 2.559.000 in 1931. In der **Zufuhr** sind Steinkohlen, Steinkohlenkoks und -Briketts von 875.000 t auf 592.000 in 1931 zurückgegangen, Braunkohlenbriketts von 472.000 t auf 388.000 t. Der Minderumschlag dieser Güter in der Zufuhr ist zurückzuführen auf schwächeren Industriebedarf und stark verminderte Einlagerung sowie auf Einschränkungen im Hausbrand infolge gesunkener Kaufkraft und milder Witterung. Bei Kalziumsulfat ist die Tonnenzahl von 70.000 in

Wahl-Kanal einen bedeutenden Aufschwung genommen: 2.207.000 gegen 2.000.000 t im Vorjahr.

Auf der Gellertshafen (Jura) zeigt sich eine Abnahme des Verkehrs von 2.320.000 t in 1930 auf 2.100.000 in 1931 und auf dem Merwedde-Kanal zwischen Gorkum und Vianen eine solche von 4.004.000 t in 1930 auf 3.665.000 t in 1931.

1930 auf 100.000 t in 1931 gestiegen (Mehrverbrauch in der chemischen Industrie zur Bereitung künstlichen Düngers). Getreide ist von 131.000 t im Vorjahr auf 128.000 t etwas zurückgegangen. Der Schwefelkiesverkehr ist ungefähr gleich geblieben: 122.000 t gegen 121.000 t im Vorjahr. In der Abfuhr haben Schwefelkiesabbrände mit 90.000 t gegen 106.000 t im Vorjahr abgenommen (geringere Neigung zum Herausziehen des Kupfergehaltes). Die Abfuhr der Düngemittel hat mit 165.000 t gegen 115.000 im Vorjahr zugenommen (vermehrter Export und grössere Lieferungen über Strassburg nach Elsass, Lothringen und Ostfrankreich). Die Umladungen von Schiff zu Schiff haben 19.441 t betragen (Vorjahr 73.338 t).

Karlsruhe und Kehl weisen, wie bereits gesagt, eine Zunahme auf, der Hafen von Karlsruhe von 2.200.000 in 1930 auf 2.236.000 in 1931, der Hafen von Kehl von 1.458.000 t in 1930 auf 1.574.000 in 1931.

In Karlsruhe ist die Zufuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks gestiegen (vermehrte Ausnutzung der frachtgünstigen Lage des Karlsruher Hafens und Lieferung grösserer Mengen Steinkohlenkoks zu äusserst günstigen Preisen mit höherem Rabatt in den Sommermonaten): 1.226.000 t gegen 1.110.000 t im Vorjahr, die Zufuhr von Braunkohlenbriketts zurückgegangen: 498.000 gegen 536.000 im Vorjahr (verminderter Verbrauch in der Industrie). In der Abfuhr ist die Tonnenzahl für Holz von 118.000 im Vorjahr auf 109.000 t gesunken, ebenso für Eisen- und Stahlbruch von 79.000 t im Vorjahr auf 46.000 t in 1931 (schlechte Beschäftigung der Eisen- und Eisen verarbeitenden Industrie brachte eine starke Verminderung des Bedarfs an Alteisen, Eisen- und Stahlbruch mit sich).

In Kehl hat die Zufuhr von Getreide zugenommen: 444.000 t gegen 309.000 im Vorjahr (niedrige Weltmarktpreise für Getreide, was die Schweiz offenbar zu grossen Einkäufen veranlasst und dem Kehler Hafen einen stärkeren Getreideumschlag gebracht hat). Der Steinkohlenverkehr dagegen ist von 365.000 t in 1930 auf 291.000 t in 1931 zurückgegangen. Eine Zunahme ist zu melden bei Steinkohlenkoks von 134.000 t auf 147.000 und bei Briketts von 100 t in 1930 auf 53.000 t in 1931. Im Zusammenhang mit dem obenerwähnten stärkeren Getreideumschlag hat auch die Abfuhr von Getreide zugenommen: 126.000 t gegen 81.000 t im Vorjahr (gesteigerter Getreideumschlag nach der Schweiz). Die Umladungen von Schiff zu Schiff haben 443.767 t betragen (Vorjahr 370.016 t).

Im Hafen von Strassburg hat der Verkehr von 5.700.000 t im Vorjahr auf 5.514.000 t abgenommen. In der Zufuhr hat der Getreideverkehr mit 931.000 t gegen 524.000 t im Vorjahr zugenommen. Steinkohlen, Steinkohlenkoks und -Briketts sind dagegen von 1.832.000 t im Vorjahr auf 1.631.000 t in 1931 zurückgegangen. In der Abfuhr ist eine Abnahme bei Kalidünger zu verzeichnen: 417.000 t gegen 655.000 t im Vorjahr (durch das Darniederliegen der Landwirtschaft in Übersee hat sich die Nachfrage der Landwirte nach Kalidünger vermindert), ebenso bei Eisenerz: 1.159.000 t gegen 1.512.000 t im Vorjahr. Zugenommen hat der Verkehr der Eisen- und Stahlwaren: 146.000 t gegen 70.000 t im Vorjahr und der Steinkohlen: 112.000 t gegen 56.000 t im Vorjahr. Die Umladungen von Schiff zu Schiff haben 63.000 t betragen (Vorjahr 64.860 t).

In Basel ist der Verkehr von 462.000 t in 1930 auf 344.000 t in 1931 zurückgegangen. Die Zufuhr von Getreide und Steinkohlen ist zurückgegangen: 97.000 t gegen 104.000 t im Vorjahr bzw. 143.000 t gegen 205.000 t im Vorjahr.

Obwohl kein Rheinverkehr im eigentlichen Sinne des Wortes, soll hier der Verkehr mit Kanalpenischen, die auf dem Rhein-Rhone-Kanal nach Basel fahren und leer auf dem Rhein nach Strassburg zurückkommen, nicht unerwähnt bleiben, hat er doch mit einer Tonnenzahl von 908.000 t gegen 620.000 t im Vorjahr eine beträchtliche Zunahme aufzuweisen. Es handelt sich vornehmlich um Getreide mit 367.000 t gegen 200.000 t, Steinkohlen mit 278.000 t gegen 189.000 t und Derivate der Mineralöle mit 100.000 gegen 91.000 t im Vorjahr.

Ein Vergleich zwischen Zu- und Abfuhr einiger Produkte der Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Gent gibt folgendes Bild :

		Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen	Gent
		t.	t.	t.	t.
ZUFUHR :					
53 a/f	Düngemittel	15.269	202.292	394.307	54.745
79 a/c	Eisen und Stahl	6.291	144.837	133.177	244.078
86 a/c	Pflastersteine usw.	297.342	180.047	199.183	113.231
88 a/e	Kohlen	646.515	8.984.984	1.694.627	1.053.751
90	Zement	68.677	97.175	46.610	5.608
103/104	Farben usw.	21.649	142.723	88.807	231
148/149	a-i Eisen und Stahlwaren	224.313	947.149	430.769	27.229
ABFUHR :					
20/25	Getreide	23.056	1.556.625	1.159.307	—
32/33	Hülsenfrüchte	2.209	228.488	10.099	—
40	Zucker	33.335	125.785	7.746	2.030
61	Sämereien	62.215	517.404	43.182	—
69/75	Erze	38.494	4.449.940	192.917	96.250
87 a/b	Petroleum	80.816	493.198	124.080	131.679

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1931.

Dieser Verkehr hat naturgemäss ebenfalls schwer unter der Wirtschaftskrise gelitten. Nur der Maas-Waal-Kanal hat eine Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen.

Auf dem Rhein-Herne-Kanal ist der Verkehr von 13.000.000 t in 1930 auf 11.359.000 t in 1931 zurückgegangen. Eine Abnahme zeigen vornehmlich die Zufuhr zu Berg von Erzen mit 1.024.000 t gegen 1.988.000 t in 1930 und die Abfuhr zu Tal von Steinkohlen mit 5.297.000 t gegen 5.786.000 t im Vorjahr sowie deren Abfuhr zu Berg mit 2.293.000 t gegen 2.489.000 t in 1930.

Der Mainverkehr hat von 3.885.000 t in 1930 bis auf 3.390.000 t im Jahre 1931 abgenommen. In der Zufuhr ist der Verkehr von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von 1.502.000 t in 1930 auf 1.594.000 t in 1931 gestiegen. Dagegen ist in der Abfuhr der Holzverkehr von 220.000 t im Vorjahr auf 186.000 t gefallen, ebenso der Getreideverkehr von 130.000 t in 1930 auf 104.000 t in 1931.

Auch der Verkehr der beiden Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg ist zurückgegangen, in Frankfurt von 2.239.000 t in 1930 auf 2.047.000 t in 1931, in Aschaffenburg von 743.000 t in 1930 auf 574.000 t in 1931.

In Frankfurt weist die Zufuhr von Steinkohlen und Getreide eine kleine Zunahme auf: bei Steinkohlen 800.000 t gegen 792.000 t und bei Getreide 78.000 t gegen 61.000 t im Vorjahr. Die Gesamtzufuhr hat jedoch von 1.863.000 t in 1930 auf 1.759.000 t im Jahre 1931 abgenommen. Ebenso ist die Gesamtabfuhr von 375.000 t auf 289.000 t in 1931 zurückgegangen.

In Aschaffenburg hat die Zufuhr von Steinkohlen etwas zugenommen: 385.000 t gegen 379.000 t im Vorjahr. Dagegen ist für den Holzverkehr ein Rückgang von 143.000 t in 1930 auf 44.000 t in 1931 zu verzeichnen.

Was die niederländischen Kanäle anlangt, so hat, wie schon gesagt, der Verkehr des Maas-Waal-Kanal einen bedeutenden Aufschwung genommen: 4.207.000 gegen 3.029.000 t im Vorjahr.

Auf der Gelderschen IJssel zeigt sich eine Abnahme des Verkehrs von 2.292.000 t in 1930 auf 2.102.000 in 1931 und auf dem Merwede-Kanal zwischen Gorkum und Vianen eine solche von 4.004.000 t in 1930 auf 3.963.000 t in 1931.

IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein.

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

Aus den Angaben der in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen sowie in den belgischen Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, ergibt sich, dass die Zahl der in folgenden Häfen angekommenen Schiffe ohne eigene Triebkraft (wobei die Zahl der im Vorjahr angekommenen in Klammern angegeben ist) betragen hat: in Antwerpen 3.937 (4.255), Gent 1.575 (1.579), Duisburg 29.778 (35.191), Düsseldorf 4.025 (5.252), Köln 2.853 (3.300), Mainz 2.628 (3.361), Ludwigshafen 4.147 (4.623), Mannheim 7.401 (7.467), Karlsruhe 2.656 (2.544), Kehl 2.970 (2.562), Strassburg 5.815 (5.358), Basel 501 (690).

Güterdampfer sind angekommen in
Antwerpen 544 (3.28), Duisburg 2.693 (2.690), Düsseldorf 5.144 (4.462), Köln 3.581 (3.140), Mainz 2.933 (2.463), Mannheim 2.404 (1.845), Strassburg 2.316 (1.707), Basel 19 (43).

Ausführliche Einzelheiten befinden sich in den Anlagen auf Seite 234.

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
Hünigen:							
zu Berg	—	275	275	496	—	496	771
zu Tal	—	2 294	2 294	2 153	—	2 153	4 447
Zusammen...	—	2 569	2 569	2 649	—	2 649	5 218
gegen 1930..	—	1 947	1 947	2 724	—	2 724	4 671
Maximiliansau:							
zu Berg	94	4 946	5 040	7 825	—	7 825	12 865
zu Tal	99	5 080	5 179	7 443	—	7 443	12 622
Zusammen...	193	10 026	10 219	15 268	—	15 268	25 487
gegen 1930..	108	9 418	9 526	15 088	—	15 088	24 614
Speyer:							
zu Berg	107	5 587	5 694	8 457	—	8 457	14 151
zu Tal	105	5 618	5 723	7 863	187	8 050	13 773
Zusammen...	212	11 205	11 417	16 320	187	16 507	27 924
gegen 1930..	280	9 985	10 265	15 582	167	15 749	26 014
Koblenz:							
zu Berg	2 539	7 972	10 511	18 417	—	18 417	28 928
zu Tal	2 555	7 909	10 464	18 125	26	18 161	28 625
Zusammen...	5 094	15 881	20 975	36 542	36	36 578	57 553
gegen 1930...	5 338	16 331	21 669	38 103	24	38 127	59 796

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1931 12.390 mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 34 mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 24. Juli mit 60 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgefahrenen Schiffe betrug 269 am 14. Juli.

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

Durchgefahrene Schiffe	1931	1930	1929	1928
Rheinschiffe	779	938	752	980
Sonstige Flußschiffe	877	1 037	1 054	1 087
Flussdampfschiffe	3 668	5 521	4 387	5 413
Seeschiffe	1 591	1 747	1 129	1 438
Zusammen	6 915	9 243	7 322	8 918
Durchschnittlich in 24 Stunden	19	25	20	24

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. 241 zusammengestellt.

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

	1931	gegen 1930
zu Berg	46.388 Schiffe	50.311 Schiffe
zu Tal	46.303 Schiffe	50.400 Schiffe
zusammen	92.691 Schiffe	100.711 Schiffe.

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

im Jahre 1931 :	27.393 von insgesamt 91.863 = 29 %
im Jahre 1930 :	27.458 von insgesamt 99.991 = 28 %.

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

59.641 = 64,34 % (65,20 %) ¹⁾	die niederländische Flagge,
15.359 = 16,57 % (16,10 %)	die belgische Flagge,
13.842 = 14,93 % (15,00 %)	Flaggen deutscher Staaten,
2.756 = 2,97 % (2,60 %)	die französische Flagge,
1.008 = 1,10 % (1,00 %)	die schweizerische Flagge,
85 = 0,09 % (0,10 %)	die luxemburgische Flagge.

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

zu Berg	46.319 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	964
zu Tal	46.269 » » » » » » » »	1.037
Zusammen 1931	92.588 Schiffe, » » » » » » » »	2.001
gegen 1930	99.585 » » » » » » » »	1.913
Sonach 1931 weniger	6.997 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	88 mehr.

¹⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1930 dar.

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

im Jahre 1931 : 27.446 von insgesamt 91.887 = 29 %

im Jahre 1930 : 27.183 von insgesamt 98.865 = 27 %.

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

60.074 = 64,80 % (65,22 %) ¹⁾	die niederländische Flagge,
15.267 = 16,70 % (16,29 %)	die belgische Flagge,
13.625 = 14,60 % (14,86 %)	die Flagge deutscher Staaten,
2.650 = 2,85 % (2,62 %)	die französische Flagge,
925 = 1,00 % (0,92 %)	die schweizerische Flagge,
47 = 0,05 % (0,07 %)	die luxemburgische Flagge.

IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1931.

Nachweisungen über die Zahl der nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen gehenden Schiffe und Flösse unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge und der Gesamtgütermengen sind in den Beilagen 1 und 2 zu IV B b. und c. 2 (Seite 249) enthalten.

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken :

Der Verkehr auf dem Main weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 13 %, in der Tragfähigkeit um 7 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 10 %, in der Tragfähigkeit um 10 % auf.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 10 % ab- und in der Tragfähigkeit um 3 % zugenommen, der Verkehr des Maas-Waal-Kanals in der Schiffszahl um 39 % und in der Tragfähigkeit um 38 % zugenommen, der Verkehr der Keulischen Vaart in der Schiffszahl um 25 % und in der Tragfähigkeit um 34 % zugenommen, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 2 % und in der Tragfähigkeit um 1,6 %, der Verkehr des Walcheren Kanals in der Schiffszahl um 4,6 % und in der Tragfähigkeit um 11,6 % ; der Verkehr des Merwede-Kanals hat in der Schiffszahl um 4,4 % abgenommen und in der Tragfähigkeit um 2 % zugenommen.

Schiffsverkehr in den Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg :

Nachweisungen über die Zahl der in den Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge und der Gesamtgütermengen sind in den Beilagen 1 und 2 zu IV, B, a Seite 233 und Seite 237 enthalten.

¹⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1930 dar.

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

Im Hafen zu	angekommen				abgefahren			
	1931	darunter Dampfschiffe	1930	darunter Dampfschiffe	1931	darunter Dampfschiffe	1930	darunter Dampfschiffe
Frankfurt	4 825	1 287	5 701	950	4 832	1 261	5 813	981
Aschaffenburg	1 686	179	1 915	143	1 696	177	1 921	136

IV. B. c) Flossverkehr.

1. Flossverkehr auf dem Rhein.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
1931	74 116	76 243	150 359
1930	64 253	114 805	179 058
Mithin 1931	mehr 9 863	weniger —	—
		33 562	28 699

Der Flossverkehr in den wichtigeren schweizer., französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 15 % zu-, in der Abfuhr um 34 % ab-, im ganzen um 16 % abgenommen ; gegen 74 %, 26 % und 56 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen von 150.359 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 55.120 t sowie den Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze, Beilage 4 zu IV, A, a, und 3 zu IV, B, c 49.577 t erhält man insgesamt 255.056 t Mithin Gesamtflossverkehr auf dem Rhein 127.528 t oder gegen das Vorjahr mit 170.435 t weniger 42.907 t oder 24 % Abnahme.

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:

M o n a t	An- zahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zu- sammen an Floss- bestand	Bei- gela- dene Güter	Bemer- kungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
Januar.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März.....	2	—	—	—	2 006 400	1 800	19 200	2 027 400	—	
April.....	2	—	—	—	1 607 400	3 000	51 600	1 662 000	—	
Mai.....	7	—	—	—	9 361 800	17 700	—	9 379 500	—	
Juni.....	6	—	—	—	6 871 800	9 900	12 000	6 893 700	—	
Juli.....	6	—	—	—	9 789 000	19 200	—	9 808 200	—	
August.....	5	—	—	—	6 145 800	9 600	—	6 155 400	—	
September.....	4	—	—	—	4 797 000	7 800	33 000	4 837 800	—	
Oktober.....	4	—	—	—	5 494 800	9 600	30 000	5 534 400	—	
November.....	6	—	—	—	8 721 600	10 800	30 000	8 762 400	—	
Dezember.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen 1931 ..	42	—	—	—	54 795 600	89 400	215 800	55 060 800	—	
gegen 1930 ..	61	—	—	—	88 785 240	205 650	71 400	89 062 290	—	
Mithin 1931 } weniger	19	—	—	—	33 989 640	116 250	—	34 001 400	—	

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

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

V e r k e h r	An- zahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zu- sammen an Floss- bestand	Bei- gela- dene Güter	Bemer- kungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft.....	270	41 164	—	—	—	—	—	41 164	—	
b) Abgang.....	53	56 834	93	—	—	—	—	56 927	—	

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

J a h r	An der Schiffbrücke zu	
	Koblenz	
	Flöße	
	Zahl	Gewicht t
1931	48	70 622
1930	73	116 950
Mithin 1931 } weniger	25	46 328

Sämtliche Flöße wurden von Dampfern geschleppt.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 41 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 49.577 t. (In 1930 : 59 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 70.110 t.), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 42 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 49.919 t. (In 1930 : 61 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 73.427 t.)

Der Flossverkehr hat sonach in Emmerich um 29 % und in Lobith um 32 % abgenommen.

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

Über diesen Verkehr ist folgendes zu berichten :

Der Verkehr auf dem Main hat abgenommen.

Der Verkehr nach den Aufzeichnungen in Kostheim weist 313 Flösse mit einem Gewicht von 55 012 t in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1930 : 506 Flösse mit einem Gewicht von 91.703 t.)

Die Anzahl der Flösse hat um 38 %, ihr Gewicht um 40 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vianen (Wilhelmina und Neue- oder Grosse Schleuse) sind nach der Waal hin 212 Flösse mit einem Gewicht von 3.330 t durchgefahren. (In 1930 : 384 Flösse mit einem Gewicht von 7.371 t). Der Flossverkehr hat also in der Zahl der Flösse um 45 % und im Gewicht um 54 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 54 Flösse mit einem Gewicht von 22.841 t und in der Richtung von Amsterdam her 16 Flösse mit einem Gewicht von 9.010 t, also zusammen 70 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 31.851 t. (In 1930 : 122 Flösse mit einem Gewicht von 58.538 t).

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 43 % und im Gewicht um 45,5 % abgenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 6 Flösse mit einer Länge von 101 ½ m und nach dem Lek hin 7 Flösse mit einer Länge von 311 m durchgefahren, also zusammen 13 Flösse mit einer Gesamtlänge von 412 ½ m. (In 1930 : 12 Flösse mit einer Länge von 305 m).

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 8 % abgenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1931 in regelmässiger Fahrt mit 48 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 5 Rhein-See-Dampfern, also insgesamt mit 56 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat einen Netto-Raumgehalt von 59.170 cbm, die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 47.707 t mit insgesamt 19.010 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Kölner Reederei-Aktien-Gesellschaft in Köln mit 1.451 Tonnen.

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

(Siehe auch Beilage, Seite 254.)

IV. C. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.

Die nachstehenden Angaben über Frachtsätze zwischen verschiedenen Rheinhäfen sind unverbindlich.

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

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

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

Folgende Frachtsätze sind auf den verschiedenen Strecken verzeichnet worden :

Antwerpen—Strassburg. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind im Januar und Februar Frachtsätze von 5,— bis 6,— Gulden erreicht worden, im März, April, Mai, Juni und Juli von 4,75 bis 5,75 Gulden, im August, September, Oktober und November von 5,— bis 6,— Gulden und im Dezember von 4,75 bis 5,75 Gulden ; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,87 bis 5,87 Gulden erreicht.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, betrug der mittlere Gesamtfrachtsatz : im Januar 27,— fr., im Februar 23,— fr., im März 20,— fr., im April, Mai, Juni und Juli 18,— fr., im August 17,— fr., im September 17,50 fr., im Oktober 19 fr., im November und Dezember 26 fr., im Durchschnitt 20,62 fr.

Strassburg—Antwerpen. — Der mittlere Gesamtfrachtsatz für Massengüter hat im Januar 15,— fr. betragen, im Februar und März 13,— fr., im April und Mai 12,— fr., im Juni, Juli, August und September 11,— fr. und in den übrigen Monaten 12,— fr., sodass im Durchschnitt ein Gesamtfrachtsatz von 12,08 fr. erreicht wurde.

Antwerpen—Karlsruhe. — Für Stückgüter befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 5,25 bis 5,75 Gulden erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 2,20 Gulden im Januar und Februar, 2,07 Gulden im März, April und Mai, 1,97 Gulden im Juni und Juli, 1,82 Gulden im August und September und 1,72 Gulden in den übrigen Monaten erreicht worden, mithin im Durchschnitt höchster Gesamtfrachtsatz : 1,94 Gulden.

Karlsruhe—Antwerpen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 4,75 bis 5,25 Gulden erreicht worden.

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

Für die Massengüter sind höchste Gesamtfrachtsätze von 1,72 Gulden im Januar, Februar und März und 1,47 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden ; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 1,53 Gulden.

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

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,52 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,75 Gulden im Januar und Februar, 1,62 Gulden im März, April und Mai, 1,52 Gulden im Juni und Juli, 1,47 Gulden im August und September, 1,37 Gulden von Oktober bis zum Ende des Jahres angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,54 Gulden.

Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind im Januar Frachtsätze von 2,50 bis 4,50 Gulden erreicht worden, im Februar von 3,50 bis 4,50 Gulden, von März bis August von 3,25 bis 4,25 Gulden, von August bis Dezember von 3,50 bis 4,50 Gulden und im Dezember von 3,25 bis 4,25 Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,37 bis 4,37 Gulden erreicht.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250t, haben die Gesamtfachtsätze im Durchschnitt 2,52 bis 2,58 Gulden per Last=2000 kg betragen.

Mannheim—Antwerpen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 3,25 bis 3,75 Gulden erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,55 Gulden im Januar und Februar, 1,42 Gulden im März, April und Mai, 1,32 Gulden im Juni und Juli, 1,27 Gulden im August und September, und 1,17 Gulden von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,34 Gulden.

Antwerpen—Ludwigshafen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 4,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,— bis 4,50 Gulden, im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,90 bis 4,40 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,52½ Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,75 Gulden im Januar und Februar, 1,62 Gulden im März, April und Mai, 1,52 Gulden im Juni und Juli, 1,47 Gulden im August und September und 1,37 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,54 Gulden.

Ludwigshafen—Antwerpen. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 3,25 bis 3,75 Gulden erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,55 Gulden im Januar und Februar, 1,42 Gulden im März, April und Mai, 1,32 Gulden im Juni und Juli, 1,27 Gulden im August und September und 1,17 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,34 Gulden.

Antwerpen.—Mainz. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 3,75 bis 4,75 Gulden, im März, April, Mai, Juni und Juli von 3,50 bis 4,50 Gulden, im August, September, Oktober und November von 3,75 bis 4,75 Gulden und im Dezember von 3,50 bis 4,50 Gulden, im Durchschnitt 3,62 bis 4,62 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze angegeben worden: im Januar 2,20 bis 2,30 Gulden, im Februar 2,10 Gulden, im März 2,20 Gulden, im April 2,10 bis 2,20 Gulden, im Mai 2,10 Gulden, im Juni 2,— bis 2,10 Gulden, im Juli 2,10 bis 2,20 Gulden, im August 2,10 Gulden, im September 2,10 bis 2,20 Gulden, im Oktober 2,20 Gulden und im November und Dezember 2,10 bis 2,20 Gulden, im Durchschnitt 2,10 bis 2,17 Gulden per Last = 2000 kg.

Antwerpen—Koblenz. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 4,— bis 5,— Gulden, im März, April, Mai, Juni und Juli 3,75 bis 4,75 Gulden, im August, September, Oktober und November 4,— bis 5,— Gulden und im Dezember 3,75 bis 4,75 Gulden; im Durchschnitt 3,87 bis 4,87 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze angegeben worden: im Januar 1,70 bis 1,80 Gulden, im Februar 1,60 Gulden, im März 1,70 Gulden, im April 1,60 bis 1,70 Gulden, im Mai 1,60 Gulden, im Juni und Juli 1,50 bis 1,60 Gulden, im August 1,50 Gulden, im September 1,50 bis 1,60 Gulden, im Oktober 1,60 Gulden, im November und Dezember 1,50 bis 1,60 Gulden; im Durchschnitt 1,57 bis 1,63 Gulden per Last = 2000 kg.

Antwerpen—Köln. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 3,— bis 4,— Gulden, im März und April 2,90 bis 3,90/3,50 Gulden, im Mai, Juni und Juli 2,75 bis 3,75 Gulden, im August 2,90 bis 3,90 Gulden, im September, Oktober und November 3,— bis 4,— Gulden und im Dezember 2,75 bis 3,75 Gulden; im Durchschnitt 2,89 bis 3,89 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze angegeben worden: im Januar 1,40 bis 1,50 Gulden, im Februar 1,30 Gulden, im März 1,40 Gulden, im April 1,30 bis 1,40 Gulden, im Mai 1,30 Gulden, im Juni und Juli 1,30 bis 1,40 Gulden, im August 1,30 Gulden, im September 1,30 bis 1,40 Gulden, im Oktober 1,40 Gulden, im November und Dezember 1,30 bis 1,40 Gulden; im Durchschnitt 1,33 bis 1,38 Gulden per Last = 2000 kg.

Antwerpen—Duisburg-Ruhrort. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 2,75 bis 3,75 Gulden, im März und April 2,65 bis 3,65 Gulden, im Mai, Juni und Juli 2,50 bis 3,50 Gulden, im August 2,65 bis 3,65 Gulden, im September, Oktober und November 2,75 bis 3,75 Gulden, im Dezember 2,50 bis 3,50 Gulden; im Durchschnitt 2,64 bis 3,64 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze angegeben worden: im Januar 0,50 bis 0,60 Gulden, im Februar 0,40 bis 0,45 Gulden, im März und April 0,40 bis 0,50 Gulden, im Mai 0,40 Gulden,

im Juni 0,45 bis 0,50 Gulden, im Juli 0,40 bis 0,50 Gulden, im August 0,40 Gulden, im September 0,40 bis 0,50 Gulden, im Oktober 0,50 Gulden, im November und Dezember 0,40 bis 0,50 Gulden; im Durchschnitt 0,42 bis 0,49 Gulden.

Duisburg-Ruhrort — Rhein-Ruhr-Häfen — Antwerpen - Gent. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze einschl. Schlepplohn angegeben worden: im Januar 1,35 bis 1,80 Mk, im Februar 1,20 bis 1,35 Mk, im März 1,20 Mk, im April 1,10 bis 1,20 Mk, im Mai, Juni, Juli, August und September 1,10 Mk., im Oktober 1,10 bis 1,20 Mk, im November 1,20 Mk, im Dezember 1,20 bis 1,30 Mk, im Durchschnitt 1,15 bis 1,23 Mk.

Rotterdam—Karlsruhe. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 5,— bis 5,50 Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,75 bis 5,25 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 5,— bis 5,50 Gulden; im Durchschnitt wurden somit Frachtsätze von 4,90 bis 5,40 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 4,30 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,07 Gulden im Januar und Februar, 1,45 Gulden im März, April und Mai, 1,35 Gulden im Juni und Juli, 1,70 Gulden im August und September und 1,60 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,62 Gulden.

Karlsruhe—Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 4,25 bis 4,75 Gulden erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,62 Gulden im Januar, Februar und März und 1,37 Gulden von April bis zum Ende des Jahres angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,43 Gulden.

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

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,05 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,62 Gulden im Januar und Februar, 1,50 Gulden im März, April und Mai, 1,40 Gulden im Juni und Juli, 1,35 Gulden im August und September und 1,25 Gulden im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,42 Gulden.

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

Januar 160 cents; Februar 130 cents; März 105 cents; April 100 cents; Mai und Juni 95 cents; Juli 95 bis 100 cents; August und September 100 cents; Oktober 120 cents; November 135 cents; Dezember 145 cents; also im Durchschnitt 115 cents pro Tonne; für Leichtgetreide alle Sätze 10 cents höher.

Mannheim—Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 2,75 bis 3,25 Gulden erreicht worden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,75 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,32 Gulden im Januar und Februar, 1,20 Gulden im März, April und Mai, 1,10 Gulden im Juni und Juli, 1,05 Gulden im August und September und 0,95 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,12 Gulden.

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

Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootverkehr betragen:

bis 5000 kg	3,20 Mk.	} für 100 kg
5000 kg und mehr	2,20 Mk.	
10000 kg und mehr	1,85 Mk.	

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,05 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,62 Gulden im Januar und Februar, 1,50 Gulden im März, April und Mai, 1,40 Gulden im Juni und Juli, 1,35 Gulden im August und September und 1,25 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,42 Gulden.

Ludwigshafen—Rotterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 2,75 bis 3,25 Gulden erreicht worden.

Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootverkehr betragen:

bis 5000 kg	3,20 Mk.	} für 100 kg
5000 kg und mehr	2,20 Mk.	
10000 kg und mehr	1,85 Mk.	

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,75 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,32 Gulden im Januar und Februar, 1,20 Gulden im März, April und Mai, 1,10 Gulden im Juni und Juli, 1,05 Gulden im August und September und 0,95 Gulden in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,12 Gulden.

Rotterdam—Köln. — Für Schwergetreide (Beiladungspartien bis 199 Tonnen) sind erreicht worden: im Januar 135 ct; im Februar, März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 105 ct; im Oktober und November 115 ct und im Dezember 115/130 ct. Für grosse Partien: im Januar 85 ct; im Februar 72½ ct; im März, April, Mai, Juni 60 ct; im Juli, August, September 65 ct; im Oktober 80 ct; im November 90 ct und im Dezember 95 ct.

(Für Leichtgetreide sind alle Sätze um ungefähr 10 ct höher.)

Rotterdam—Düsseldorf/Neuss. — Für Schwergetreide (Beiladungspartien bis 199 Tonnen) sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 105 ct; Februar, März, April, Mai, Juni, Juli, August, September 85 ct; Oktober, November 95 ct; Dezember 95/110 ct. Für grosse Partien: im Januar 75 ct, im Februar 62½ ct; im März, April, Mai, Juni, Juli, August, September 55 ct; im Oktober 65 ct.; im November 70 ct und im Dezember 85 ct.

(Für Leichtgetreide sind alle Sätze ungefähr 10 ct höher.)

Rotterdam—Duisburg. — Für Schwergetreide (Beiladungspartien bis 199 Tonnen) wurden folgende Frachtsätze erreicht: im Januar 75 ct; im Februar, März, April, Mai, Juni, Juli, August, September 65 ct; im Oktober, November 75 ct und im Dezember 75/90 ct. Für grosse Partien: im Januar 65 ct; im Februar 52½ ct; im März, April, Mai, Juni, Juli, August 40 ct; im September 45 ct; im Oktober 50 ct; im November 55 ct und im Dezember 65 ct.

(Für Leichtgetreide sind alle Sätze ungefähr 10 ct höher.)

Rotterdam—Ruhr. — Es wurden folgende Schlepplöhne bezahlt:

a) vom 1. bis 15. jeden Monats		b) vom 16. bis Monatsende	
a)	b)	a)	b)
Januar	37½ ct	30 ct	27½-30 ct
Februar	27½-30 ct	25-27½ ct	25-27½ ct
März	35	30	32½ 35
April	30	30	27½ - 30 30
Mai	30	27½	30 32½ - 35
Juni	32½	27½	35 32½
Juli		30 ct	
August		25-27½ ct	
September		32½	
Oktober		27½ - 30	
November		30	
Dezember		35	

Für Erzfrachten galten folgende Frachtsätze per Last von 2000 kg: im Januar 40/50, im Februar 32½/45½, im März, April und Mai 30/40, im Juni und November 27½/37½, im Juli 25/35, im August, September, Oktober 20/30 und im Dezember 35/45 ct.

Rotterdam / Dordrecht — Ruhrort. — Für Massengüter, befördert im Schlepplöhndienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind Gesamtfrachtsätze von 50 cents im Januar und Februar, 40 bis 50 cents im März, 40 cents im April und Mai, 35 bis 40 cents im Juni, 35 cents im Juli, 35 bis 30 cents im August, 30 cents im September und Oktober, 30 bis 45 cents im November und 45 bis 50 cents im Dezember angegeben worden, im Durchschnitt 38,3 bis 40,8 cents.

Für Massengüter, befördert im Schlepplöhndienst, auf grossen Schiffen über 1250 t, sind folgende Schlepplöhne angegeben worden: im Januar 30 bis 50 cents, im Februar 25 bis 30 cents, im März 30 bis 50 cents, im April 27,5 bis 30 cents, im Mai 27,5 bis 35 cents, im Juni und Juli 25 bis 32,5 cents, im August 25 bis 30 cents, im September 25 bis 40 cents, im Oktober 25 bis 35 cents, im November 27,5 bis 35 cents und im Dezember 30 bis 45 cents, im Durchschnitt 26,9 bis 37 cents.

Amsterdam—Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 5,— bis 6,— Gulden erreicht worden, von April bis August von 4,75 bis 5,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 5,— bis 6,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 4,90 bis 5,90 Gulden erreicht.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 4,52 Gulden erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,75 Gulden im Januar und Februar, 1,62 Gulden im März, April und Mai, 1,52 Gulden im Juni und Juli, 1,47 Gulden im August und September und 1,37 Gulden von Oktober bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,54 Gulden.

Mannheim—Amsterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind bis April Frachtsätze von 4,— bis 5,— Gulden erreicht worden, von April bis August von 3,75 bis 4,75 Gulden und von August bis zum Ende des Jahres von 4,— bis 5,— Gulden; im Durchschnitt wurden Frachtsätze von 3,90 bis 4,90 Gulden erreicht.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,55 Gulden im Januar und Februar, 1,42 Gulden im März, April und Mai, 1,32 Gulden im Juni und Juli, 1,27 Gulden im August und September und 1,17 Gulden von Oktober bis zum Ende des Jahres angegeben worden; im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,34 Gulden.

Amsterdam—Köln. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 3,50 bis 6,— Gulden, im März 3,— bis 6,— Gulden, im April 2,75 bis 5,75 Gulden, im Mai, Juni und Juli 2,75 bis 5,50 Gulden, im August 2,50 bis 5,— Gulden, im September 2,25 bis 5,— Gulden, im Oktober 2,50 bis 5,50 Gulden, im November 2,50 bis 6,— Gulden, im Dezember 3,— bis 6,— Gulden; im Durchschnitt 2,81 bis 5,65 Gulden.

Köln—Amsterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 2,50 bis 5,— Gulden, im März 2,— bis 4,75 Gulden, im April 1,75 bis 4,75 Gulden, im Mai 1,75 bis 4,50 Gulden, im Juni 2,— bis 4,50 Gulden, im Juli 1,75 bis 4,25 Gulden, im August und September 1,75 bis 3,75 Gulden, im Oktober 2,— bis 4,— Gulden, im November 2,— bis 4,50 Gulden, im Dezember 2,— bis 5,— Gulden; im Durchschnitt 2,12 bis 4,48 Gulden.

Amsterdam—Duisburg. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar 2,50 bis 4,50 Gulden, im Februar 3,50 bis 4,— Gulden, im März 2,50 bis 3,75 Gulden, im April 2,— bis 3,75 Gulden, im Mai, Juni, Juli und August 2,— bis 3,50 Gulden, im September 1,80 bis 3,50 Gulden, im Oktober 1,80 bis 3,75 Gulden, im November 2,25 bis 4,— Gulden und im Dezember 2,25 bis 3,75 Gulden, im Durchschnitt 2,13 bis 3,75 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfachtsätze erreicht worden: im Januar 0,65 bis 0,92 Gulden im Februar 0,55 bis 0,85 Gulden, im März 0,55 bis 0,82 Gulden, im April 0,57 bis 0,87 Gulden, im Mai 0,57 bis 0,95 Gulden, im Juni 0,55 bis 0,82 Gulden, im Juli 0,52 bis 0,85 Gulden, im August 0,55 bis 0,82 Gulden, im September 0,55 bis 0,85 Gulden, im Oktober 0,57 bis 0,87 Gulden, im November 0,60 bis 0,92 Gulden und im Dezember 0,62 bis 0,92 Gulden, im Durchschnitt 0,57 bis 0,87 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Schlepplöhne erreicht worden: im Januar und Februar 0,25 bis

0,40 Gulden, im März, April und Mai 0,25 bis 0,37½ Gulden, im Juni 0,20 bis 0,32½ Gulden, im Juli 0,25 bis 0,35 Gulden, im August 0,25 bis 0,30 Gulden, im September und Oktober 0,22½ bis 0,30 Gulden, im November und im Dezember 0,25 bis 0,35 Gulden, im Durchschnitt 0,24 bis 0,35 Gulden.

Duisburg—Amsterdam. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar und Februar 2,— bis 3,75 Gulden, im März 1,85 bis 3,75 Gulden, im April 1,75 bis 3,50 Gulden, im Mai und Juni 1,75 bis 3,25 Gulden, im Juli und August 1,60 bis 3,25 Gulden, im September 1,75 bis 3,50 Gulden, im Oktober 1,75 bis 3,25 Gulden, im November und Dezember 2,— bis 3,50 Gulden; im Durchschnitt 1,82 bis 3,46 Gulden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar 1,20 bis 1,75 Gulden im Februar 1,— bis 1,75 Gulden, im März 1,— bis 1,60 Gulden, im April 1,— bis 1,50 Gulden, im Mai 0,90 bis 1,50 Gulden, im Juni 0,90 bis 1,40 Gulden, im Juli 0,80 bis 1,40 Gulden, im August 1,— bis 1,35 Gulden, im September 1,— bis 1,50 Gulden, im Oktober 1,— bis 1,60 Gulden, im November und Dezember 1,25 bis 1,75 Gulden, im Durchschnitt 1,02 bis 1,49 Gulden.

Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Gesamtfrachtsätze erreicht worden: im Januar 0,75 bis 0,95 Gulden, im Februar 0,55 bis 0,85 Gulden, im März 0,50 bis 0,80 Gulden, im April und Mai 0,50 bis 0,90 Gulden, im Juni 0,50 bis 0,80 Gulden, im Juli und August 0,50 bis 0,85 Gulden, im September 0,50 bis 0,90 Gulden, im Oktober 0,50 bis 0,95 Gulden, im November und Dezember 0,55 bis 0,85 Gulden; im Durchschnitt 0,53 bis 0,87 Gulden.

Ruhrhäfen—Strassburg. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, ist ein mittlerer Kahnfrachtsatz von 9,67 fr. erreicht worden. Der mittlere Schlepplohn hat im Januar, Februar und März 10,50 fr., im April, Mai und Juni 9,50 fr., im Juli, August, September, Oktober und November 9,— fr. und im Dezember 10,50 fr. betragen, sodass ein mittlerer Durchschnittsschlepplohn von 9,62 fr. erreicht wurde.

Strassburg—Ruhrhäfen. — Mittlerer Gesamtfrachtsatz 8,— fr.

Duisburg-Ruhrort—Karlsruhe. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 6,50 bis 7,50 RM. erreicht worden.

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

Für Massengüter, sind höchste Gesamtfrachtsätze von 3,12 RM. im Januar, Februar, März, April und Mai, 2,87 RM. im Juni, Juli, August und September und 2,50 RM. im Oktober, November und Dezember angegeben worden; im Durchschnitt 2,88 RM.

Karlsruhe—Duisburg-Ruhrort. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 6,— bis 6,50 RM. erreicht worden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfrachtsatz von 3,35 RM. erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,25 RM. im Januar, Februar und März, 1,37 RM. im April, Mai, Juni, Juli, August und September und 1,75 RM. im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt 1,69 RM.

Duisburg-Ruhrort—Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 4,50 bis 5,— RM., im April, Mai, Juni und Juli 4,— bis 5,— RM., im August, September, Oktober, November und Dezember 4,25 bis 5,25 RM., im Durchschnitt 4,35 bis 4,85 RM.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 4,— RM. erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,37 RM. im Januar, Februar, März, April und Mai, 2,12 RM. im Juni, Juli, August und September, 1,90 RM. im Oktober, November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt somit ein höchster Gesamtfachtsatz von 2,17 RM.

Mannheim—Duisburg-Ruhrort. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind folgende Frachtsätze erreicht worden: im Januar, Februar und März 4,— bis 4,50 RM., im April, Mai, Juni und Juli 3,75 bis 4,25 RM., im August, September, Oktober, November und Dezember 4,— bis 4,50 RM.; im Durchschnitt somit 3,90 bis 4,40 RM.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,12 RM. erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,— RM. im Januar, Februar und März, 1,62 RM. im April, Mai, Juni, Juli, August und September und 1,50 RM. im Oktober, November und Dezember angegeben worden; im Durchschnitt somit ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,69 RM.

Duisburg - Ruhrort / Rhein - Ruhr - Häfen — Rotterdam. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschliesslich Schleppen) angegeben worden: im Januar 0,80 bis 1,20 RM., im Februar 0,60 bis 0,80 RM., im März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 0,60 RM., im Oktober 0,60 bis 0,80 RM., im November und im Dezember 0,70 bis 0,80 RM.; im Durchschnitt 0,63 bis 0,72 RM.

Duisburg - Ruhrort / Rhein - Ruhr - Häfen — Mannheim. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze bzw. Schlepplöhne angegeben worden: im Januar 0,90 bis 1,20 RM., bzw. 1,10 bis 1,20 RM.; im Februar 0,60 bis 0,80 RM., bzw. 1,10 bis 1,20 RM.; im März 0,60 RM., bzw. 1,10 RM.; im April 0,60 RM., bzw. 1,— bis 1,10 RM.; im Mai, Juni und Juli 0,60 RM., bzw. 1,— RM.; im August und September 0,60 RM., bzw. 0,90 bis 1,— RM.; im Oktober 0,60 bis 1,20 RM., bzw. 0,90 bis 1,— RM.; im November 0,80 bis 1,— RM., bzw. 0,90 bis 1,— RM.; im Dezember 1,— bis 1,10 RM., bzw. 1,— bis 1,10 RM.; im Durchschnitt 0,68 bis 0,80 RM., bzw. 1,— bis 1,05 RM.

Rhein-Herne-Kanal—Antwerpen / Gent. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschl. Schleppen) angegeben worden: im Januar 1,55 bis 2,— RM., im Februar 1,40 bis 1,55 M., im März 1,40 RM., im April 1,20 bis 1,40 RM., im Mai 1,20 RM., im Juni, Juli, August und September 1,25 RM., im Oktober 1,25 bis 1,35 RM., im November 1,35 M., im Dezember 1,35 bis 1,45 RM., im Durchschnitt 1,30 bis 1,39 RM.

Rhein-Herne-Kanal—Rotterdam. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschl. Schleppen) angegeben worden: im Januar 1,— bis 1,40 RM., im Februar 0,80 bis 1 Mk., im März 0,80 RM., im April 0,70 bis 0,80 RM., im Mai 0,70 RM., im Juni, Juli, August und September 0,75 RM., im Oktober 0,75 bis 0,95 RM., im November 0,85 bis 0,95 RM. und im Dezember 0,95 RM.; im Durchschnitt somit 0,80 bis 0,88 RM.

Rhein-Herne-Kanal—Mannheim. — Für Massengüter, befördert im Schleppdienst, auf mittleren Schiffen von 751 bis 1250 t, sind folgende Kahnfrachtsätze (einschliesslich Schleppen) angegeben worden: im Januar 1,30 bis 1,40 RM., im Februar 0,75 bis 0,90 RM., im März keine Notierung, im April 0,65 bis 0,75 RM., im Mai, Juni, Juli, August und September 0,75 RM., im Oktober 0,75 bis 1,40 RM., im November 0,95 bis 1,20 RM., im Dezember 1,15 bis 1,30 RM., im Durchschnitt 0,84 bis 0,97 RM.

Mannheim—Karlsruhe. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 3,25 bis 3,75 RM. erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,62 RM. von Januar bis September und 1,45 RM. von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt somit ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,56 RM.

Karlsruhe—Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 3,— bis 3,50 RM. erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,20 RM. im Januar, Februar, März und April, 1,10 RM. im Mai, Juni, Juli, August, September und Oktober und 1,— RM. im November und Dezember angegeben worden, im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 1,11 RM.

Mannheim—Kehl. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 3,75 bis 4,25 RM. erreicht worden.

Für Stückgüter, befördert im Schleppdienst, wurde im Durchschnitt ein höchster Gesamtfachtsatz von 3,40 RM. erreicht.

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 2,02 RM. von Januar bis September und 1,85 RM. in den übrigen Monaten angegeben worden, im Durchschnitt 1,96 RM.

Kehl—Mannheim. — Für Stückgüter, befördert mit Güterdampfern, sind während des ganzen Jahres Frachtsätze von 3,25 bis 3,75 RM. erreicht worden.

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

Für Massengüter sind höchste Gesamtfachtsätze von 1,62 RM. von Januar bis September und 1,45 RM. von September bis zum Ende des Jahres angegeben worden, im Durchschnitt 1,56 RM.

Die Frachtsätze im Talverkehr Basel-Rotterdam/Antwerpen schwankten für Massengüter zwischen Fr. 5,25 und Fr. 10,—.

Für Transporte Antwerpen/Rotterdam oder Duisburg/Basel betrug die Anschlussfracht Strassburg-Basel bei Getreide Fr. 4,50, bei Kohle und Koks Fr. 4,40, bei Zucker zirka Fr. 5,25, bei Phosphat und Pyrit zirka Fr. 4,75, bei Blei, Kupfer, Zink zirka Fr. 7,—. Die Höhe des Frachtsatzes ist zum Teil davon abhängig, ob auf der Strecke Strassburg-Basel bei niedrigem Wasserstand der Kanalweg benützt werden muss.

b) Versicherungen.

Schweiz. — Beim Schiffsverkehr bis nach Basel ist in der Kasko- und Warenversicherung keine wesentliche Änderung der Bedingungen eingetreten.

Frankreich. — Das Jahr 1931 war infolge der Verschlechterung des Frachtenmarktes, die die Reedereien dazu veranlasste, bei allen Posten ihres Betriebs und namentlich bei ihren Versicherungsunkosten nach Einsparungen zu suchen, schwierig. Indessen haben die französischen Versicherungen nach einer gewissen Anzahl von Schwierigkeiten die Bestimmungen ihrer Polizen noch weiter zusammengezogen, um sie den Verhältnissen der Schifffahrt besser anzupassen, und um die zu Rechtsstreiten führenden Schwierigkeiten möglichst zu verringern.

Infolge des im allgemeinen befriedigenden Wasserstandes waren die Schifffahrtsunfälle verhältnismässig wenig zahlreich. Allgemein haben sich die Risiken nicht vermehrt. Die Nachprüfung des Wertes des versicherten Materials vollzog sich in befriedigender Weise. Doch war am Schlusse des Jahres die Aufrechterhaltung der Prämien zu dem Satze, der Ende 1930 und im ersten Vierteljahr 1931 hatte erzielt werden können, sehr schwierig.

Wie im vorhergehenden Jahr ist eine Verengung des Marktes der auf dem Rheine arbeitenden Versicherungsgesellschaften festzustellen. Die Rückversicherung der rheinischen Risiken blieb sehr schwierig.

Die Unterhandlungen der Versicherer mit den Reedern wegen Beschränkung der Leistungspflicht der Versicherer sowohl in der Waren- wie in der Kaskoversicherung machen nur langsame Fortschritte. Es konnte bereits eine gewisse Anzahl kleiner Havereien ausgeschaltet werden, die für die Versicherungen eine schwere Belastung des Überwachungs- und Schadensdienstes ohne greifbaren Vorteil für die Reeder darstellten hatten.

V. Juristisches.

Zum Binnenschifffahrtsrecht vergl. Tätigkeitsbericht der Zentral-Kommission über das Jahr 1931 (Seite 7). Über die Tätigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte siehe Seite 256 bis 259 der Beilage des vorliegenden Berichts.