

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

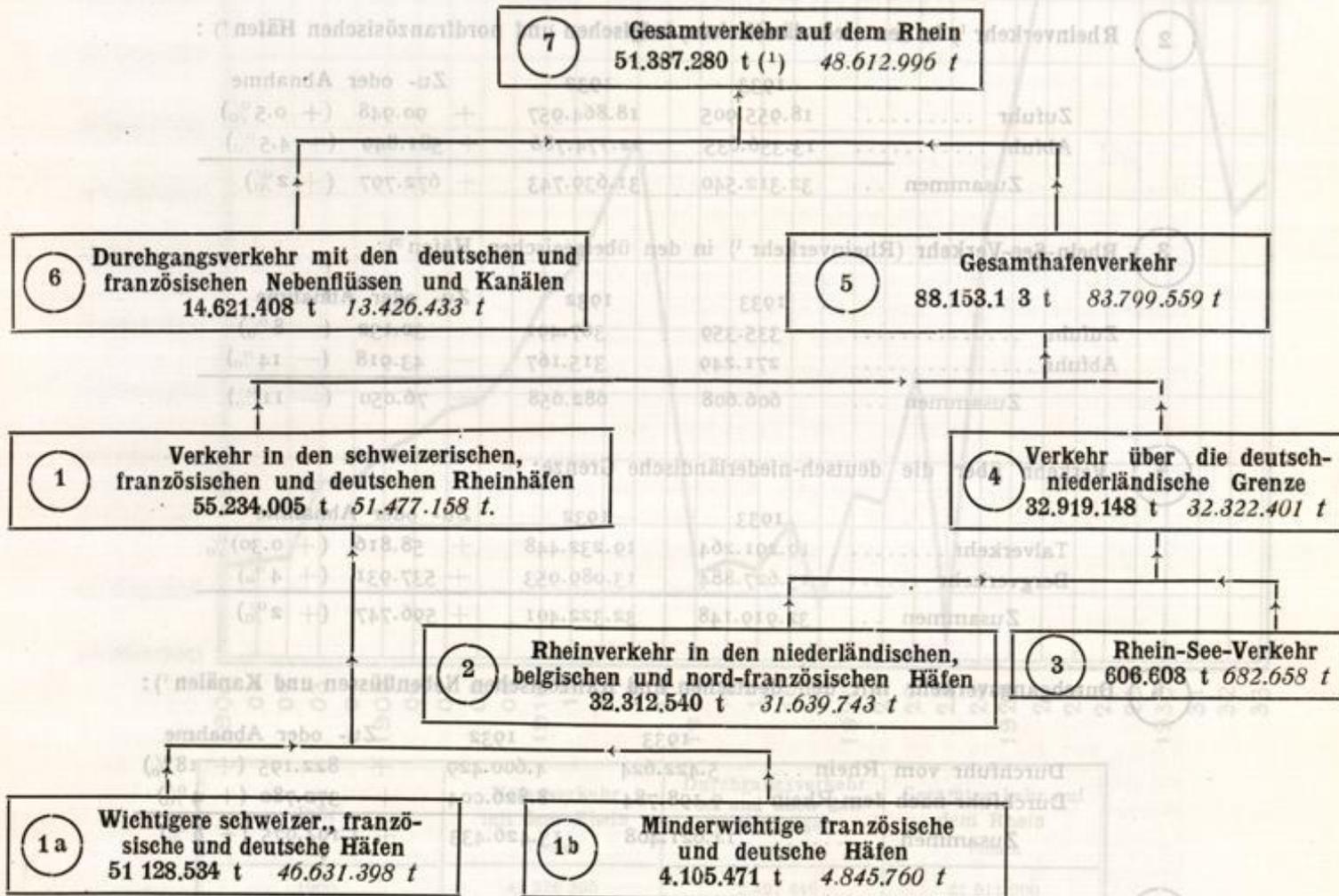
[urn:nbn:de:bsz:31-257756](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257756)

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 :

1 a) Verkehr in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen Rheinhäfen^{2) 3)}:

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1933	22 726 868	3 771 082	26 497 950	8 668 173	15 962 411	24 630 584	51 128 534
1932	21 042 459	2 972 473	24 014 932	7 947 596	14 668 870	22 616 466	46 631 393
In 1933	1 684 409	798 609	2 483 018	720 577	1 293 541	2 014 118	4 497 136
Zu- oder Abnahme	(+ 8%)	(+ 27%)	(+ 10%)	(+ 9%)	(+ 9%)	(+ 9%)	(+ 9,6%)

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

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	604.987 t	878.345 t	- 273.358 t (- 31%)
Abfuhr	3.500.484 t	3.967.415 t	- 466.931 t (- 12%)
Zusammen	4.105.471 t	4.845.760 t	- 740.289 t (- 15%)

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 bzw. 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, Bendorf, Mühlhofen, Engers, Neuwied, Brohl, Linz-Linzhausen, Beuel, Wesseling, Köln, Leverkusen, Neuss, Düsseldorf, Krefeld, Mülheim (Ruhr), Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Walsum, Orsoy, Rheinberg, Wesel, Emmerich, Spycy und Cleve.

³⁾ Dieser Verkehr wird in den Häfen selbst aufgezeichnet.

1) Verkehr in den schweizerischen, französischen und deutschen Häfen:

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	27.102.937	24.893.277	+ 2.209.660 (+ 9%)
Abfuhr	28.131.068	26.583.881	+ 1.547.187 (+ 6%)
Zusammen	55.234.905	51.477.158	+ 3.756.847 (+ 7%)

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

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	18.955.905	18.864.957	+ 90.948 (+ 0.5%)
Abfuhr	13.356.635	12.774.786	+ 581.849 (+ 4.5%)
Zusammen ...	32.312.540	31.639.743	+ 672.797 (+ 2%)

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

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	335.359	367.491	- 32.132 (- 8%)
Abfuhr	271.249	315.167	- 43.918 (- 14%)
Zusammen ...	606.608	682.658	- 76.050 (- 11%)

4) Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze:

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Talverkehr	19.291.264	19.232.448	+ 58.816 (+ 0.30%)
Bergverkehr	13.627.884	13.089.953	+ 537.931 (+ 4%)
Zusammen ...	32.919.148	32.322.401	+ 596.747 (+ 2%)

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

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Durchfuhr vom Rhein ...	5.422.624	4.600.429	+ 822.195 (+ 18%)
Durchfuhr nach dem Rhein	9.198.784	8.826.004	+ 372.780 (+ 4%)
Zusammen	14.621.408	13.426.433	+ 1.194.975 (+ 8%)

5) Gesamthafenverkehr:

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
	88.153.153	83.799.559	+ 4.353.534 (+ 5%)

7) Gesamtverkehr auf dem Rhein ⁵⁾:

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
	51.387.280	48.612.996	+ 2.774.254 (+ 5.8%)

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

²⁾ 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 Herzogenburch-Lüttich (belgischer Teil), Weichbild von Lüttich und die Maas oberhalb Lüttich (siehe auch Seite 170); 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 182 u. folgende) 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 5.046.972 t, laut Emmerich von 5.331.358 t; eine Abfuhr nach den Lokalstatistiken von 2.501.355 t, laut Lobith von 2.810.296 t.)

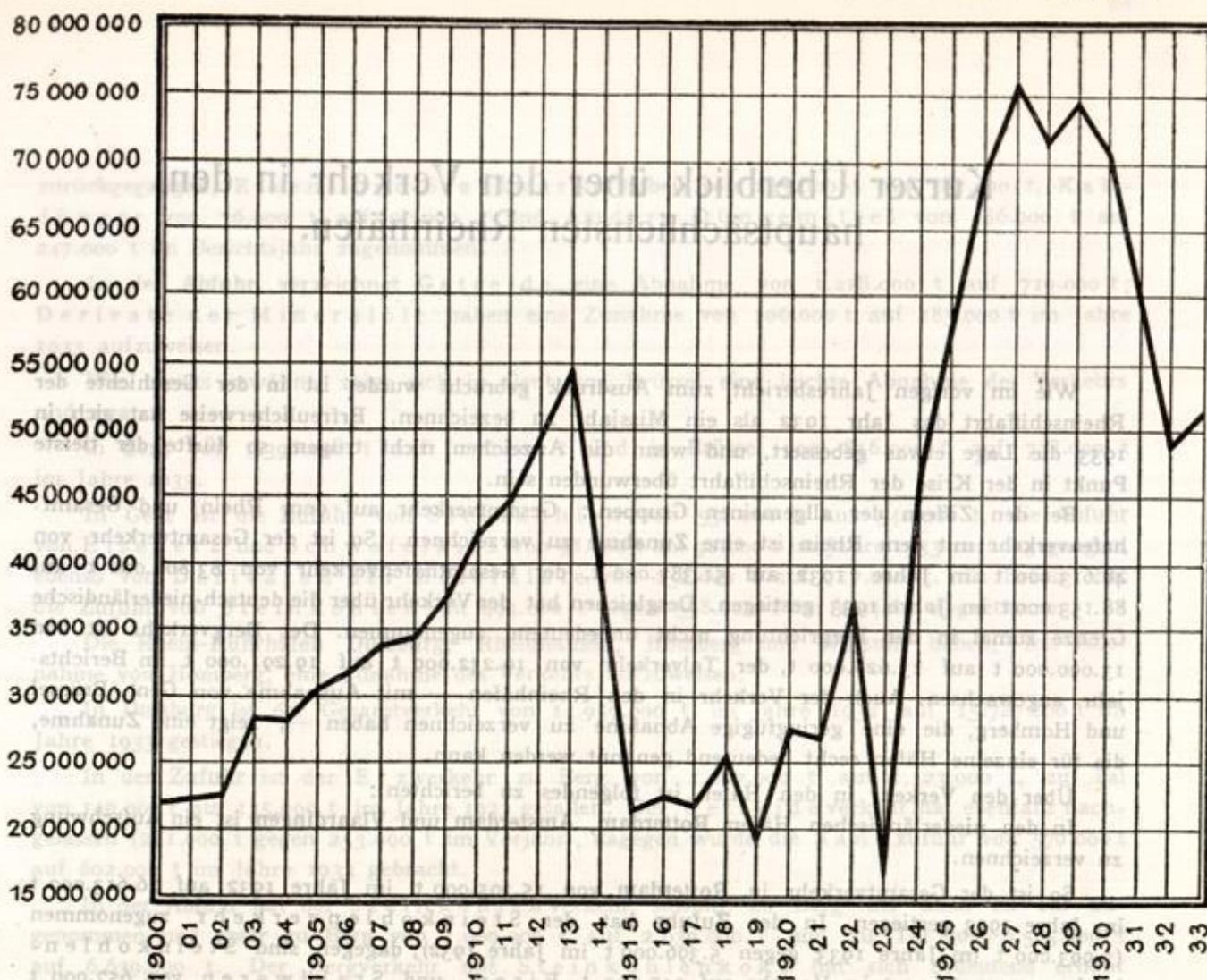
³⁾ Für diesen Verkehr werden die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet.

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

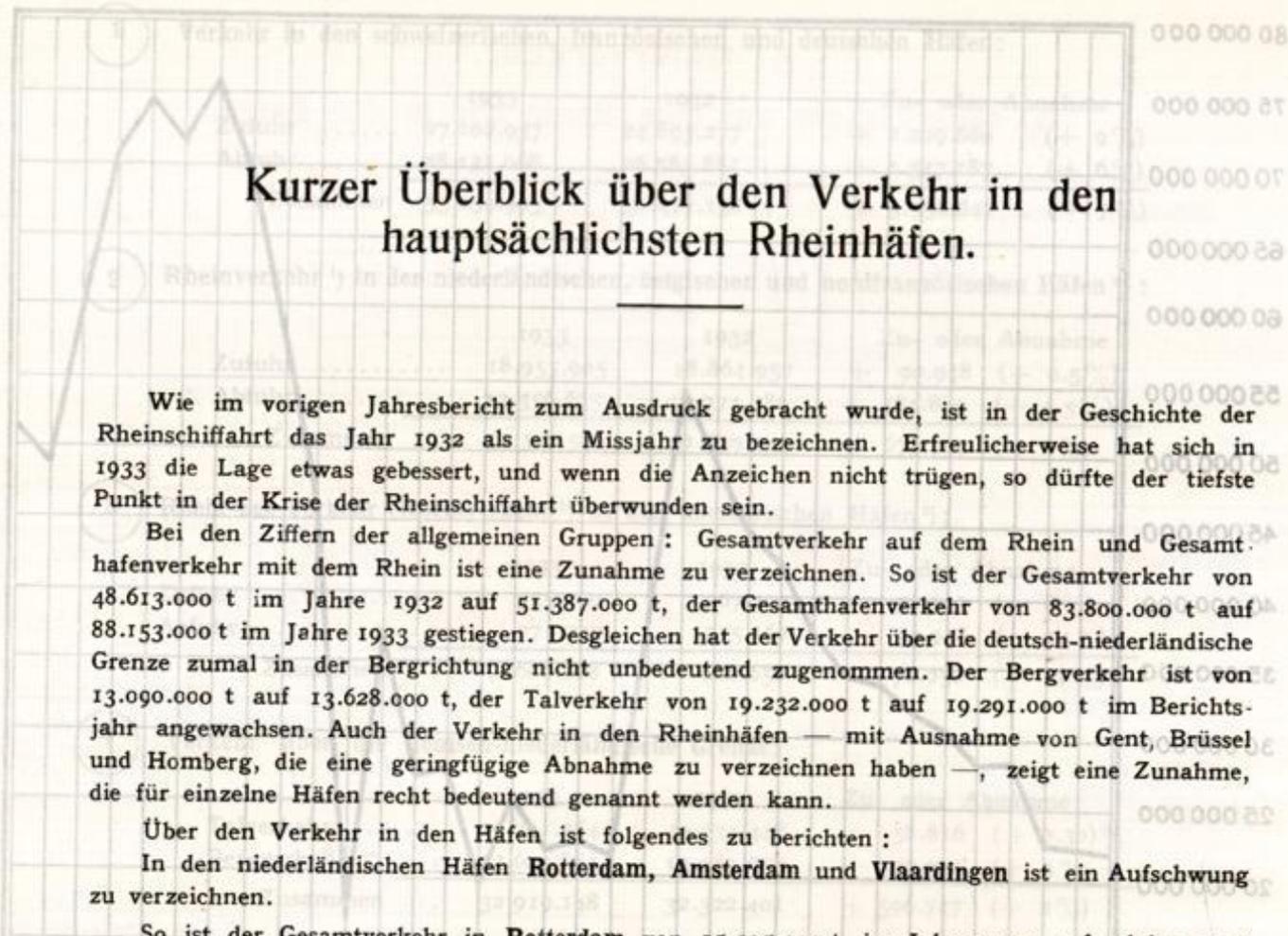
⁴⁾ Es handelt sich um Marne- und Rhône-Rhein-Kanal, Neckar, Frankenthaler Kanal, Main, Lahn, Mosel, Rhein-Herne- und Wesel-Datteln-Kanal.

⁵⁾ Siehe Note 1 Seite 33.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1933) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	
1900	41 326 355	2 497 446	21 911 900	
1901	41 944 030	2 290 804	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	42 500 053	
1911	85 271 825	3 864 776	44 568 301	
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234	
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574	
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095	
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660	
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940	
1923	30 855 939	2 212 432	16 534 185	
1924	82 742 839	11 352 669	47 047 754	
1925	102 725 791	12 601 425	57 663 608	
1926	122 779 570	16 253 184	69 521 377	
1927	133 566 466	18 750 678	76 158 572	
1928	124 389 912	18 716 552	71 553 232	
1929	132 001 283	17 866 013	74 933 648	
1930	123 602 606	17 960 622	70 781 614	
1931	104 245 556	15 658 648	59 952 102	
1932	83 799 559	13 426 433	48 612 996	
1933	88 153 153	14 621 408	51 387 280	
1933 gegen 1932	mehr weniger	4 353 594 —	1 194 975 —	2 774 284 —



Kurzer Überblick über den Verkehr in den hauptsächlichsten Rheinhäfen.

Wie im vorigen Jahresbericht zum Ausdruck gebracht wurde, ist in der Geschichte der Rheinschiffahrt das Jahr 1932 als ein Missjahr zu bezeichnen. Erfreulicherweise hat sich in 1933 die Lage etwas gebessert, und wenn die Anzeichen nicht trügen, so dürfte der tiefste Punkt in der Krise der Rheinschiffahrt überwunden sein.

Bei den Ziffern der allgemeinen Gruppen: Gesamtverkehr auf dem Rhein und Gesamthafenverkehr mit dem Rhein ist eine Zunahme zu verzeichnen. So ist der Gesamtverkehr von 48.613.000 t im Jahre 1932 auf 51.387.000 t, der Gesamthafenverkehr von 83.800.000 t auf 88.153.000 t im Jahre 1933 gestiegen. Desgleichen hat der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze zumal in der Bergrichtung nicht unbedeutend zugenommen. Der Bergverkehr ist von 13.090.000 t auf 13.628.000 t, der Talverkehr von 19.232.000 t auf 19.291.000 t im Berichtsjahr angewachsen. Auch der Verkehr in den Rheinhäfen — mit Ausnahme von Gent, Brüssel und Homberg, die eine geringfügige Abnahme zu verzeichnen haben —, zeigt eine Zunahme, die für einzelne Häfen recht bedeutend genannt werden kann.

Über den Verkehr in den Häfen ist folgendes zu berichten:

In den niederländischen Häfen Rotterdam, Amsterdam und Vlaardingen ist ein Aufschwung zu verzeichnen.

So ist der Gesamtverkehr in Rotterdam von 15.305.000 t im Jahre 1932 auf 16.613.000 t im Jahre 1933 gestiegen. In der Zufuhr hat der Steinkohlenverkehr zugenommen (5.993.000 t im Jahre 1933 gegen 5.396.000 t im Jahre 1932), dagegen sind Steinkohlens koks von 406.000 t im Vorjahr auf 345.000 t, Eisen- und Stahlwaren von 657.000 t auf 488.000 t zurückgegangen. In der Abfuhr hat sich der Eisenerzverkehr fast auf der gleichen Höhe gehalten (2.050.000 t gegen 2.092.000 t im Jahre 1932), während Getreide, hauptsächlich Mais, von 1.479.000 t im Jahre 1932 auf 1.220.000 t im Jahre 1933 abgenommen hat. Die Steinkohlens koksabfuhr hat ein wenig zugenommen (750.000 t gegen 704.000 t im Jahre 1932), Sämereien sind von 436.000 t auf 418.000 t gesunken, Schwefelkies ist von 407.000 t auf 492.000 t und Holz von 372.000 t auf 929.000 t angestiegen.

In dem etwa 7 km abwärts liegenden Hafen Vlaardingen hat sich die Eisenerzabfuhr von 527.000 t im Vorjahr auf 652.000 t im Jahre 1933 erhöht.

In Amsterdam weist der Gesamtverkehr eine Zunahme von 1.428.000 t im Jahre 1932 auf 1.613.000 t im Jahre 1933 auf. Zwar sind Steinkohlen in der Zufuhr von 462.000 t auf 435.000 t im Jahre 1933 zurückgegangen, doch hat der Verkehr mit Eisen- und Stahlwaren von 122.000 t auf 165.000 t im Jahre 1933 sowie Steinen von 107.000 t auf 143.000 t im Jahre 1933 zugenommen.

In der Abfuhr zeigen Petroleum und andere Mineralöle im Berichtsjahr eine Erhöhung von 43.000 t auf 86.000 t.

Von den belgischen Häfen Antwerpen, Gent und Brüssel weist Antwerpen eine geringe Zunahme, Gent und Brüssel eine kleine Abnahme auf.

Der Gesamtverkehr Antwerpens hat von 4.267.000 t im Vorjahr auf 4.272.000 t zugenommen. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 1.132.000 t auf 1.094.000 t im Jahre 1933

Hafen	1932		1933	
	Zufuhr	Abfuhr	Zufuhr	Abfuhr
Rotterdam	15.305.000	15.305.000	16.613.000	16.613.000
Amsterdam	1.428.000	1.428.000	1.613.000	1.613.000
Vlaardingen	527.000	527.000	652.000	652.000
Antwerpen	4.267.000	4.267.000	4.272.000	4.272.000
Gent	...	...	...	...
Brüssel	...	...	...	...
Homberg	...	...	...	...

zurückgegangen, Eisen- und Stahlwaren haben von 247.000 t auf 382.000 t, Kalidünger von 76.000 t auf 90.000 t und Andere Düngemittel von 186.000 t auf 247.000 t im Berichtsjahr zugenommen.

In der Abfuhr verzeichnet Getreide eine Abnahme von 1.228.000 t auf 710.000 t; Derivate der Mineralöle haben eine Zunahme von 106.000 t auf 183.000 t im Jahre 1933 aufzuweisen.

Wie bereits erwähnt, zeigt sich in Gent und Brüssel eine leichte Abnahme des Verkehrs und zwar:

in Gent von 1.396.000 t auf 1.172.000 t und in Brüssel von 816.000 t auf 738.000 t im Jahre 1933.

In Gent ist die Zufuhr von Steinkohlen von 551.000 t auf 542.000 t, die Abfuhr von Eisenerz und Schwefelkies von 98.000 t auf 92.000 t im Jahre 1933 zurückgegangen, ebenso von Derivaten der Mineralöle von 152.000 t auf 117.000 t. In Brüssel hat die Zufuhr von Steinkohlen mit 494.000 t gegen 598.000 t im Vorjahr abgenommen.

Die Rhein-Ruhrhäfen Duisburg, Rheinhausen, Homberg und Walsum haben, mit Ausnahme von Homberg, eine Zunahme des Verkehrs aufzuweisen.

In Duisburg ist der Gesamtverkehr von 14.959.000 t im Jahre 1932 auf 15.727.000 t im Jahre 1933 gestiegen.

In der Zufuhr ist der Erzverkehr zu Berg von 1.227.000 t auf 1.123.000 t, zu Tal von 149.000 t auf 135.000 t im Jahre 1933 gefallen. Der Getreideverkehr hat ebenfalls nachgelassen (241.000 t gegen 253.000 t im Vorjahr), dagegen wurde die Sandzufuhr von 570.000 t auf 602.000 t im Jahre 1933 gebracht.

In der Abfuhr hat der Steinkohlenverkehr sowohl zu Berg als auch zu Tal zugenommen und zwar zu Berg von 1.909.000 t auf 2.039.000 t und zu Tal von 6.585.000 t auf 6.639.000 t. Der Bergverkehr mit Steinkohlenkoks hat sich bedeutend erhöht (560.000 t gegen 252.000 t im Vorjahr), dagegen ist der Talverkehr ein wenig abgefallen (276.000 t gegen 393.000 t im Vorjahr). Eisen- und Stahlwaren weisen mit 567.000 t gegen 548.000 t im Vorjahr eine Zunahme auf.

In Mülheim (Ruhr) hat der Gesamtverkehr eine kleine Verminderung von 467.000 t im Vorjahr auf 455.000 t im Jahre 1933 erfahren. Der Eisenerzverkehr ist in der Zufuhr von 175.000 t auf 132.000 t im Jahre 1933, der Steinkohlenverkehr von 143.000 t auf 120.000 t im Jahre 1933 gefallen.

Die Mittelrhein-Häfen haben alle Zunahmen zu verzeichnen, mit Ausnahme von Wesseling, dessen Verkehr leicht zurückgegangen ist (2.053.000 t gegen 2.095.000 t im Vorjahr). Ein wenig gesunken ist die Abfuhr von Braunkohlenbriketts mit 1.999.000 t gegen 2.018.000 t im Jahre 1933.

Köln zeigt eine Verkehrszunahme von 2.460.000 t im Jahre 1932 auf 2.607.000 t im Berichtsjahre. In der Zufuhr ist der Getreideverkehr fast der gleiche geblieben (179.000 t gegen 177.000 t im Vorjahr), dagegen sind Steinkohlen von 90.000 t auf 62.000 t und Salz von 96.000 t auf 88.000 t im Jahre 1933 zurückgegangen. In der Abfuhr hat der Steinkohlenverkehr, der von 546.000 t auf 697.000 t gestiegen ist, eine Zunahme erfahren, der Steinkohlenkoksverkehr mit 422.000 t gegen 461.000 t im Vorjahr dagegen eine Abnahme.

Neuss verzeichnet eine Verkehrserhöhung von 947.000 t im Vorjahr auf 997.000 t im Jahre 1933. In der Zufuhr haben Ölkuchen und Sämereien nachgelassen: Ölkuchen 96.000 t gegen 111.000 t, Sämereien 171.000 t gegen 179.000 t im Vorjahr. Dagegen hat der

Getreideverkehr mit 106.000 t gegen 87.000 t zugenommen. In der Abfuhr ist der Steinkohlenverkehr von 216.000 t im Vorjahr auf 169.000 t gesunken, der Steinkohlenkoksverkehr hat jedoch eine kleine Besserung von 55.000 t im Vorjahr auf 65.000 t im Berichtsjahr aufzuweisen.

Krefeld mit einem Verkehr von 561.000 t gegenüber 524.000 t zeigt eine Zunahme im Vergleich mit dem Vorjahr. In der Zufuhr hat Getreide von 102.000 t auf 115.000 t zugenommen, Zucker ist von 59.000 t auf 55.000 t gefallen, während Sämereien mit 54.000 gegen 53.000 t im Vorjahr ungefähr auf der gleichen Stufe geblieben sind.

Auch die Häfen am Oberrhein haben Verkehrszunahmen erfahren.

Mannheim hat seine Verkehrsziffer von 4.081.000 t im Jahre 1932 auf 4.533.000 t im Jahre 1933 erhöht. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 1.297.000 t auf 1.331.000 t, Steinkohlenkoks von 347.000 t auf 402.000 t, Braunkohlenbriketts von 263.000 t auf 304.000 t im Berichtsjahr gestiegen. Dagegen hat der Getreideverkehr mit 421.000 t gegen 454.000 im Jahre 1932 abgenommen. In der Abfuhr ist ein kleiner Rückgang bei Salz mit 145.000 t gegen 149.000 t im Vorjahr zu vermerken. Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen 367.000 t gegen 422.000 im Jahre 1932.

In dem gegenüberliegenden Hafen Ludwigshafen hat der Verkehr von 2.229.000 t auf 2.516.000 t zugenommen. In der Zufuhr zeigen Steinkohlen eine Erhöhung von 478.000 t auf 522.000 t, Steinkohlenkoks eine solche von 144.000 t auf 169.000 t und Braunkohlenbriketts von 390.000 t auf 398.000 t. Auch Kalziumsuperphosphat ist von 42.000 t auf 73.000 t gestiegen, während Getreide von 131.000 t auf 115.000 t gesunken ist. In der Abfuhr ist der Verkehr der Chemischen Erzeugnisse fast derselbe geblieben: 110.000 t gegen 111.000 t im Vorjahr. Der Düngemittelverkehr hat etwas nachgelassen (68.000 t gegen 73.000 t im Jahre 1933). Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen 13.000 t gegen 10.000 im Vorjahr.

In **Karlsruhe** ist der Verkehr von 2.372.000 t auf 2.499.000 t gestiegen, und zwar weist in der Zufuhr der Steinkohlenverkehr mit 147.000 t gegen 916.000 t, der Steinkohlenkoksverkehr mit 488.000 t gegen 397.000 t eine Zunahme gegenüber dem Vorjahre auf. Dagegen gingen Braunkohlenbriketts von 586.000 t im Vorjahr auf 500.000 t zurück. In der Abfuhr ist Holz von 113.000 t auf 131.000 t, Eisen- und Stahlbruch von 31.000 t auf 56.000 t gestiegen.

Kehl mit einem Verkehr von 1.880.000 gegen 1.839.000 t hat eine Zunahme zu verzeichnen. In der Zufuhr hat der Getreideverkehr mit 267.000 t gegen 386.000 t im Vorjahr abgenommen, der Steinkohlen- und Steinkohlenkoksverkehr jedoch zugenommen und zwar: Steinkohlen von 333.000 auf 346.000 t, Steinkohlenkoks von 230.000 t auf 261.000 t. In der Abfuhr hat sich ein Nachlassen bei Getreide bemerkbar gemacht, das von 151.000 im Vorjahr auf 120.000 t zurückgegangen ist. Auf Umladungen von Schiff zu Schiff entfallen 534.000 t gegen 506.000 im Jahre 1932.

Strassburg, dessen Gesamtverkehr im Vorjahre 4.903.000 t betragen hat, zeigt eine Zunahme auf 5.198.000 t. In der Zufuhr stiegen Steinkohlen von 1.487.000 t im Jahre 1932 auf 1.624.000 t, Steinkohlenkoks von 174.000 t auf 318.000 t und Braunkohlenbriketts von 144.000 t auf 149.000 t sowie Derivate der Mineralöle von 147.000 t auf 220.000 t im Jahre 1933.

In der Abfuhr hat der Kalidüngerverkehr beträchtlich zugenommen: 367.000 t gegen 277.000 im Vorjahr, ebenso der Verkehr mit Eisenerz (486.000 t gegen 457.000 im Jahre 1932). Stahlwaren haben etwas abgenommen: von 175.000 t auf 170.000 im Jahre 1933,

Steinkohlen ebenfalls: von 304.000 auf 291.000 t im Jahre 1933. Die Umladungen von Schiff zu Schiff beliefen sich im Berichtsjahre auf 40.020 t gegen 55.728 im Jahre 1932.

In Basel ist der Rheinverkehr von 289.000 t in 1932 auf 302.000 t in Jahre 1933 gestiegen. Die Zufuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks hat etwas abgenommen: 113.000 t gegen 134.000 t im Vorjahr. Dasselbe gilt von Getreide: 38.000 t gegen 69.000 t im Vorjahr. Dahingegen weist das Berichtsjahr eine Holzzufuhr von 45.000 t auf, die im Vorjahr nicht stattgefunden hat.

Zu erwähnen ist hier noch der Verkehr auf dem Rhein-Rhône-Kanal nach Basel, der mit einer Tonnanzahl von 1.360.000 gegen 1.082.000 t den des Vorjahrs wiederum überschritt. In Betracht kommt hier hauptsächlich Getreide: 403.000 t (Vorjahr 431.000 t), Steinkohlen: 361.000 t (Vorjahr 290.000 t) und Derivate der Mineralöle: 133.000 t (Vorjahr 118.000 t).

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

	Amsterdam t	Rotterdam t	Antwerpen t	Gent t
ZUFUHR:				
53 a/f Düngemittel.....	16.540	99.972	345.244	37.056
79 a/c Eisen und Stahl.....	3.879	35.289	77.961	33.397
86 a/c Pflastersteine usw.....	142.663	61.568	73.074	125.311
88 a/e Kohlen.....	454.322	6.463.977	1.138.772	555.811
90 Zement.....	30.294	26.346	20.136	465
103/104 Farben usw.....	18.202	86.919	80.952	20
148/149 a-i Eisen und Stahlwaren.....	164.563	488.276	381.903	5.879
ABFUHR:				
20/25 Getreide.....	13.540	1.220.386	710.310	—
32/33 Hülsenfrüchte.....	1.057	272.584	14.337	15
40 Zucker.....	31.730	163.126	15.043	163
61 Sämereien.....	27.049	418.342	98.304	18
69/75 Erze.....	45.560	2.783.042	295.074	92.947
87 a/b Petroleum.....	93.819	523.797	216.142	117.013

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1933.

Auch dieser Verkehr hat eine nicht unbedeutende Zunahme erfahren, die in der Erhöhung der Tonnanzahl von 13.426.000 auf 14.621.000 zum Ausdruck kommt.

Auf dem Rhein-Herne-Kanal ist der Durchgangsverkehr von 9.042.000 t auf 9.696.000 im Berichtsjahr gestiegen.

In der Zufuhr zu Berg (von dem Rhein her) hat der Erzverkehr von 684.000 t auf 840.000 t zugenommen. Die Abfuhr von Steinkohlen zu Berg (nach dem Rhein hin) zeigt eine kleine Abnahme (2.071.000 t gegen 2.120.000 t im Vorjahr), zu Tal dagegen eine

Zunahme (4.218.000 gegen 4.025.000 t im Vorjahr). Auch die Abfuhr zu Berg von Steinkohlens koks ist von 410.000 t auf 591.000 t im Jahre 1933 angewachsen. Eisen- und Stahlwaren haben in der Abfuhr zu Berg zugenommen (83.000 t gegen 48.000 t), im Talverkehr jedoch abgenommen (172.000 gegen 206.000 im Vorjahr).

Der Mainverkehr ist ebenfalls gestiegen, und zwar von 3.317.000 t in 1932 auf 3.481.000 t im Jahre 1933. In der Zufuhr von dem Rhein her hat der Steinkohlenverkehr mit 1.207.000 t gegen 1.222.000 t ab-, der Steinkohlens koksverkehr dagegen bedeutend zugenommen: 510.000 t gegen 322.000 t im Vorjahr. In der Abfuhr liegt die Zunahme beim Holz mit 155.000 t gegen 118.000 t im Jahre 1933.

Was die beiden Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg anlangt, so weist Frankfurt eine Abnahme, Aschaffenburg eine Zunahme auf.

Zurückgegangen ist in Frankfurt der Steinkohlenverkehr: 709.000 t gegen 729.000 t im Vorjahr. Der Steinkohlens koksverkehr hat jedoch zugenommen: 288.000 t gegen 263.000 t im Jahre 1933. Auch Steinkohlenbriketts sind mit 96.000 t gegen 108.000 t, Getreide mit 50.000 t gegen 70.000 im Vorjahr zurückgegangen.

In Aschaffenburg haben sich die Verkehrsziffern von 544.000 im Jahre 1932 auf 729.000 t erhöht. In der Zufuhr ist bei Steinkohlen mit 330.000 t nur ein kleiner Rückgang zu bemerken (Vorjahr: 333.000 t). Steinkohlens koks sind von 61.000 t auf 178.000 t im Jahre 1933 gestiegen. In der Abfuhr hat Holz eine Zunahme von 13.000 t im Vorjahr auf 21.000 t zu verzeichnen.

Über die niederländischen Kanäle ist zu berichten, dass der Verkehr auf dem Merwedekanal zugenommen hat: 4.564.000 t gegen 4.310.000 im Jahre 1933, auf dem Maas-Waal-Kanal dagegen ein wenig gefallen ist: 5.474.000 t gegen 5.498.000 t im Vorjahr.

Die Geldersche Yssel weist eine Verkehrsabnahme auf: 2.096.000 t im Jahre 1932 gegenüber 1.902.000 t im Berichtsjahr.

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 2.911 (2.899), Gent 761 (1.101), Duisburg 23.779 (24.398), Düsseldorf 4.243 (3.778), Köln 4.172 (3.775), Mainz 3.338 (2.776), Ludwigshafen 4.580 (4.288), Mannheim 8.185 (7.454), Karlsruhe 3.167 (2.916), Kehl 3.062 (2.981), Strassburg 7.067 (6.194), Basel 457 (443).

Güterdampfer sind angekommen in Antwerpen 713 (568), Duisburg 5.566 (2.794), Düsseldorf 5.998 (5.603), Köln 5.892 (5.831), Mainz 3.393 (3.109), Mannheim 3.078 (2.788), Strassburg 3.187 (2.515), Basel 73 (55).

Ausführliche Einzelheiten befinden sich in den Anlagen auf Seite 238.

IV. B. c) Flussverkehr.

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
Hünningen:							
zu Berg	—	330	330	477	—	477	807
zu Tal	—	3 454	3 454	3 114	—	3 114	6 568
Zusammen..	—	3 784	3 784	3 591	—	3 591	7 375
gegen 1932..	—	3 031	3 031	2 738	—	2 738	5 769
Maximiliansau:							
zu Berg	74	6 758	6 832	9 666	—	9 666	15 498
zu Tal	75	6 308	6 383	9 338	—	9 338	15 721
Zusammen..	149	12 066	12 215	19 004	—	19 004	31 219
gegen 1932..	183	10 894	11 077	17 247	—	17 247	28 324
Speyer:							
zu Berg	74	5 823	5 897	10 144	—	10 144	16 041
zu Tal	75	6 388	6 463	9 642	258	9 900	16 363
Zusammen..	149	12 211	12 360	19 786	258	20 044	32 404
gegen 1932..	126	11 044	11 170	17 900	177	18 077	29 247
Koblenz:							
zu Berg	2 587	8 110	10 697	20 553	1 699	22 252	32 949
zu Tal	2 612	8 113	10 725	20 202	2 363	22 570	33 295
Zusammen..	5 199	16 223	21 422	40 755	4 067	44 822	66 244
gegen 1932..	4 970	15 432	20 402	38 601	43	38 644	59 046

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1933 12.502 Mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 35 Mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 7. September mit 54 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgeführten Schiffe betrug 331 am 6. Juni. An 28 Tagen war die Brücke wegen Eistreibens abgefahren.

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

Durchgeführte Schiffe	1933	1932	1931	1930
Rheinschiffe	583	614	779	938
Sonstige Flußschiffe	690	678	877	1 037
Flussdampfschiffe	2 622	2 322	3 668	5 521
Seeschiffe	1 360	1 406	1 591	1 747
Zusammen	5 255	5 020	6 915	9 243
Durchschnittlich in 24 Stunden	14	14	19	25

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. 243 zusammengestellt.

Es fuhren über die Grenze :

	1933	1932
zu Berg (nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith)	38.258 Schiffe	38.304 Schiffe
zu Tal (nach den Aufzeichnungen der Deutschen Hauptzollstelle zu Emmerich)	38.286 Schiffe	38.323 Schiffe
zusammen	76 544 Schiffe	76.627 Schiffe

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

im Jahre 1933 : 20.985 von insgesamt 75.897 = 28 %

im Jahre 1932 : 21.933 von insgesamt 75.926 = 29 %

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

47.176 = 61,6 % (60,0 %) ¹⁾ die niederländische Flagge,
12.957 = 16,9 % (15,7 %) die deutsche Flagge,
12.829 = 16,8 % (19,7 %) die belgische Flagge,
2.310 = 3,0 % (3,2 %) die französische Flagge,
1.215 = 1,6 % (1,4 %) die schweizerische Flagge,
57 = 0,1 % (— %) die luxemburgische Flagge.

IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1933.

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 251) enthalten.

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken :

Der Verkehr auf dem Main weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 38 %, in der Tragfähigkeit um 0,03 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Abnahme in der Schiffszahl um 0,9 %, eine Zunahme in der Tragfähigkeit um 5 % auf.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 4 % zu-, und in der Tragfähigkeit um 7 % abgenommen, der Verkehr des Maas-Waal-Kanals in der Tragfähigkeit um 2 % abgenommen, der Verkehr der Keulschen Vaart in der Tragfähigkeit um 36 % abgenommen, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 5 % ab- und in der Tragfähigkeit um 4 % zugenommen; der Verkehr des Walcheren Kanals hat in der Schiffszahl um 4 % und in der Tragfähigkeit um 13 % zugenommen, der Verkehr des Merwede-Kanals hat in der Schiffszahl um 4 % zu- und in der Tragfähigkeit um 2 % 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 238 und Seite 240 enthalten.

¹⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1932 dar.

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 **Gesamtflossverkehr auf dem Rhein**
136.589 t¹⁾ 46.899 t.

2 **Flossverkehr von den deutschen und französischen Nebenflüssen u. Kanälen**
59.564 t 25.767 t

1 **Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen**
166.479 t 51.163 t

3 **Flossverkehr über die deutsch--niederländische Grenze**
47.136 t 16.868 t

wobei über die verschiedenen Einteilungen folgendes berichtet wird :

1 **Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen :**

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Zusammen
	t	t	t
1933	89 485	76 994	166 479
1932	16 150	35 013	51 163
Mithin 1933	mehr weniger	73 335 —	41 981 —
	454 %	119 %	225 %

2 **Flossverkehr von den deutschen und französischen Nebenflüssen und Kanälen :**

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
nach dem Rhein hin	59.564	25.767	+ 33.797 (+ 131 %)

3 **Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze :**

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
Talverkehr	47.136	16.868	+ 30.268 (+ 179 %)

4 **Gesamtflossverkehr auf dem Rhein :**

	1933	1932	Zu- oder Abnahme
	136.589	46.899	+ 89.690 (+ 191 %)

¹⁾ Siehe Note 1) Seite 33.

IV. B. c) Flossverkehr

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	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	1	—	—	—	588 000	1 200	—	589 200	—	
März	1	—	—	—	1 102 200	1 800	—	1 104 000	—	
April	6	—	—	—	7 558 662	8 928	48 000	7 615 590	—	
Mai	7	—	—	—	8 246 250	11 100	—	8 257 350	—	
Juni	5	12 000	—	—	6 060 948	9 600	—	6 082 548	—	
Juli	3	—	—	—	4 546 530	4 500	—	4 551 030	—	
August	7	—	—	—	6 463 650	10 080	—	6 473 730	—	
September	4	—	—	—	3 180 252	5 880	17 100	3 203 232	—	
Oktober	4	—	—	—	3 793 032	11 640	—	3 804 672	—	
November	5	—	—	—	6 950 400	11 160	—	6 961 560	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen 1933	43	12 000	—	—	48 489 930	75 888	65 100	48 642 918	—	
gegen 1932	31	—	—	—	30 471 342	59 100	60 000	30 590 442	—	
Mithin 1933	mehr	12 000	—	—	18 018 588	16 788	5 100	18 052 476	—	
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	

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

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

Verkehr	Anzahl der Flösse	Bestand der Flösse						Zusammen an Flossbestand	Beladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
a) Ankunft	313	51 959	—	—	—	—	—	51 959	—	
b) Abgang	58	55 566	92	—	—	—	—	55 658	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu Koblenz	
	Flösse	
	Zahl	Gewicht t
1933	45	67 113
1932	28	31 645
Mithin 1933	mehr	35 468
	weniger	—

Sämtliche Flösse wurden von Dampfern geschleppt.

Zu- oder Abnahme
1933 40.800
1932 40.800

(*) Siehe Note 1) Seite 23.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 59 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 47.136 t. (In 1932: 26 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 16.868 t), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 60 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 46.108 t. (In 1932: 26 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 16.248 t.)

Der Flossverkehr hat, berechnet nach den Angaben von Emmerich, um 179 % von Lobith um 183 % 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 zugenommen.

Der Verkehr nach den Aufzeichnungen in Kostheim weist 315 Flösse mit einem Gewicht von 52.438,8 t in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1932: 170 Flösse mit einem Gewicht von 25.263 t.)

Die Anzahl der Flösse hat um 85 %, ihr Gewicht um 107 % zugenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vianen (Wilhelmina und Neue oder Grosse Schleuse) sind nach der Waal hin 28 Flösse mit einem Gewicht von 550 t durchgefahren. (In 1932: 161 Flösse mit einem Gewicht von 1.685 t). Der Flossverkehr hat also in der Zahl der Flösse um 82 % und im Gewicht um 67 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 49 Flösse mit einem Gewicht von 22.189 t und in der Richtung von Amsterdam her 9 Flösse mit einem Gewicht von 3.551 t, also zusammen 58 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 25.740 t. (In 1932: 47 Flösse mit einem Gewicht von 20.870 t).

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 23 % und im Gewicht um 23 % zugenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 3 Flösse mit einer Länge von 92 m und nach dem Lek hin 6 Flösse mit einer Länge von 88 m durchgefahren, also zusammen 9 Flösse mit einer Gesamtlänge von 180 m. (In 1932: 12 Flösse mit einer Länge von 209 m.)

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 25 % abgenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1933 in regelmässiger Fahrt mit 43 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 10 Rhein-See-Dampfern und Motorschiffen und einem Motorsegler, also insgesamt mit 57 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat einen Netto-Raumgehalt von 58.007 cbm, die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 49.418 t mit insgesamt 20.580 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Kölner Reederei A.-G. Köln mit 1.450 Tonnen.

Das kleinste Schiff, mit 140 t, gehörte der Aktiengesellschaft der Hollerschen Karlshütte.

(Siehe auch Beilage, Seite 256.)

IV. C. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.

Angaben über die Frachtsätze auf den verschiedenen Strecken enthält die Beilage auf Seite 258

b) Versicherungen.

Schweiz. — Keine Bemerkungen.

Frankreich. — Vom Standpunkte der rheinischen Versicherung aus lässt sich sagen, dass das Jahr 1933 eine Verschlimmerung der im Vorjahre gemachten Feststellungen gebracht hat. Während vor einigen Jahren die Versicherer keine rheinischen Geschäfte mehr abschliessen wollten, erlebten wir im Jahre 1933 im Gegensatz dazu eine unbegreifliche Vorliebe der Versicherer für die Rheinrisiken; sie versuchten, sich an diesen Geschäften im Wege der unmittelbaren Versicherung oder der Rückversicherung zu interessieren.

Die französischen Gesellschaften, die in den Vorjahren ihre Garantie zu geben übernommen hatten, haben im allgemeinen nicht darein gewilligt, dem durch ein überreichliches Angebot hervorgerufenen Absinken zu folgen. Indessen sind viele Rheinreedereien mehr auf ernsthafte Garantien als auf oftmals lächerlich geringe Prämien bedacht und der Meinung gewesen, dass ihr wohlverstandenes Interesse darin läge, bei denjenigen Versicherern zu bleiben, die sie schätzen gelernt hatten. In diesem Betracht ist die anhaltende Unbeständigkeit der Verträge zu bedauern, die daher rührt, dass sie im allgemeinen für ein Jahr unterzeichnet werden. Dies erfordert allzu häufig ihre Erneuerung und nimmt ihnen jede Dauerhaftigkeit, indem die Reedereien oder Versicherten immer neue Anforderungen stellen, die ihnen die ernsthaften Versicherer nicht bewilligen können.

Einzelne Gesellschaften leiden noch unter einer bedrängten Kassenlage, die sie dazu veranlasst hat, unbedachterweise Risiken einzugehen, um sich flüssige Mittel zu verschaffen. Dies Verfahren hat sie dazu geführt, ihre Risiken fast in der Gesamtheit rückzuversichern, weil diese Risiken nicht durch angemessene Prämien ausgeglichen waren und deshalb automatisch schlecht wurden. Aber zum Unglück für sie haben einzelne Rückversicherer die Rückversicherungsverträge einschränkend angewandt und, obschon sie die Prämien eingezogen hatten, in einzelnen Fällen die Zahlung im gegebenen Zeitpunkte verweigert. Dies hat die unmittelbaren Versicherer, die in Wirklichkeit nur mehr Zwischenglieder waren, dazu gezwungen, bei der Schadensverrechnung mit ihren Versicherten sich unzugänglicher zu zeigen.

Diese Lage ist unbestreitbar eine der Seiten der Wiederanpassungskrise, die wir durchmachen. Es muss immerhin hinzugefügt werden, dass der Geist der Kundentreue, den einige Versicherer in die rheinischen Geschäfte einzuführen versucht haben, doch einige Fortschritte gemacht hat.

Deutschland - Nach den Mitteilungen der Versicherungsgesellschaften waren im Jahre 1933 versichert:

Name der Gesellschaft	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in t
Harmonie	151	184 176
Gute Hoffnung	91	94 864
Vater Rhein	2	144 733
Germania	140	157 472

Ausserdem waren bei der Kaskoversicherungs-Gesellschaft Jus et Justitia in Mannheim 220 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 211.386 t versichert.