

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

### IV. Wirtschaftliches

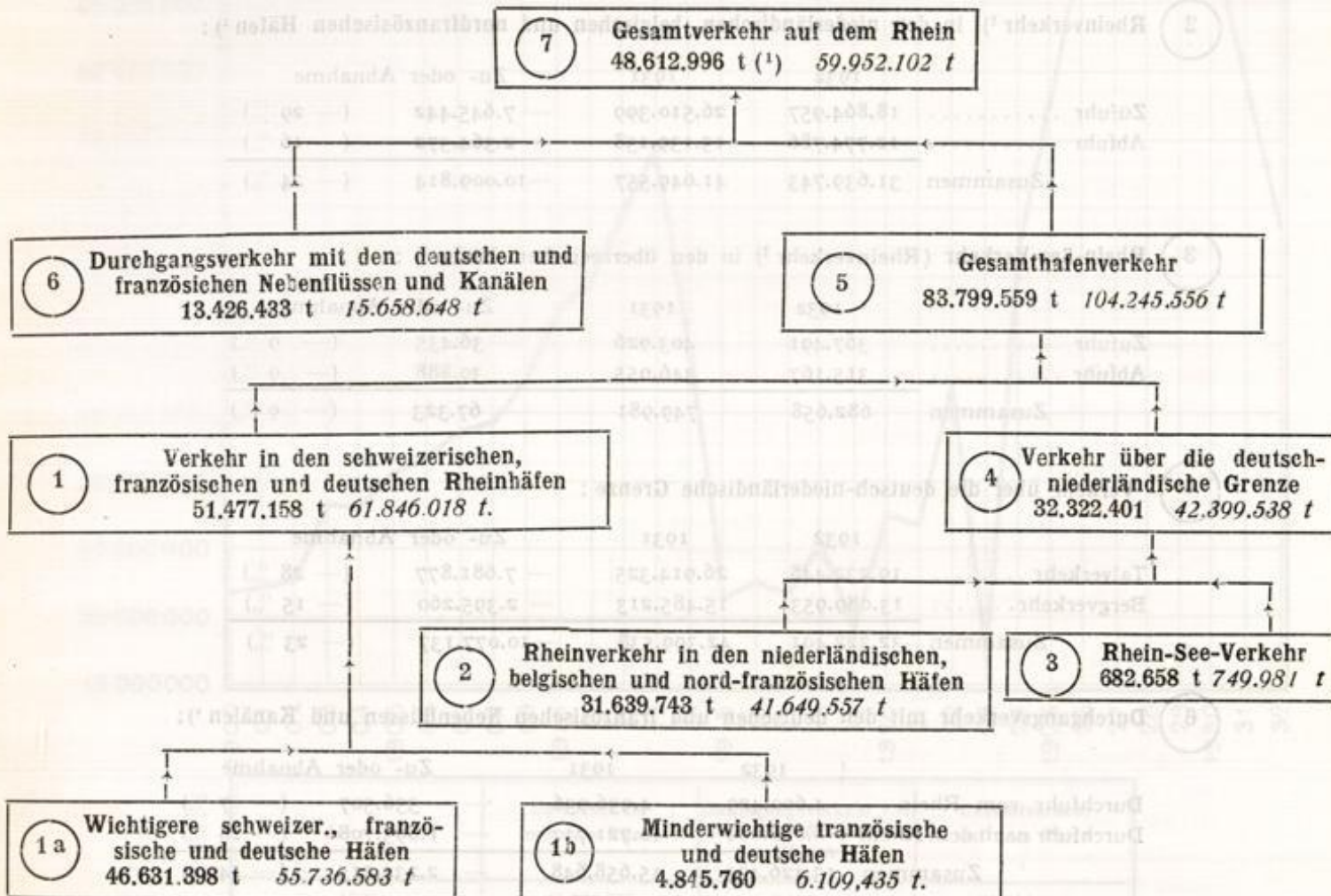
[urn:nbn:de:bsz:31-257740](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257740)

# 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 <sup>1)</sup> <sup>2)</sup>:

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1932	21 042 459	2 972 473	24 014 932	7 947 596	14 668 870	22 616 466	46 631 398
1931	23 680 049	3 796 753	27 476 802	7 857 228	20 402 553	28 259 781	55 736 583
In 1932	-2637 590	-824 180	-3 461 870	+90 368	-5 733 683	-5 643 315	-9 105 185
Zu- oder Abnahme	(-11%)	(-22%)	(-13%)	(+1%)	(-28%)	(-20%)	(-16%)

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

	1932	1931	Zu- oder Abnahme	
Zufuhr	878.345	961.044	- 82.699	(- 8,6%)
Abfuhr	3.967.415	5.148.391	-1.180.976	(- 23%)
Zusammen	4.845.760	6.109.435	-1.263.675	(- 21%)

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

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> Dieser Verkehr wird in den Häfen selbst aufgezeichnet.

1 Verkehr in den schweizerischen, französischen und deutschen Häfen:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
Zufuhr .....	24.893.277	28.437.846	— 3.544.569 (— 12%)
Abfuhr .....	26.583.881	33.408.172	— 6.824.291 (— 20%)
Zusammen	51.477.158	61.846.018	— 10.368.860 (— 16%)

2 Rheinverkehr<sup>1)</sup> in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen Häfen<sup>2)</sup>:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
Zufuhr .....	18.864.957	26.510.399	— 7.645.442 (— 29%)
Abfuhr .....	12.774.786	15.139.158	— 2.364.372 (— 16%)
Zusammen	31.639.743	41.649.557	— 10.009.814 (— 24%)

3 Rhein-See-Verkehr (Rheinverkehr<sup>1)</sup> in den überseeischen Häfen<sup>3)</sup>:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
Zufuhr .....	367.491	403.926	— 36.435 (— 9%)
Abfuhr .....	315.167	346.055	— 30.888 (— 9%)
Zusammen	682.658	749.981	— 67.323 (— 9%)

4 Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
Talverkehr .....	19.232.448	26.914.325	— 7.681.877 (— 28%)
Bergverkehr .....	13.089.953	15.485.213	— 2.395.260 (— 15%)
Zusammen	32.322.401	42.399.538	— 10.077.137 (— 23%)

6 Durchgangsverkehr mit den deutschen und französischen Nebenflüssen und Kanälen<sup>4)</sup>:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
Durchfuhr vom Rhein	4.600.429	4.936.936	— 336.507 (— 7%)
Durchfuhr nach dem Rhein	8.826.004	10.721.712	— 1.895.708 (— 18%)
Zusammen	13.426.433	15.658.648	— 2.232.215 (— 14%)

5 Gesamthafenverkehr:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
	83.799.559	104.245.556	— 20.445.997 (— 20%)

7 Gesamtverkehr auf dem Rhein<sup>5)</sup>:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
	48.612.996	59.952.102	— 11.339.106 (— 19%)

<sup>1)</sup> Verkehr von und nach dem Rhein oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

<sup>2)</sup> Es handelt sich um die folgenden Häfen: in den Niederlanden: Nijmegen, Dordrecht, Rotterdam, Vlaardingen, Schiedam, Amsterdam, Utrecht, Arnhem, Delft, s'Gravenhage, Leiden, Haarlem, Ijmuiden, Sluiskil, Terneuzen, Zwolle, Harlingen und «Andere niederländische Häfen»; in Belgien: Belgische Küste, Gent, Antwerpen, Brüssel, übriges Scheldennetz, Kempen-Kanal, Kanal Herzogenbusch-Lüttich (belgischer Teil), Weichbild von Lüttich und die Maas oberhalb Lüttich (siehe auch Seite 96); in Frankreich: Nordfranzösische Häfen (Maas), nordfranzösische Häfen (Schelde) und «Andere nordfranzösische Häfen».

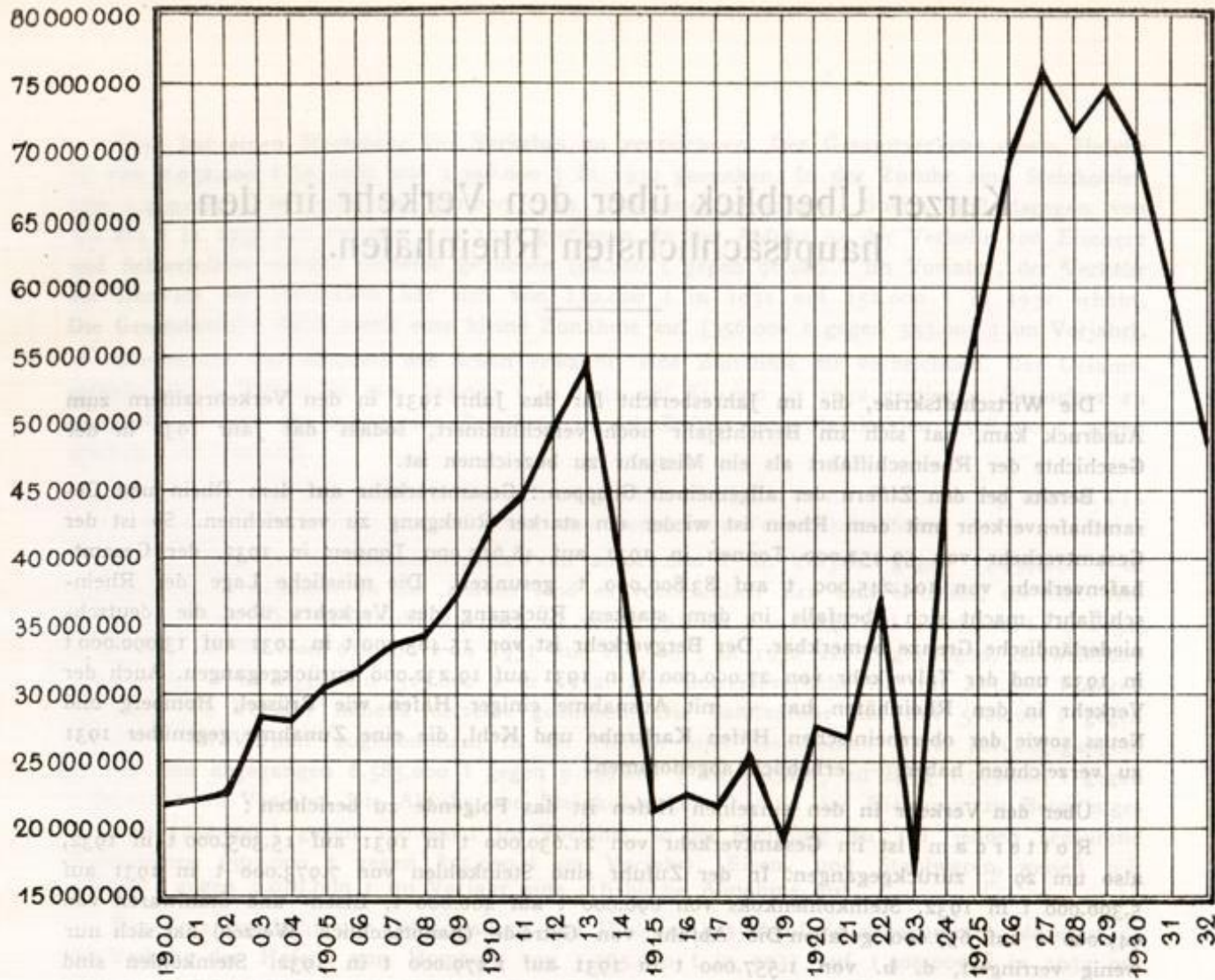
Den Angaben über den Verkehr in den niederländischen Häfen liegen die Ziffern von Lobith für den Bergverkehr, die von Emmerich für den Talverkehr zu Grunde. Die Zahlen für die belgischen und die nordfranzösischen Häfen beruhen auf den in diesen Häfen aufgestellten Ortsstatistiken. — Der Verkehr in den belgischen und den nordfranzösischen Häfen wird in den Beilagen (Seite 158 u. 178) ausserdem nach den Statistiken von Lobith für den Bergverkehr und von Emmerich für den Talverkehr verzeichnet, bei den belgischen Häfen aber nur getrennt nach: Antwerpen, Gent, Brüssel, Seebrügge und «Sonstige Häfen». (Für die belgischen Häfen ergibt sich eine Zufuhr nach den Lokalstatistiken von 5.248.751 t, laut Emmerich von 5.417.824 t; eine Abfuhr nach den Lokalstatistiken von 2.767.621 t, laut Lobith von 2.970.936 t.)

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

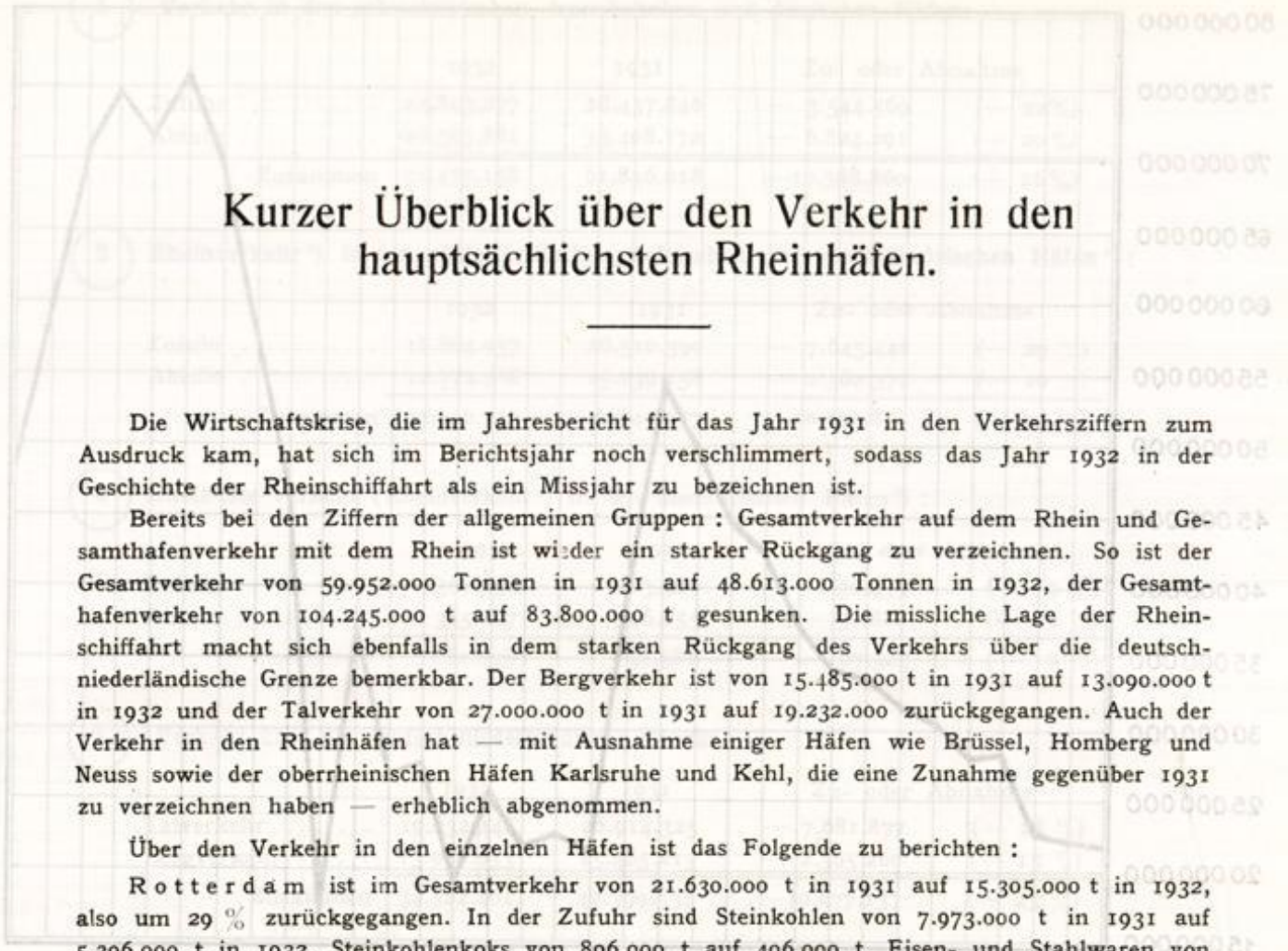
Es handelt sich um Bremen, Hamburg, Stettin, Königsberg, Danzig, andere deutsche und baltische Häfen, englische und sonstige Häfen.

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

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900—1932) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein
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	65 751 889	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	42 508 288	2 243 033	22 575 660
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185
1924	82 742 839	11 352 669	47 047 754
1925	102 725 791	12 601 425	57 663 608
1926	122 779 570	16 253 184	69 521 377
1927	133 566 466	18 750 678	76 158 572
1928	124 389 912	18 716 552	71 553 232
1929	132 001 283	17 866 013	74 933 648
1930	123 602 606	17 960 622	70 781 614
1931	104 245 556	15 658 648	59 52 102
1932	83 799 559	13 426 433	48 612 996
1932	mehr	—	—
gegen 1931	weniger	20 445 997	2 232 215
			11 339 106



## Kurzer Überblick über den Verkehr in den hauptsächlichsten Rheinhäfen.

Die Wirtschaftskrise, die im Jahresbericht für das Jahr 1931 in den Verkehrsziffern zum Ausdruck kam, hat sich im Berichtsjahr noch verschlimmert, sodass das Jahr 1932 in der Geschichte der Rheinschifffahrt als ein Missjahr zu bezeichnen ist.

Bereits bei den Ziffern der allgemeinen Gruppen: Gesamtverkehr auf dem Rhein und Gesamthafenverkehr mit dem Rhein ist wieder ein starker Rückgang zu verzeichnen. So ist der Gesamtverkehr von 59.952.000 Tonnen in 1931 auf 48.613.000 Tonnen in 1932, der Gesamthafenverkehr von 104.245.000 t auf 83.800.000 t gesunken. Die missliche Lage der Rheinschifffahrt macht sich ebenfalls in dem starken Rückgang des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze bemerkbar. Der Bergverkehr ist von 15.485.000 t in 1931 auf 13.090.000 t in 1932 und der Talverkehr von 27.000.000 t in 1931 auf 19.232.000 zurückgegangen. Auch der Verkehr in den Rheinhäfen hat — mit Ausnahme einiger Häfen wie Brüssel, Homburg und Neuss sowie der oberrheinischen Häfen Karlsruhe und Kehl, die eine Zunahme gegenüber 1931 zu verzeichnen haben — erheblich abgenommen.

Über den Verkehr in den einzelnen Häfen ist das Folgende zu berichten:

**Rotterdam** ist im Gesamtverkehr von 21.630.000 t in 1931 auf 15.305.000 t in 1932, also um 29 % zurückgegangen. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 7.973.000 t in 1931 auf 5.396.000 t in 1932, Steinkohlenkoks von 896.000 t auf 406.000 t, Eisen- und Stahlwaren von 947.000 t auf 657.000 gefallen. Die Abfuhr von Getreide (hauptsächlich Weizen) hat sich nur wenig verringert, d. h. von 1.557.000 t in 1931 auf 1.479.000 t in 1932. Steinkohlen sind von 1.040.000 t in 1931 auf 704.000 t in 1932, Schwefelkies von 505.000 t in 1931 auf 407.000 t in 1932 und Holz von 599.000 t auf 372.000 t zurückgegangen.

Der etwa 7 km abwärts liegende Hafen **Vlaarding** hat in seiner Erzabfuhr ebenfalls einen bedeutenden Rückgang zu verzeichnen: 1.212.000 t in 1931 gegen 527.000 t in 1932.

In **Amsterdam** hat der Gesamtverkehr von 2.098.000 t in 1931 auf 1.428.000 t in 1932 abgenommen. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 625.000 t in 1931 auf 462.000 t in 1932 zurückgegangen, Eisen- und Stahlwaren von 224.000 t auf 122.000, Steine von 291.000 t auf 107.000 t. In der Abfuhr weist der Verkehr von Petroleum und anderen Mineralölen eine Abnahme auf (43.000 t gegen 79.000 t im Vorjahr).

Von den belgischen Häfen **Antwerpen**, **Gent** und **Brüssel** haben die beiden ersten einen Rückgang, der letzte eine Zunahme zu verzeichnen.

Der Gesamtverkehr von **Antwerpen** ist von 5.219.000 t in 1931 auf 4.267.000 t in 1932 gefallen. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 1.570.000 t in 1931 auf 1.132.000 t in 1932, Eisen- und Stahlwaren von 431.000 t in 1931 auf 247.000 t in 1932 zurückgegangen, Kalidünger von 104.000 t auf 76.000 t, andere Düngemittel von 242.000 t auf 186.000 t. — In der Abfuhr verzeichnet Getreide eine Zunahme von 1.159.000 t in 1931 auf 1.228.000 t in 1932, Derivate der Mineralöle gleichfalls eine solche von 98.000 t in 1931 auf 106.000 t in 1932. Die Gesamtabfuhr mit 2.128.000 t in 1932 hat gegenüber dem Vorjahr (1.945.000 t) zugenommen.

Hafen	1931	1932
Gesamtverkehr	59.952.000	48.613.000
Gesamthafenverkehr	104.245.000	83.800.000
Bergverkehr	15.485.000	13.090.000
Talverkehr	27.000.000	19.232.000
Rotterdam	21.630.000	15.305.000
Vlaarding	1.212.000	527.000
Amsterdam	2.098.000	1.428.000
Antwerpen	5.219.000	4.267.000
Gent	...	...
Brüssel	...	...

Gent hat einen Rückgang des Verkehrs zu verzeichnen. Der Gesamtverkehr dieses Hafens ist von 2.052.000 t in 1931 auf 1.396.000 t in 1932 gesunken. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 1.039.000 t in 1931 auf 551.000 t in 1932 zurückgegangen, Steine sind dagegen von 102.281 t in 1931 auf 192.000 t in 1932 gestiegen. In der Abfuhr ist der Verkehr von Eisenerz und Schwefelkies nahezu derselbe geblieben (98.000 t gegen 96.000 t im Vorjahr), der Verkehr der Derivate der Mineralöle hat sich von 132.000 t in 1931 auf 152.000 t in 1932 erhöht. Die Gesamtabfuhr weist somit eine kleine Zunahme auf (356.000 t gegen 333.000 t im Vorjahr).

Schliesslich hat Brüssel, wie schon erwähnt, eine Zunahme zu verzeichnen. Der Gesamtverkehr dieses Hafens ist von 623.000 t in 1931 auf 816.000 t in 1932 gestiegen. Besonders zu erwähnen ist hier die bedeutende Zunahme in der Zufuhr von Steinkohlen (598.000 t gegen 374.000 t im Vorjahr).

Die Rhein-Ruhrhäfen Duisburg, Rheinhausen, Homberg und Walsum zeigen mit Ausnahme von Homberg eine bedeutende Verkehrsabnahme.

In Duisburg ist der Gesamtverkehr von 20.914.000 t im Vorjahr gegen 14.959.000 t in 1932 um 25 % gefallen. In der Zufuhr sind es vornehmlich Erz und Getreide, die eine Abnahme aufweisen. Die Erzzufuhr zu Berg ist von 2.791.000 t in 1931 auf 1.227.000 t in 1932, die Zufuhr zu Tal von 610.000 t in 1931 auf 149.000 t in 1932 zurückgegangen, Schwefelkies von 601.000 t in 1931 auf 515.000 t in 1932. Der Getreideverkehr ist mit 253.000 t gegen 257.000 t im Vorjahr nahezu derselbe geblieben. Die Sandzufuhr hat mit 570.000 t gegen 457.000 t im Vorjahr zugenommen. In der Abfuhr sind Steinkohlen stark zurückgegangen. Zu Tal sind abgegangen 6.585.000 t gegen 9.190.000 t im Vorjahr, zu Berg 1.909.000 t gegen 2.066.000 t im Vorjahr. Die Abfuhr von Steinkohlenkoks hat in der Richtung zu Berg zugenommen (252.000 t gegen 190.000 t im Vorjahr), in der Richtung zu Tal jedoch bedeutend abgenommen (393.000 t gegen 855.000 t im Vorjahr). Eisen- und Stahlwaren weisen mit 548.000 t gegen 1.019.000 t im Vorjahr eine erhebliche Abnahme auf.

Der Gesamtverkehr von Rheinhausen und Walsum hat ebenfalls abgenommen, dagegen ist der Verkehr des Hafens von Homberg von 1.165.000 t in 1931 auf 1.300.000 t in 1932 gestiegen.

Mülheim (Ruhr) mit einem Gesamtverkehr von 467.000 t gegen 494.000 t im Vorjahr hat eine geringe Abnahme zu verzeichnen. In der Zufuhr ist der Eisenerzverkehr gegenüber dem Vorjahr fast unverändert geblieben (175.000 t gegen 173.000 t in 1931), der Steinkohlenverkehr dagegen ist von 155.000 t in 1931 auf 143.000 t in 1932 zurückgegangen.

Die Mittelrhein-Häfen haben alle Rückgänge zu verzeichnen, mit Ausnahme von Köln und Neuss. Der Verkehr in Köln weist eine kleine Zunahme (von 2.320.000 t in 1931 auf 2.460.000 t in 1932) auf. In der Zufuhr ist Getreide von 185.000 t in 1931 auf 177.000 t in 1932 gefallen, Steinkohlen von 109.000 t in 1931 auf 90.000 t in 1932, Salz von 100.000 t in 1931 auf 96.000 t in 1932. In der Abfuhr zeigt der Steinkohlenverkehr, der von 436.000 t in 1931 auf 546.000 t in 1932 und der Steinkohlenkoksverkehr, der von 341.000 t in 1931 auf 461.000 t in 1932 gestiegen ist, eine kleine Zunahme.

Düsseldorf mit einem Gesamtverkehr von 1.545.000 t gegen 1.716.000 t im Vorjahr hat eine Abnahme zu verzeichnen. In der Zufuhr ist Getreide von 259.000 t in 1931 auf 255.000 t in 1932, zurückgegangen, Derivate der Mineralöle sind von 107.000 t in 1931 auf 98.000 t in 1932 gefallen. In der Abfuhr ist Eisen von 175.000 t in 1931 auf 115.000 t in 1932 zurückgegangen.

Wesseling, dessen Verkehr von 2.193.000 t in 1931 auf 2.095.000 t in 1932 gesunken

ist, weist vornehmlich in der Abfuhr von Braunkohlenbriketts mit 2.018.000 t gegen 2.035.000 t im Vorjahr eine geringe Abnahme auf.

Neuss ist von 867.000 in 1931 auf 947.000 t in 1932 gestiegen. In der Zufuhr haben Sämereien 179.000 t (gegen 137.000 in 1931) und Ölkuchen 111.000 t (gegen 94.000 t im Vorjahr) erreicht. Der Getreideverkehr hat ebenfalls ein wenig zugenommen, nämlich von 83.000 t in 1931 auf 87.000 t in 1932. In der Abfuhr sind Steinkohlen von 224.000 im Vorjahr auf 216.000 t in 1932 zurückgegangen.

Krefeld mit einem Verkehr von 524.000 t gegen 540.000 t im Vorjahr zeigt nur eine geringfügige Abnahme. In der Zufuhr ist Getreide mit 102.000 t gegenüber 106.000 t im Vorjahr nur wenig zurückgegangen. Bei Zucker ist eine kleine Zunahme (55.000 t in 1931, 59.000 t in 1932) festzustellen.

Was den Verkehr in den Häfen am Oberrhein anlangt, so hat er, wie schon erwähnt, in Karlsruhe und Kehl zugenommen.

Mannheim, dessen Verkehr im Jahre 1931 4.685.000 t betrug, ist im Jahre 1932 auf 4.081.000 t zurückgegangen. Die Zufuhr von Steinkohlen ist in 1932 auf 1.297.000 gegen 1.428.000 t in 1931 gesunken, ebenso sind die Verkehrsziffern für Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks gefallen: so für Braunkohlen 263.000 t gegen 499.000 t im Vorjahr, für Steinkohlenkoks 347.000 t gegen 391.000 t im Vorjahr. Der Getreideverkehr dagegen weist eine leichte Zunahme auf (452.000 t gegen 446.000 t im Vorjahr). In der Abfuhr ist der Salzverkehr von 171.000 t in 1931 auf 149.000 t in 1932 zurückgegangen. Die Umladungen von Schiff zu Schiff haben 422.000 t gegen 370.530 t im Vorjahr betragen.

In dem gegenüberliegenden Hafen Ludwigshafen hat der Verkehr von 2.559.000 t in 1931 auf 2.229.000 t in 1932 abgenommen. Die Zufuhr von Steinkohlen hat wenig abgenommen, während die Zufuhr von Braunkohlenbriketts ungefähr die gleiche geblieben ist. Steinkohlen: 478.000 t (Vorjahr 493.000 t); Braunkohlenbriketts 390.000 t (Vorjahr 388.000 t). Auch Kalziumsuperphosphat ist von 100.000 t in 1931 auf 42.000 t in 1932 zurückgegangen, der Getreideverkehr dagegen mit 131.000 t gegen 128.000 t fast gleich geblieben. Steinkohlenkoks sind von 91.000 t in 1932 auf 144.000 t gestiegen. In der Abfuhr sind chemische Erzeugnisse von 168.000 t in 1931 auf 111.000 t in 1932 zurückgegangen. Auch Düngemittel haben nachgelassen: 73.000 t gegen 164.000 t im Vorjahr. Die Umladungen von Schiff zu Schiff beliefen sich auf 10.271 t (gegen 19.441 t im Vorjahr).

Karlsruhe und Kehl weisen, wie schon berichtet, eine Zunahme auf, und zwar hat Karlsruhe einen Gesamtverkehr von 2.372.000 t gegenüber 2.236.000 t im Vorjahr. In der Zufuhr weist der Verkehr der Steinkohlenkoks mit 397.000 t gegen 319.000 t in 1931 und der Braunkohlenbriketts mit 586.000 gegen 495.000 t im Vorjahr eine Erhöhung auf, Steinkohlen gingen von 932.000 t im Vorjahr auf 916.000 t zurück. In der Abfuhr hat der Holzverkehr von 103.000 t in 1931 auf 113.000 t in 1932 zugenommen, Eisen- und Stahlbruch sank dagegen von 46.000 t auf 31.000 t.

In Kehl, dessen Gesamtverkehr 1.839.000 t gegen 1.574.000 t im Vorjahr beträgt, hat die Zufuhr von Getreide nachgelassen (386.000 t gegen 444.000 in 1931). Der Steinkohlenverkehr dagegen hat von 309.000 t in 1931 auf 333.000 t in 1932 zugenommen, desgleichen der Steinkohlenkoksverkehr von 147.000 t in 1931 auf 230.000 t in 1932 und Braunkohlenbriketts von 50.000 t in 1931 auf 224.000 t in 1932. In der Abfuhr haben sich die Getreideziffern erhöht und zwar von 126.000 t in 1931 auf 151.000 t in 1932. Die Umladungen von Schiff zu Schiff beliefen sich in 1932 auf 506.061 t gegen 443.767 t in 1931.

Strassburg mit einem Gesamtverkehr von 4.903.000 t gegen 5.514.000 im Vorjahr hat eine Abnahme zu verzeichnen.

In der Zufuhr ist der Getreideverkehr mit 931.000 t sich fast gleich geblieben, der Steinkohlenverkehr hat etwas nachgelassen (1.487.000 gegen 1.506.000 t in 1931), der Verkehr mit Steinkohlenkoks (174.000 t gegen 125.000 t im Vorjahr) sowie der Derivate der Mineralöle (197.000 t gegen 166.000 t im Vorjahr) zugenommen. In der Abfuhr ist Kalidünger von 417.000 t in 1931 auf 277.000 t in 1932 zurückgegangen, ebenso der Eisenerzverkehr von 1.160.000 t im Vorjahr auf 457.000 t. Dagegen hat der Stahlwarenverkehr mit 175.000 t gegenüber 146.000 im Vorjahr und die Abfuhr von Steinkohlen mit 304.000 t gegen 107.000 t in 1931 zugenommen. Auf Umladungen von Schiff zu Schiff entfallen 55.728 t gegen 63.000 t im Vorjahr.

In Basel ist der Rheinverkehr von 344.000 t in 1931 auf 289.000 t in 1932 zurückgegangen. Die Zufuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks hat von 142.000 t in 1931 auf 134.000 t in 1932 abgenommen. Das gleiche gilt von Getreide (69.000 t gegen 97.000 in 1931).

Erwähnt sei hier noch die Zunahme des Verkehrs auf dem Rhein-Rhône-Kanal nach Basel, der die Tonnenzahl von 1.082.000 t gegen 908.000 t im Vorjahr erreichte. Es handelt sich hier hauptsächlich um Getreide : 431.000 t (gegen 367.000 t im Vorjahr) und Steinkohlen : 290.000 t (gegen 278.000 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
<b>ZUFUHR :</b>				
53 a/f Düngemittel .....	10.089	149.473	266.926	72.073
79 a/c Eisen und Stahl .....	1.861	33.579	30.832	32.367
86 a/c Pflastersteine usw. ....	106.857	67.420	192.966	13.957
88 a/e Kohlen .....	483.607	5.910.193	1.374.800	562.389
90 Zement .....	37.260	36.976	34.833	1.020
103/104 Farben usw. ....	16.809	94.356	92.803	125
148/149 a-i Eisen und Stahlwaren ....	122.336	656.972	246.884	17.087
<b>ABFUHR :</b>				
20/25 Getreide .....	7.060	1.479.147	1.227.775	—
32/33 Hülsenfrüchte .....	543	296.018	11.959	—
40 Zucker .....	20.778	131.892	13.075	7.964
61 Sämereien .....	52.839	435.571	73.562	—
69/75 Erze .....	42.382	2.546.530	167.925	107.479
87 a/b Petroleum .....	47.174	518.195	130.831	152.061

## VI A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1932.

Der Verkehr wurde weiter durch die allgemeine Wirtschaftskrise in Mitleidenschaft gezogen. Nur in den Niederlanden ist eine Zunahme des Verkehrs auf dem Maas-Waal-Kanal und dem Merwede-Kanal zu verzeichnen.

Auf dem Rhein-Herne-Kanal ist der Gesamtdurchgangsverkehr noch weiter gesunken, nämlich von 11.359.000 t in 1931 auf 9.042.000 t in 1932. Es liegt dies hauptsächlich an der



Abnahme in der Zufuhr zu Berg (von dem Rhein her) von Erzen mit nur 684.000 t gegen 1.024.000 t im Vorjahr sowie der Zufuhr zu Tal (von dem Rhein her) mit 128.000 t gegen 181.000 t im Vorjahr. Auch die Abfuhr zu Tal (nach dem Rhein hin) von Steinkohlen zeigt eine Abnahme von 5.297.000 t in 1931 auf 4.025.000 in 1932. Ebenso verhält es sich mit der Abfuhr zu Tal (nach dem Rhein hin) von chemischen Erzeugnissen (130.000 t gegen 171.000 t im Vorjahr) und der Durchfuhr von verschiedenen Eisen- und Stahlwaren (Abfuhr zu Berg: 48.000 t gegen 73.500 t im Vorjahr — Zufuhr zu Tal 206.000 t gegen 377.000 t im Vorjahr).

Der Mainverkehr ist gleichfalls von 3.390.000 t in 1931 auf 3.317.000 t in 1932 zurückgegangen. Die Hauptursache dieses Rückgangs liegt in der Abnahme des Verkehrs zu Tal von Steinkohlen mit 1.222.000 t gegen 1.292.000 t im Vorjahre, von Holz mit 118.000 t in 1932 gegen 186.000 t im Vorjahr, der Abfuhr zu Tal der chemischen Erzeugnisse (34.000 t gegen 60.000 t im Vorjahr) und der Abfuhr zu Tal von Erzen (38.000 t gegen 42.000 t im Vorjahr).

Auch der Verkehr der beiden Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg weist eine Abnahme auf:

In Frankfurt von 2.047.000 t in 1931 auf 1.920.000 t in 1932. In Betracht kommt hier hauptsächlich der Rückgang in der Zufuhr zu Berg von Steinkohlen mit 729.000 t gegen 799.000 im Vorjahr, von Braunkohlenbriketts mit 108.000 t gegen 112.500 t in 1932 und von Getreide mit 67.000 gegen 73.000 im Vorjahr.

In Aschaffenburg ist der Verkehr von 574.000 auf 544.000 t gefallen. Die Abfuhr zu Tal von Holz zeigt eine Abnahme von 24.000 t in 1931 auf 10.000 t in 1932 und die Zufuhr zu Berg von 44.000 t in 1931 auf 32.000 t in 1932, die Zufuhr zu Berg von Kalziumsuperphosphat eine solche von 14.000 t in 1931 auf 10.000 t in 1932.

Was die niederländischen Kanäle anlangt, so ist der Verkehr des Maas-Waal-Kanals weiter bedeutend gestiegen: 5.496.000 gegen 4.207.000 t im Vorjahr. Auch der Merwede-Kanal verzeichnet eine Zunahme von 3.936.000 t in 1931 auf 4.310.000 t in 1932.

Auf der Gelderschen Yssel ist eine kleine Abnahme festzustellen: 2.096.000 t gegen 2.102.000 t in 1931. Boven-Maas und Keulsche Vaart zeigen eine Abnahme von 313.000 t in 1931 auf 227.000 t in 1932 und von 1.205.000 t in 1931 auf 635.000 t in 1932.

VI A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1932.

Der Verkehr wurde weiter durch die allgemeine Wirtschaftskrise in erheblichem Maße gestiegen. Für die Nebenflüsse ist eine Zunahme des Verkehrs um den Maas-Waal-Kanal und den Merwede-Kanal zu verzeichnen.

Auf dem Rhein-Haas-Kanal ist der Gesamtverkehr im Vergleich mit dem Vorjahre um 11.500 t in 1931 auf 204.000 t in 1932. Er liegt hier hauptsächlich an der

## 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 2.899 (3.937), Gent 1.101 (1.575), Duisburg 24.398 (29.778), Düsseldorf 3.778 (4.025), Köln 3.775 (2.853), Mainz 2.776 (2.628), Ludwigshafen 4.288 (4.147), Mannheim 7.454 (7.401), Karlsruhe 2.916 (2.656), Kehl 2.981 (2.970), Strassburg 6.194 (5.815), Basel 443 (501).

Güterdampfer sind angekommen in Antwerpen 568 (544), Duisburg 2.794 (2.693), Düsseldorf 5.603 (5.144), Köln 5.831 (3.581), Mainz 3.109 (2.933), Mannheim 2.788 (2.404), Strassburg 2.515 (2.316), Basel 55 (19).

Ausführliche Einzelheiten befinden sich in den Anlagen auf Seite 217.

#### 2. Schiffsverkehr an einzelnen Durchgangsstellen.

##### a) Brücken.

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- boote	Zusammen:	Schlepp- kähne	Segel- schiffe	Zusammen: Schleppkähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
<b>Hünigen:</b>							
zu Berg .....	—	271	271	429	—	429	700
zu Tal .....	—	2 760	2 760	2 309	—	2 309	5 069
Zusammen...	—	3 031	3 031	2 738	—	2 738	5 769
gegen 1931...	—	2 569	2 569	2 649	—	2 649	5 218
<b>Maximiliansau:</b>							
zu Berg .....	97	5 324	5 421	8 743	—	8 743	14 164
zu Tal .....	86	5 570	5 656	8 504	—	8 504	14 160
Zusammen...	183	10 894	11 077	17 247	—	17 247	28 324
gegen 1931...	193	10 026	10 219	15 268	—	15 268	25 487
<b>Speyer:</b>							
zu Berg .....	63	5 411	5 474	9 158	—	9 158	14 632
zu Tal .....	63	5 633	5 696	8 742	177	8 919	14 615
Zusammen...	126	11 044	11 170	17 900	177	18 077	29 247
gegen 1931...	212	11 205	11 417	16 320	187	16 507	27 924
<b>Koblenz:</b>							
zu Berg .....	2 457	7 742	10 199	19 367	—	19 367	29 566
zu Tal .....	2 513	7 690	10 203	19 234	43	19 277	29 480
Zusammen...	4 970	15 432	20 402	38 601	43	38 644	59 046
gegen 1931...	5 094	15 881	20 975	36 542	36	36 578	57 553

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1932 12.251 mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 36 mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 19. August mit 54 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgeführten Schiffe betrug 264 am 22. November. An 4 Tagen war die Brücke wegen Eistreibens abgefahren.

## IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials.

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

Durchgefahrene Schiffe	1932	1931	1930	1929
Rheinschiffe .....	614	779	938	752
Sonstige Flußschiffe .....	678	877	1 037	1 054
Flussdampfschiffe .....	2 322	3 668	5 521	4 387
Seeschiffe .....	1 406	1 591	1 747	1 129
Zusammen ..	5 020	6 915	9 243	7 322
Durchschnittlich in 24 Stunden ..	14	19	25	20

## 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. 225 zusammengestellt.

Es fuhren über die Grenze:

	1932	1931
zu Berg (nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith) .....	38.304 Schiffe	46.388 Schiffe
zu Tal (nach den Aufzeichnungen der Deutschen Hauptzollstelle zu Emmerich) .....	38.323 Schiffe	46.269 Schiffe
zusammen .....	76.627 Schiffe	92.657 Schiffe

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

im Jahre 1932: 21.933 von insgesamt 75.926 = 29 %  
im Jahre 1931: 27.434 von insgesamt 91.893 = 30 %

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

45.942 = 60,0 % (64,3 %) <sup>1)</sup> die niederländische Flagge,  
15.061 = 19,7 % (16,5 %) die belgische Flagge,  
12.016 = 15,7 % (14,9 %) Flaggen deutscher Staaten,  
2.451 = 3,2 % (2,9 %) die französische Flagge,  
1.100 = 1,4 % (1,1 %) die schweizerische Flagge,  
57 = — (0,09%) die luxemburgische Flagge.

1) Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1931 dar.

IV. B. c) Flossverkehr

**IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1932.**

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 233) enthalten.

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken :

Der Verkehr auf dem Main weist eine Zunahme in der Schiffszahl um 61 %, in der Tragfähigkeit um 8 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 13 %, in der Tragfähigkeit um 15 % auf.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 0,18 % ab- und in der Tragfähigkeit um 0,37 % zugenommen, der Verkehr des Maas-Waal-Kanals in der Schiffszahl um 30 % und in der Tragfähigkeit um 43 % zugenommen, der Verkehr der Keulschen Vaart in der Schiffszahl um 41 % und in der Tragfähigkeit um 47 % abgenommen, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 5 % und in der Tragfähigkeit um 9,5 % abgenommen; der Verkehr des Walcheren Kanals hat in der Schiffszahl um 26 % und in der Tragfähigkeit um 26 % zugenommen, der Verkehr des Merwede-Kanals hat in der Schiffszahl um 3,1 % zu- und in der Tragfähigkeit um 10 % abgenommen.

**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 218 und Seite 222 enthalten.

Hafen	1931	1932	%
Frankfurt	10000	10500	105
Aschaffenburg	5000	5200	104

2. Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Kanälen

Fluss/Kanal	1931	1932	Zu- oder Abnahme
Main	10000	10800	+8%
Rhein-Herne-Kanal	10000	8700	-13%
Geldersche Yssel	10000	10018	+0,18%
Maas-Waal-Kanal	10000	13000	+30%
Keulsche Vaart	10000	14100	+41%
Zuid-Beveland-Kanal	10000	9050	-9,5%
Walcheren Kanal	10000	12600	+26%
Merwede-Kanal	10000	10310	+3,1%

4. Gesamtflussverkehr auf dem Rhein

Fluss/Kanal	1931	1932	Zu- oder Abnahme
Gesamt	100000	105000	+5%

## IV. B. c) Flossverkehr.

## 1. Flossverkehr auf dem Rhein.

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

4	<b>Gesamtflossverkehr auf dem Rhein</b> 46.899 t <sup>1)</sup> 127.528 t.
2	<b>Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Kanälen</b> 25.767 t 55.120 t
1	<b>Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen</b> 51.163 t 150.359 t
3	<b>Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze</b> 16.868 t 49.577 t

wobei über die verschiedenen Einteilungen folgendes berichtet wird:

## 1 Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
	t	t	t
1932	16 150	35 013	51 163
1931	74 116	76 243	150 359
Mithin 1932	mehr weniger	— —	— —
	57 966 (78 %)	41 230 (54 %)	99 196 (66 %)

## 2 Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Kanälen:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
nach dem Rhein hin ....	25.767	55.120	— 29.353 (— 53 %)

## 3 Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
Talverkehr.....	16.868	49.577	— 32.709 (— 66 %)

## 4 Gesamtflossverkehr auf dem Rhein:

	1932	1931	Zu- oder Abnahme
	46.899	127.528	— 80.629 (— 63 %)

<sup>1)</sup> Siehe Note 1) Seite 27.

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			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	1	—	—	—	1 009 200	1 800	—	—	—	
April	1	—	—	—	1 029 000	1 800	—	—	—	
Mai	5	—	—	—	5 020 200	6 600	36 000	—	—	
Juni	2	—	—	—	2 356 800	5 400	—	—	—	
Juli	5	—	—	—	5 147 840	10 200	—	—	—	
August	3	—	—	—	2 556 300	8 100	—	—	—	
September	3	—	—	—	3 287 400	4 800	—	—	—	
Oktober	3	—	—	—	3 361 200	6 600	—	—	—	
November	5	—	—	—	4 708 896	8 700	24 000	—	—	
Dezember	3	—	—	—	1 995 000	5 100	—	—	—	
Zusammen 1932	31	—	—	—	30 471 342	59 100	60 000	—	—	
gegen 1931	42	—	—	—	54 795 600	89 400	175 800	—	—	
Mithin 1932	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	
	weniger	11	—	—	24 324 258	30 300	115 800	—	—	

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			
a) Ankunft	170	25 263	—	—	—	—	—	25 263	—	
b) Abgang	35	32 859	82	—	—	—	—	32 941	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu Koblenz		
	Flöße		
	Zahl	Gewicht	
1932	28	31 645	
1931	48	70 622	
Mithin 1932	mehr	—	
	weniger	20	38 977

Sämtliche Flöße wurden von Dampfern geschleppt.

## IV. B. c) Flossverkehr.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 26 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 16.868 t. (In 1931: 41 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 49.577 t), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 26 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 16.248 t. (In 1931: 42 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 49.919 t.)

Der Flossverkehr hat, berechnet nach den Angaben von Emmerich, um 58 %, von Lobith um 67 % 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 170 Flösse mit einem Gewicht von 25.263 t in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1931: 313 Flösse mit einem Gewicht von 55.012 t.)

Die Anzahl der Flösse hat um 45 %, ihr Gewicht um 54 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vianen (Wilhelmina und Neue- oder Grosse Schleuse) sind nach der Waal hin 161 Flösse mit einem Gewicht von 1.685 t durchgefahren. (In 1931: 212 Flösse mit einem Gewicht von 3.330 t). Der Flossverkehr hat also in der Zahl der Flösse um 24 % und im Gewicht um 49 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 19 Flösse mit einem Gewicht von 4.510 t und in der Richtung von Amsterdam her 28 Flösse mit einem Gewicht von 16.360 t, also zusammen 47 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 20.870 t. (In 1931: 70 Flösse mit einem Gewicht von 31.851 t.)

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 48,8 % und im Gewicht um 52,6 % abgenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 5 Flösse mit einer Länge von 69 m und nach dem Lek hin 7 Flösse mit einer Länge von 140 m durchgefahren, also zusammen 12 Flösse mit einer Gesamtlänge von 209 m. (In 1931: 13 Flösse mit einer Länge von 412 1/2 m.)

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 7 % abgenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1932 in regelmässiger Fahrt mit 39 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 7 Rhein-See-Dampfern, 3 Motorschiffen und einem Motorsegler, also insgesamt mit 54 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat einen Netto-Raumgehalt von 55.989 cbm, die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 45.149 t mit insgesamt 19.150 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Rhein-London-Linie mit 1.496 Tonnen.

Das kleinste Schiff, mit 140 t, gehörte der Apollinarisbrunnen A. G. Bad Neuenahr.

(Siehe auch Beilage, Seite 238.)

## IV. C. Frachten und Versicherungswesen.

### a) Frachten.

Für die Angaben der Frachtsätze auf den verschiedenen Strecken siehe Beilage auf Seite 241.

### b) Versicherungen.

**Schweiz.** — Die Bedingungen für die Kasko- und Warenversicherung im Schiffsverkehr sind gegenüber denjenigen im Vorjahre günstiger geworden.

**Frankreich** - Im Jahre 1932 wurde in Frankreich die Notlage des Frachtenmarktes heftig spürbar. Die Versicherungskosten wurden durch die folgenden beiden Mittel auf ein Mindestmass eingeschränkt: Herabsetzung der Prämie und Kürzung des Wertes je Tonne.

Da Gesamtverluste eine Ausnahme bilden und Teilhavarien die Regel sind, so ergab sich daraus ein Nachlassen der Anziehungskraft, das rheinische Versicherungsgeschäfte für die Versicherungsgesellschaften bilden konnten. Es wurde deshalb auf dem Versicherungsmarkt eine gewisse Abneigung gegen rheinische Versicherungen bemerkt. Um dem abzuweichen, bemühte man sich, die rheinischen Gefahrtragungen möglichst zusammenzufassen. Die Zusammenfassung mehrerer Reedereien ermöglichte so die raschere Erledigung der Schadensfälle und verhütete in sehr bemerkenswertem Umfange Rechtsstreitigkeiten. Diese Zusammenfassung umschließt nur einen Teil der französischen Rheinflotte. Die rheinische Kaskoversicherung blieben ebensowenig wie in den Vorjahren. Die Reedereien waren zwar aufs Äusserste bemüht, ihren Verkehr aufrechtzuerhalten; trotz all ihrer Anstrengungen aber konnten sie eine gewisse Verminderung nicht vermeiden.

Dieser Rückgang der Geschäfte erklärt die Hartnäckigkeit, mit der die Versicherungssätze verhandelt werden. Die derzeitigen Tarife erscheinen nicht ausreichend, um den Versicherern die Bildung bedeutender Rücklagen zu gestatten, die im Hinblick auf Großschadensfälle erforderlich sein würden.

Der zwischenstaatliche Wettbewerb, der sich auf dem Prämienmarkte abspielt, hält die Prämien auf äusserst niederen Sätzen und lässt keinerlei Aussicht auf eine Besserung dieser zu.

**Deutschland** - Nach den Mitteilungen der Versicherungsgesellschaften waren im Jahre 1932 versichert:

Name der Gesellschaft	Tragfähigkeit in t	Zahl der Schiffe
Harmonie	182 904	150
Gute Hoffnung	99 611	84
Vater Rhein	139 310	127
Germania	150 545	134

Ausserdem waren bei der Kaskoversicherungs-Gesellschaft Jus et Justitia in Mannheim 219 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 210 975 t versichert.

Die Jahresprämie betrug im Durchschnitt 0,75 RM/t.