

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

### IV. Wirtschaftliches

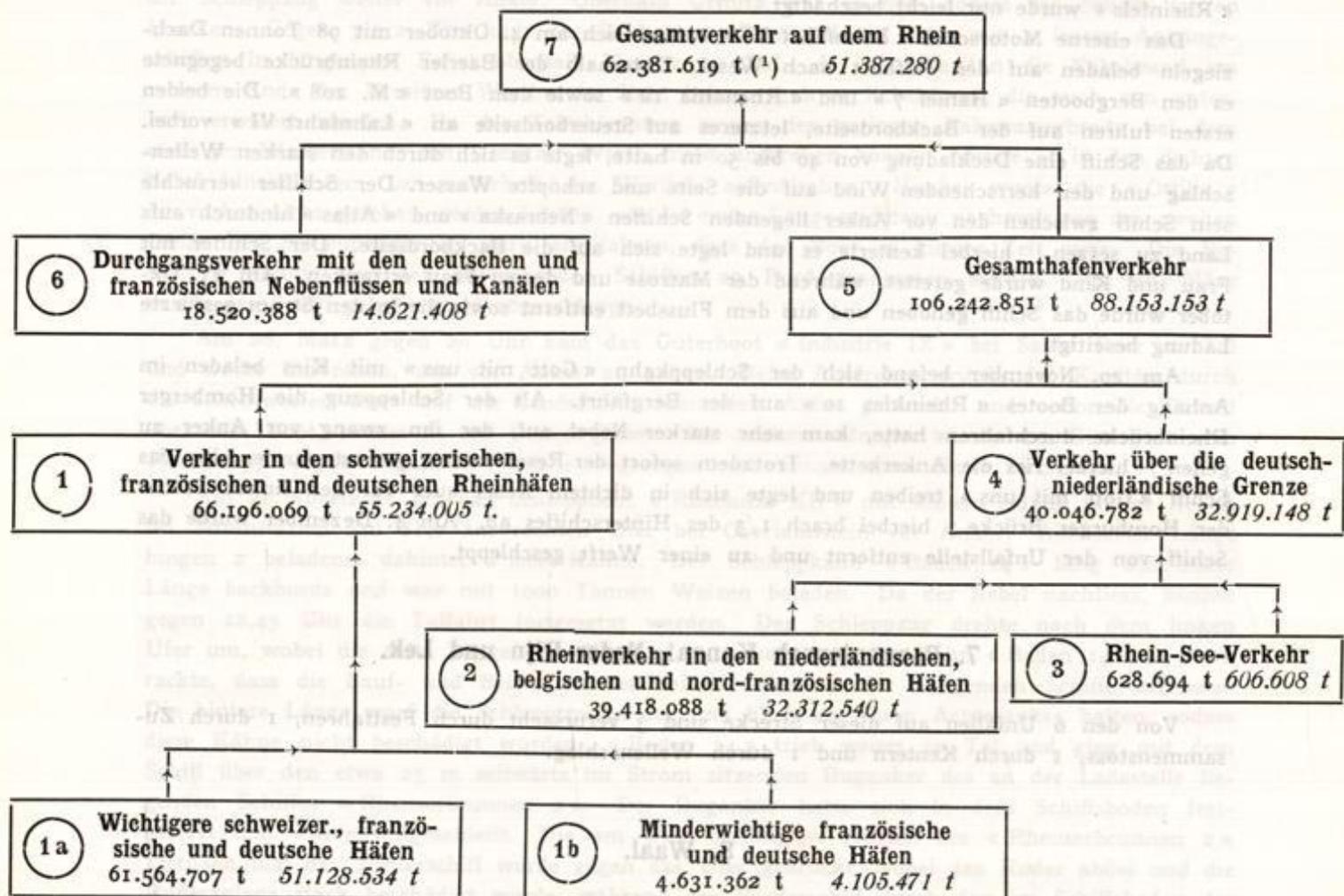
[urn:nbn:de:bsz:31-257762](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257762)

## 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 <sup>2) 3)</sup> :

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1934	27 424 869	5 091 271	32 516 140	10 066 764	18 981 803	29 048 567	61 564 707
1933	22 726 868	3 771 082	26 497 950	8 608 173	15 962 411	24 630 584	51 128 534
In 1934	4 698 001	1 320 189	6 018 190	1 398 591	3 019 392	4 417 983	10 436 173
Zu- oder Abnahme	(+ 21%)	(+ 35%)	(+ 23%)	(+ 16%)	(+ 19%)	(+ 18%)	(+ 20%)

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

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Zufuhr .....	830.922 t	604.987 t	+ 225.935 t (+ 37 %)
Abfuhr .....	3.800.440 t	3.500.484 t	+ 299.956 t (+ 8 %)
Zusammen...	4.631.362 t	4.105.471 t	+ 525.891 t (+ 13 %)

<sup>1)</sup> Der Gesamtverkehr ist die Hälfte der Summe des Hafentrafikverkehrs (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, Bendorf, Mülhofen, Engers, Neuwied, Brohl, Linz-Linzhausen, 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 :

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Zufuhr.....	33.347.062 t	27.102.937 t	+ 6.244.125 t (+ 23 %)
Abfuhr.....	32.849.007 t	28.131.068 t	+ 4.717.939 t (+ 17 %)
Zusammen	66.196.069 t	55.234.005 t	+ 10.962.064 t (+ 20 %)

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

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Zufuhr.....	21.871.330 t	18.955.905 t	+ 2.915.425 t (+ 15 %)
Abfuhr.....	17.546.758 t	13.356.635 t	+ 4.190.123 t (+ 31 %)
Zusammen...	39.418.088 t	32.312.540 t	+ 7.105.548 t (+ 22 %)

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

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Zufuhr.....	355.995 t	335.359 t	+ 20.636 t (+ 6 %)
Abfuhr.....	272.699 t	271.249 t	+ 1.450 t (+ 0.5 %)
Zusammen ...	628.694 t	606.608 t	+ 22.086 t (+ 4 %)

## 4 Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze :

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Talverkehr.....	22.227.325 t	19.291.264 t	+ 2.936.061 t (+ 15 %)
Bergverkehr.....	17.819.457 t	13.627.884 t	+ 4.191.573 t (+ 31 %)
Zusammen ..	40.046.782 t	32.919.148 t	+ 7.127.634 t (+ 22 %)

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

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Durchfuhr vom Rhein.....	7.242.798 t	5.422.624 t	+ 1.820.174 t (+ 32 %)
Durchfuhr nach dem Rhein.....	11.277.590 t	9.198.784 t	+ 2.078.806 t (+ 22 %)
Zusammen.....	18.520.388 t	14.621.408 t	+ 3.898.980 t (+ 27 %)

## 5 Gesamthafenverkehr :

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
	106.242.851 t	88.153.153 t	+ 18.089.698 t (+ 21 %)

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

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
	62.381.619 t	51.387.280 t	+ 10.994.339 t (+ 21 %)

<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 172); 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 166 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 5.418.005 t, laut Emmerich von 5.704.487 t; eine Abfuhr nach den Lokalstatistiken von 3.144.430 t, laut Lobith von 3.345.710 t).

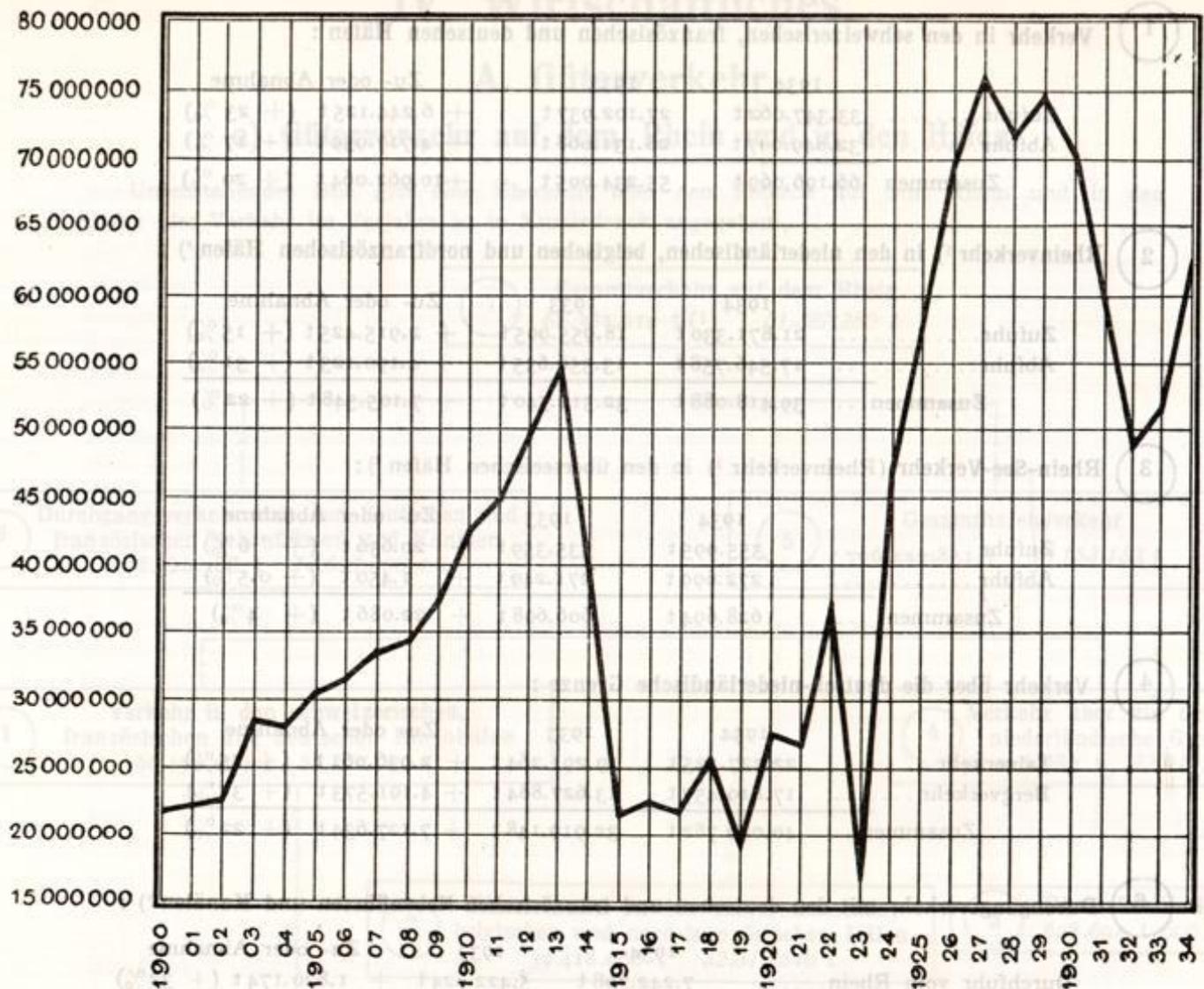
<sup>3)</sup> Für diesen Verkehr werden die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet.

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.

<sup>5)</sup> Siehe Note 1 Seite 26.

## Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900-1934) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	
1900	41 326 355	2 497 446	21 911 900	
1901	41 944 030	2 290 864	22 117 447	
1902	42 995 611	2 288 250	22 641 930	
1903	54 064 781	2 922 115	28 493 448	
1904	53 348 178	2 673 711	28 010 944	
1905	58 466 542	3 028 070	30 747 306	
1906	60 038 868	3 073 890	31 556 379	
1907	64 505 058	3 195 971	33 850 514	
1908	65 751 899	2 817 671	34 284 785	
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268	
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053	
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	7 119 001	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	
1934	106 242 851	18 520 388	62 381 619	
1934	mehr	18 089 698	3 898 980	10 994 339
gegen 1933	weniger	—	—	—

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

Wie bereits im vorigen Jahresbericht angedeutet, hatte sich nach dem Missjahr 1932 die Lage der Rheinschifffahrt im Jahre 1933 etwas gebessert, sodass, wenn die Anzeichen nicht trogen, der tiefste Punkt in der Krise der Rheinschifffahrt als überwunden gelten durfte. Erfreulicherweise hat sich diese Voraussage tatsächlich erfüllt und die Rheinschifffahrt hat infolge des allgemeinen Auflebens des Geschäftsverkehrs im Jahre 1934 einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen. So hat der Verkehr in den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Duisburg eine starke Zunahme zu verzeichnen, die in Rotterdam 29 %, in Antwerpen 27 % und in Duisburg 23 % beträgt. In diesem Zusammenhang ist besonders zu vermelden, dass in Rotterdam die Zufuhr von Steinkohlen um 30 % und die Abfuhr von Eisenerzen um 84 % zugenommen hat. In Antwerpen hat die Zufuhr von Steinkohlen um 35 %, von Eisen- und Stahlwaren um 43 % und von Kalidünger um 80 % zugenommen, während in Duisburg die Zufuhr von Eisenerzen um 88 % und die Abfuhr von Steinkohlen um 46 % zugenommen hat. Im einzelnen sei noch erwähnt, dass in Mülheim (Ruhr) der Gesamtverkehr um 63 % gestiegen ist und dass die Zufuhr von Eisenerzen eine ganz bedeutende Zunahme von 130 % zu verzeichnen hat.

Auch bei den Zahlen der allgemeinen Gruppen: Gesamtverkehr auf dem Rhein und Gesamthafenverkehr mit dem Rhein kommt die günstige Entwicklung deutlich zum Ausdruck. So ist der Gesamtverkehr von 51.387.000 t im Jahre 1933 auf 62.382.000 t, der Gesamthafenverkehr von 88.153.000 t auf 106.242.000 t im Jahre 1934 gestiegen. Desgleichen hat der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze bedeutend zugenommen: der Talverkehr ist von 19.291.000 t auf 22.197.000 t, der Bergverkehr von 13.628.000 t auf 17.819.800 t angewachsen.

Über den Verkehr in den einzelnen Häfen ist folgendes zu berichten:

Unter den niederländischen Häfen hat **Rotterdam** mit 21.014.000 t gegen 16.276.000 t im Jahre 1933 die ganz bedeutende Zunahme von 29 % zu verzeichnen. In der Zufuhr hat der Steinkohlenverkehr von 5.993.000 t in 1933 auf 7.743.000 t in 1934 zugenommen. Dagegen sind Eisen- und Stahlwaren mit 430.000 t gegen 488.000 t in 1933 zurückgegangen. In der Abfuhr ist ein bedeutender Aufschwung eingetreten: die Abfuhr von Eisenerzen erreichte 3.779.000 t gegen 2.050.000 t, Getreide 1.417.000 t gegen 1.220.000 t, Holz 1.267.000 t gegen 929.000 t, und Sämereien 465.000 t gegen 418.000 t im Vorjahr. Dagegen sank die Abfuhr von Steinkohlen von 536.000 t auf 470.000 t.

In dem etwa 7 km abwärts liegenden Hafen **Vlaardingen** hat sich die Abfuhr von Eisenerzen bedeutend erhöht: 1.054.000 t gegen 652.000 t im Vorjahr.

In **Amsterdam** weist der Gesamtverkehr eine leichte Zunahme von 1.613.000 t im Jahre 1933 auf 1.754.000 t auf. In der Zufuhr stiegen Steinkohlen von 435.000 t in 1933 auf 510.000 t in 1934, Eisen- und Stahlwaren von 165.000 t auf 173.000 t, Steine von 143.000 t auf 157.000 t. In der Abfuhr zeigen Petroleum und andere Mineralöle eine Abnahme von 86.000 t auf 58.000 t.

Von den belgischen Häfen haben **Antwerpen** eine Zunahme, **Brüssel** und **Gent** dagegen eine Abnahme zu verzeichnen.



Der Gesamtverkehr von Antwerpen ist von 4.273.000 t im Vorjahr auf 5.413.000 t, in 1934, somit um 27 %, angewachsen. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 1.094.000 t in 1933 auf 1.473.000 t in 1934, Eisen- und Stahlwaren von 382.000 t auf 549.000 t hinaufgegangen, während Kalidünger die ganz ausserordentliche Zunahme von 90.000 t auf 167.000 t zu verzeichnen hat. In der Abfuhr haben Getreide mit 729.000 t gegen 710.000 t im Vorjahr ein wenig zugenommen, während Derivaten der Mineralöle eine bedeutende Zunahme zu verzeichnen haben : 247.000 t gegen 183.000 t im Vorjahr.

In Gent ist der Verkehr mit 1.068.000 t gegen 1.172.000 t in 1933 im Rückgang begriffen, ebenso in Brüssel mit 693.000 t gegen 738.000 t im Vorjahr.

In Gent ist die Zufuhr von Steinkohlen von 542.000 t im Vorjahr auf 335.000 t gesunken. Dagegen ist die Abfuhr von Eisenerz und Schwefelkies von 92.000 t auf 168.000 t und von Derivaten von Mineralölen von 117.000 t auf 126.000 t gestiegen.

In Brüssel hat die Zufuhr von Steinkohlen abgenommen auf 410.000 t gegen 494.000 t im Vorjahr.

Auch die Rhein-Ruhrhäfen haben eine Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen.

In Duisburg hat sich der Gesamtverkehr von 15.727.000 t in 1933 auf 19.379.000 t, also um 23 %, erhöht.

In der Zufuhr ist der Eisenerzverkehr zu Berg von 1.123.000 t auf 1.740.000 t, zu Tal von 135.000 t auf 635.000 t, der Sandverkehr von 602.000 t auf 695.000 t und der Getreideverkehr von 241.000 t auf 353.000 t gestiegen.

In der Abfuhr hat der Steinkohlenverkehr sowohl zu Berg als zu Tal zugenommen, der Bergverkehr von 2.039.000 t im Vorjahr auf 2.317.000 t, der Talverkehr auf 7.487.000 t gegen 6.639.000 t; desgleichen Steinkohlenkoks im Bergverkehr mit 592.000 t gegen 560.000 t, im Talverkehr mit 288.000 t gegen 276.000 t im Vorjahr. Auch Eisen- und Stahlwaren weisen mit 831.000 t gegen 567.000 t im Vorjahr eine Zunahme auf.

In Mülheim (Ruhr) ist der Gesamtverkehr im Jahre 1934 von 455.000 t auf 741.000 t, also um 63 %, gestiegen. In der Hauptsache ist diese Zunahme der Zufuhr von Eisenerzen zu verdanken, die 132.000 t im Vorjahr und 302.000 t in 1934 erreichte (+ 130 %); die Einfuhr von Steinkohlen ist nahezu unverändert geblieben : 121.000 t gegen 120.000 t.

Die Mittelrheinhäfen haben alle Zunahmen zu verzeichnen : Krefeld mit 655.000 t gegen 561.000 t im Vorjahr. Die Zufuhr von Getreide ist etwas gestiegen : 129.000 t gegen 115.000 t im Vorjahr. Zucker hat von 56.000 t auf 81.000 t zugenommen, Sämereien von 54.000 t auf 57.000 t.

Düsseldorf weist eine Erhöhung des Verkehrs von 1.611.000 t in 1933 auf 2.044.000 t in 1934 auf. In der Zufuhr ist der Verkehr mit Getreide von 233.000 t auf 250.000 t, mit Derivaten der Mineralöle von 107.000 t auf 155.000 t angewachsen und mit Sämereien von 69.000 t auf 67.000 t gesunken.

Neuss hat eine leichte Verkehrszunahme zu verzeichnen von 997.000 t im Vorjahr auf 1.042.000 t im Jahre 1934. In der Zufuhr betrug die Zunahme für Sämereien von 171.000 t im Jahre 1933 auf 174.000 t im Jahre 1934 und für Getreide von 106.000 t auf 116.000 t. Dagegen haben Ölkuchen mit 96.000 t im Vorjahr und 57.000 t im Jahre 1934 einen Rückgang zu verzeichnen. In der Abfuhr sind Steinkohlen von 169.000 t auf 185.000 t gestiegen, dagegen Steinkohlenkoks von 65.000 t auf 49.000 t abgefallen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
1933	15.727.000	15.727.000	15.727.000
1934	19.379.000	19.379.000	19.379.000
gegen 1933	23 %	23 %	23 %
weniger			

Köln zeigt eine Verkehrszunahme von 2.607.000 t im Jahre 1933 auf 3.007.000 t im Jahre 1934. In der Zufuhr ist der Getreideverkehr von 179.000 t im Vorjahr auf 225.000 t in 1934 fortgeschritten; Salz hat von 88.000 t auf 111.000 t zugenommen; dagegen weist der Verkehr mit Steinkohlen einen Rückschritt von 62.000 t auf 57.000 t auf.

In Wesseling, dessen Verkehr sich fast ausschliesslich auf die Abfuhr von Braunkohlenbriketts beschränkt, ist diese Abfuhr von 1.999.000 t auf 2.244.000 t gestiegen.

Mainz, dessen Verkehr im Vorjahr 1.693.000 t erreichte, hat im Jahre 1934 eine Zunahme auf 1.969.000 t zu verzeichnen. In der Zufuhr sind Steinkohlen von 579.000 t auf 723.000 t gestiegen, Holz ist dagegen von 194.000 t auf 150.000 t gesunken. In der Abfuhr weist Zement eine Zunahme von 134.000 t auf 393.000 t auf.

Auch die Häfen am Oberrhein haben alle eine Verkehrszunahme erfahren. In Mannheim erhöhte sich der Verkehr von 4.533.000 t im Vorjahr auf 5.343.000 t im Jahre 1934. In der Zufuhr wurde eine Zunahme festgestellt für Steinkohlen von 1.331.000 t auf 1.731.000 t und für Braunkohlenbriketts von 305.000 t auf 423.000 t; dagegen ist eine Abnahme zu verzeichnen für Steinkohlenkoks mit 370.000 t gegen 402.000 t im Vorjahr. In der Abfuhr ist Salz von 145.000 t im Jahre 1933 auf 199.000 t im Jahre 1934 gestiegen. Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen 460.000 t gegen 367.000 t im Vorjahr.

In dem gegenüberliegenden Hafen Ludwigshafen hat der Verkehr von 2.516.000 t in 1933 auf 3.299.000 t in 1934 zugenommen. In der Zufuhr nahm der Verkehr mit Steinkohlen einen Aufschwung von 522.000 t auf 695.000 t, Steinkohlenkoks von 169.000 t auf 183.000 t, Braunkohlenbriketts von 398.000 t auf 448.000 t. Ebenso sind Getreide von 115.000 t auf 133.000 t und Kalziumsperphosphat von 73.000 t auf 105.000 t gestiegen. In der Abfuhr hat der Verkehr von chemischen Erzeugnissen von 87.000 t auf 110.000 t, von Eisen- und Stahlwaren von 152.000 t auf 228.000 t zugenommen. Die Umladungen von Schiff zu Schiff betragen 25.000 t gegen 13.000 t im Vorjahr.

In Karlsruhe weist der Verkehr eine Zunahme auf von 2.499.000 t auf 2.648.000 t auf, und zwar in der Zufuhr der Steinkohlenverkehr von 947.000 t auf 1.104.000 t, der Verkehr mit Braunkohlenbriketts von 500.000 t auf 508.000 t; dagegen ist der Verkehr mit Steinkohlenkoks etwas zurückgegangen: 385.000 t gegen 488.000 t im Vorjahr. In der Abfuhr ist der Holzverkehr ungefähr derselbe geblieben: 132.000 t gegen 130.000 t im Vorjahr. Der Eisen- und Stahlbruchverkehr ist von 56.000 t im Vorjahr auf 81.000 t im Jahre 1934 hinaufgegangen.

Auch Kehl hat mit einem Verkehr von 1.968.000 t gegen 1.880.000 t im Vorjahr einen Fortschritt zu verzeichnen. In der Zufuhr hat Getreide zwar mit 190.000 t gegen 267.000 t im Vorjahr abgenommen, jedoch haben der Steinkohlen- und Steinkohlenkoksverkehr zugenommen: Steinkohlen mit 394.000 t gegen 336.000 t und Steinkohlenkoks mit 309.000 t gegen 261.000 t im Vorjahr. Für Braunkohlenbriketts sind die Zahlen kaum verändert: 244.000 t gegen 245.000 t im Jahre 1933. In der Abfuhr ist Getreide auf 108.000 t gegen 120.000 t im Vorjahr gesunken. Auf Umladungen von Schiff zu Schiff entfallen 500.000 t gegen 534.000 t im Jahre 1933.

Strassburg, dessen Gesamtverkehr im Vorjahre 5.198.000 t betrug weist eine Zunahme auf 5.573.000 t auf. In der Zufuhr ist der Verkehr mit Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketts zurückgegangen: Steinkohlen 1.498.000 t gegen 1.624.000 t, Steinkohlenkoks 204.000 t gegen 318.000 t und Braunkohlenbriketts 147.000 t gegen 149.000 t im Vorjahr. Derivate der Mineralöle haben dagegen etwas zugenommen: 225.000 t gegen 220.000 t im Vorjahr.

Dagegen hat in der Abfuhr der Kalidüngerverkehr beträchtlich zugenommen: 502.000 t gegen 367.000 t im Vorjahr, ebenso der Verkehr mit Eisenerzen mit 937.000 t gegen 487.000 im Vorjahr. Eisen- und Stahlwaren sind zurückgegangen: 112.000 t gegen 194.000 t im Vorjahr. Die Abfuhr von Steinkohlen ist mit 291.000 t unverändert geblieben.

In Basel ist der Rheinverkehr von 302.000 t auf 345.000 t im Jahre 1934 gestiegen. Die Zufuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks hat mit 120.000 t gegen 113.000 t im Vorjahr zugenommen, ebenfalls Getreide mit 61.000 t gegen 38.000 t. Die Holz-zufuhr ist von 45.000 t im Vorjahr auf 15.000 t im Jahre 1934 zurückgegangen.

Zu erwähnen ist hier noch der Verkehr auf dem Rhein-Rhone-Kanal nach Basel, der mit einer Tonnanzahl von 1.534.000 t gegen 1.360.000 t im Vorjahr wieder zugenommen hat. In Betracht kommen hier hauptsächlich: Getreide 426.000 t (Vorjahr 403.000 t), Steinkohlen 446.000 t (Vorjahr 361.000 t), Steinkohlenbriketts 140.000 t (Vorjahr 0) und Derivate der Mineralöle 140.000 t (Vorjahr 133.000 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
<b>ZUFUHR:</b>				
53 a/f Düngemittel.....	10.419	180.161	475.145	59.414
79 a/c Eisen und Stahl.....	3.989	38.404	115.620	66.636
86 a/c Pflastersteine usw.....	156.638	61.981	34.653	51.578
88 a/e Kohlen.....	530.778	8.154.856	1.517.719	346.656
90 Zement.....	25.356	19.520	50.846	260
103/104 Farben usw.....	20.842	98.899	70.378	17
148/149 a-i Eisen und Stahlwaren.....	173.254	429.948	548.979	23.534
<b>ABFUHR:</b>				
20/25 Getreide.....	5.265	1.416.619	729.283	—
32/33 Hülsenfrüchte.....	2.550	262.032	15.042	—
40 Zucker.....	21.816	171.236	72.585	—
61 Sämereien.....	7.504	464.687	90.160	—
69/75 Erze.....	47.294	4.781.520	348.463	179.316
87 a/b Petroleum.....	123.078	722.548	277.698	125.759

#### IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1934.

Auch dieser Verkehr hat eine bedeutende Zunahme erfahren, die in der Erhöhung der Tonnanzahl von 14.621.000 auf 18.520.000 t zum Ausdruck kommt.

Auf dem Rhein-Herne-Kanal ist der Durchgangsverkehr von 9.696.000 t auf 12.369.000 t im Berichtsjahr gestiegen.

In der Zufuhr zu Berg (von dem Rhein her) hat der Erzverkehr von 840.000 t auf 1.469.000 t zugenommen. Die Abfuhr von Steinkohlen zu Berg (nach dem Rhein hin) zeigt eine Zunahme (2.403.000 t gegen 2.071.000 t im Vorjahr), ebenso zu Tal: (5.389.000 t gegen 4.218.000 t im Vorjahr). Die Abfuhr zu Berg von Steinkohlenkoks hat von 591.000 t auf 547.000 t im Jahre 1934 abgenommen. Eisen- und Stahlwaren haben in der Abfuhr zu Berg zugenommen (136.000 t gegen 83.000 t), im Talverkehr jedoch etwas abgenommen (167.000 t gegen 172.000 t im Vorjahr).

Der Mainverkehr ist ebenfalls gestiegen, und zwar von 3.481.000 t in 1933 auf 4.189.000 t im Jahre 1934. In der Zufuhr von dem Rhein her hat der Steinkohlenverkehr mit 1.468.000 t gegen 1.207.000 t zu-, der Steinkohlenkoksverkehr dagegen abgenommen: 444.000 t gegen 510.000 t im Vorjahr. In der Abfuhr liegt die Zunahme beim Holz mit 218.000 t gegen 135.000 t im Jahre 1933.

Die beiden Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg weisen eine Zunahme auf.

Zugenommen hat in Frankfurt der Steinkohlenverkehr: 825.000 t gegen 709.000 t im Vorjahr. Der Steinkohlenkoksverkehr hat jedoch abgenommen: 271.000 t gegen 288.000 t im Jahre 1933. Auch Braunkohlenbriketts haben mit 125.000 t gegen 96.000 t, Getreide mit 57.000 t gegen 50.000 t im Vorjahr zugenommen.

In Aschaffenburg haben sich die Verkehrsziffern von 729.000 t im Jahre 1933 auf 954.000 t erhöht. In der Zufuhr sind Steinkohlen mit 427.000 t gestiegen (Vorjahr: 330.000 t), Steinkohlenkoks sind von 178.000 t auf 161.000 t im Jahre 1934 gefallen. In der Abfuhr hat Holz eine Zunahme von 21.000 t im Vorjahr auf 34.000 t zu verzeichnen.

Über die niederländischen Kanäle ist zu berichten, dass der Verkehr auf dem Merwedekanal zugenommen hat: 5.559.000 t gegen 4.564.000 t im Jahre 1933, ebenso auf dem Maas-Waal-Kanal: 6.115.000 t gegen 5.474.000 t im Vorjahr.

Die Geldersehe Yssel weist eine kleine Verkehrszunahme auf: 1.904.000 t im Jahre 1934 gegenüber 1.902.000 t im Vorjahr.

## 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 4.049 (2.911), Gent 872 (761), Duisburg 28.804 (23.779), Düsseldorf 5.864 (4.243), Köln 4.675 (4.172), Mainz 4.209 (3.338), Ludwigshafen 6.134 (4.580), Mannheim 9.609 (8.185), Karlsruhe 3.523 (3.167), Kehl 3.193 (3.062), Strassburg 7.673 (7.067), Basel 476 (457).

Güterdampfer sind angekommen in Antwerpen 1.201 (713), Duisburg 6.882 (5.566), Düsseldorf 6.287 (5.998), Köln 6.246 (5.892), Mainz 3.763 (3.393), Mannheim 3.725 (3.078), Strassburg 3.861 (3.187), Basel 186 (73).

Ausführliche Einzelheiten befinden sich in den Anlagen auf Seite 225 und folgende.

## 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 .....	—	440	440	489	—	489	929
zu Tal .....	—	4 095	4 095	3 474	—	3 474	7 569
Zusammen...	—	4 535	4 535	3 963	—	3 963	8 498
gegen 1933...	—	3 784	3 784	3 591	—	3 591	7 375
<b>Maxau:</b>							
zu Berg .....	147	6 223	6 370	10 379	—	10 379	16 749
zu Tal .....	174	6 021	6 795	9 719	4	9 723	16 518
Zusammen...	321	12 844	13 165	20 098	4	20 102	33 267
gegen 1933...	149	12 066	12 215	19 004	—	19 004	31 219
<b>Speyer:</b>							
zu Berg .....	95	6 473	6 574	11 367	—	11 367	17 941
zu Tal .....	94	6 901	6 995	9 962	478	10 440	17 435
Zusammen...	189	13 380	13 569	21 329	478	21 807	35 376
gegen 1933...	149	12 211	12 360	19 786	258	20 044	32 404
<b>Koblenz:</b>							
zu Berg .....	3 104	9 562	12 666	24 265	2 540	26 805	39 471
zu Tal .....	3 180	9 538	12 718	23 753	3 232	26 985	39 703
Zusammen...	6 284	19 100	25 384	48 018	5 772	53 790	79 174
gegen 1933...	5 199	16 223	21 422	40 755	4 067	44 822	66 244

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1934 14.405 Mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 39 Mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 31. August mit 63 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgefahrenden Schiffe betrug 377 am 18. Mai. Im Berichtsjahre wurde die Brücke wegen Eistreibens nicht abgefahren.

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

Durchgefahrene Schiffe	1934	1933	1932	1931
Rheinschiffe .....	803	583	614	779
Sonstige Flußschiffe .....	598	690	678	877
Flussdampfschiffe .....	2 762	2 622	2 322	3 068
Seeschiffe .....	1 290	1 360	1 406	1 591
Zusammen .....	5 453	5 155	5 020	6 915
Durchschnittlich in 24 Stunden .....	15	14	14	19

## 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. 233 zusammengestellt.

## IV. B. c) Flossverkehr

Es führen über die Grenze :

	1934	1933
zu Berg (nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith) .....	43.906 Schiffe	38.258 Schiffe
zu Tal (nach den Aufzeichnungen der Deutschen Hauptzollstelle zu Emmerich) .....	43.563 Schiffe	38.286 Schiffe
zusammen.....	87.469 Schiffe	76.544 Schiffe

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

im Jahre 1934 : 22.646 von insgesamt 86.767 = 26 %

im Jahre 1933 : 20.985 von insgesamt 75.897 = 28 %

Trennt man die Gesamtzahl der über die Grenze gegangenen Schiffe (ohne Personenschiffe), nach der Flagge, so führten :

55.157 = 63,05 % (61,6 %)	1) die niederländische Flagge,
14.101 = 16,12 % (16,8 %)	die belgische Flagge,
13.720 = 15,68 % (16,9 %)	die deutsche Flagge,
2.968 = 3,39 % (3,0 %)	die französische Flagge,
1.460 = 1,69 % (1,6 %)	die schweizerische Flagge,
63 = 0,07 % (0,1 %)	die luxemburgische Flagge.

#### IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1934.

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 242 und 244) enthalten.

Über die wichtigsten dieser Nebenflüsse und Seitenkanäle ist zu bemerken :

Der Verkehr auf dem Main weist eine Zunahme in der Schiffszahl um 114 %, in der Tragfähigkeit um 33 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Zunahme in der Schiffszahl um 18 %, in der Tragfähigkeit um 25 % auf.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 1 % und in der Tragfähigkeit um 5 % zugenommen, der Verkehr des Maas-Waal-Kanals in der Tragfähigkeit um 21 % zugenommen, der Verkehr der Keulschen Vaart in der Tragfähigkeit um 22 % abgenommen, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 8 % und in der Tragfähigkeit um 5 % zugenommen ; der Verkehr des Walcheren Kanals hat in der Schiffszahl um 10 % und in der Tragfähigkeit um 7 % zugenommen, der Verkehr des Merwede-Kanals hat in der Schiffszahl um 11 % und in der Tragfähigkeit um 12 % 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 217 und Seite 230 enthalten.

<sup>1)</sup> Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1933 dar.

## IV. B. c) Flossverkehr.

## 1. Flossverkehr auf dem Rhein.

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

4

Gesamtflossverkehr auf dem Rhein

104.197 t<sup>1)</sup> 136.589 t.

2

Flossverkehr von den deutschen und französischen Nebenflüssen u. Kanälen  
53.208 t 59.564 t

1

Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen  
140.351 t 166.479 t

3

Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze

14.836 t 47.136 t

wobei über die verschiedenen Einteilungen folgendes berichtet wird :

1

Flossverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen :

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1934	86 866	53 485	140 351
1933	89 485	76 994	166 479
Mithin 1934	mehr weniger	— 23 509	— 26 128
	3 %	30 %	15 %

2

Flossverkehr von den deutschen und französischen Nebenflüssen und Kanälen :

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
nach dem Rhein hin . . . . .	53.208	59.564	— 6.353 (— 11 %)

3

Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze :

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
Talverkehr . . . . .	14.836	47.136	— 32.300 (— 68 %)

4

Gesamtflossverkehr auf dem Rhein :

	1934	1933	Zu- oder Abnahme
	104.197	136.589	— 32.392 (— 24 %)

<sup>1)</sup> Siehe Note 1) Seite 26.

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			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
Januar	1	—	—	—	323 400	0 600	—	324 000	—	
Februar	2	—	—	—	1 288 200	4 308	—	1 292 508	—	
März	3	—	—	—	1 530 900	3 000	—	1 533 900	—	
April	6	—	—	—	3 408 600	7 200	—	3 415 800	—	
Mai	6	—	—	—	3 450 000	9 480	—	3 459 480	—	
Juni	3	—	—	—	1 896 000	3 600	—	1 899 600	—	
Juli	3	—	—	—	2 953 200	5 400	70 200	3 028 800	—	
August	4	—	—	—	5 112 000	9 000	—	5 121 000	—	
September	6	—	—	—	4 014 000	6 300	—	4 020 300	—	
Oktober	3	—	—	—	1 786 200	4 200	4 200	1 794 600	—	
November	5	—	—	—	3 538 800	7 800	—	3 546 600	—	
Dezember	1	—	—	—	729 000	3 000	—	732 000	—	
Zusammen 1934	43	—	—	—	30 030 800	63 888	74 400	30 168 688	—	
gegen 1933	43	12 000	—	—	48 489 930	75 888	65 100	48 642 918	—	
Mithin 1934	mehr	—	—	—	—	—	9 300	—	—	
	weniger	—	12 000	—	18 459 630	12 000	—	18 474 330	—	

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			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft	204	40 329	—	—	—	—	—	40 329	—	
b) Abgang	51	30 916	114	—	—	—	—	31 030	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu Koblenz	
	Flösse	
	Zahl	Gewicht t
1934	50	49 994
1933	45	67 113
Mithin 1934	mehr	—
	weniger	17 119

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 21 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 14.836 t. (In 1933 : 59 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 47.126 t), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 24 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 16.227 t. (In 1933 : 60 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 46.108 t.)

Der Flossverkehr hat, berechnet nach den Angaben von Emmerich, um 68 %, von Lobith um 65 % abgenommen.

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

Der Verkehr auf dem Main hat zugenommen.

Der Verkehr nach den Aufzeichnungen in Kostheim weist 230 Flösse mit einem Gewicht von 49.278 t in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (In 1933 : 315 Flösse mit einem Gewicht von 52.438,8 t.)

Die Anzahl der Flösse hat um 27 %, ihr Gewicht um 6 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 6 Flösse mit einem Gewicht von 1.077 t und in der Richtung von Amsterdam her 12 Flösse mit einem Gewicht von 3.847 t, also zusammen 18 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 4.924 t. (In 1933 : 58 Flösse mit einem Gewicht von 25.740 t.)

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 69 % und im Gewicht um 81 % abgenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 5 Flösse mit einer Länge von 106 m und nach dem Lek hin 3 Flösse mit einer Länge von 42 m durchgefahen, also zusammen 8 Flösse mit einer Gesamtlänge von 148 m. (In 1933 : 9 Flösse mit einer Länge von 180 m.)

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 11 % abgenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde in 1934 in regelmässiger Fahrt mit 43 Rhein-See-Dampfern und 3 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 7 Rhein-See-Dampfern, 4 Motorschiffen und einem Motorsegler, also insgesamt mit 58 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat einen Netto-Raumgehalt von 61.070 cbm, die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 45.087 t mit insgesamt 18.490 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Reederei Ernst Komrowski, A. G. in Hamburg mit 1.650 Tonnen.

Das kleinste Schiff, mit 205 t, gehörte der Appolinaris Aktiengesellschaft Neuenahr.

(Siehe auch Beilage, S. 246 und 247.)

## IV. C. Frachten und Versicherungswesen.

### a) Frachten.

Angaben über die Frachtsätze auf den verschiedenen Strecken enthält die Beilage auf Seite 249.

### b) Versicherungen.

Schweiz. — Keine Bemerkungen.

Frankreich. — Das Jahr 1934 hat die Lage auf dem rheinischen Versicherungsmarkt kaum geändert.

Es besteht stets überreichliches Angebot der Versicherungsgesellschaften; die Prämien sind im grossen und ganzen die gleichen geblieben, d. h. sie blieben unter der Höhe der Schadensfälle, die im Vergleich zum Jahre 1933 nur ganz wenig abgenommen haben. Das Gesamtergebnis bleibt für die Versicherer weiter schlecht, da die Herabsetzung der Prämien und die den Versicherten gewährten Verbesserungen in den Versicherungsbedingungen erheblicher sind als der Rückgang der Schäden.

Die Reeder sind im allgemeinen ihren Versicherern des Vorjahres treu geblieben. Einige bedeutende Gesellschaften, die Rheinrisiken übernommen hatten, erlitten ziemlich hohe Verluste und verzichteten jetzt endgültig, solche Geschäfte abzuschliessen.

Angesichts der Unsicherheit der Währungen und der Schwierigkeiten der Überweisungen haben die Reeder und Partikulierschiffer in dem Abschluss französischer Versicherungen die Möglichkeit gefunden, ihre Schadensfälle ohne Schwierigkeiten zu erledigen.

Die finanzielle Lage der Versicherungsgesellschaften im allgemeinen hat sich durch die in rheinischen Versicherungen erlittenen Verluste nicht verändert, da sie durch die Versicherungen besserer Geschäftszweige ausgeglichen wurden. Trotzdem können sich die Versicherer von einem gewissen Unbehagen nicht frei machen, das dazu führen könnte, die bedeutendsten Gesellschaften zu veranlassen, auf Rheinrisiken zu verzichten, wenn sich die Lage nicht bessern sollte.

Deutschland. — Nach den Mitteilungen der Versicherungsgesellschaften waren im Jahre 1934 versichert:

Name der Gesellschaft	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in t
Harmonie	148	181 513
Gute Hoffnung	95	97 592
Vater Rhein	134	146 670
Germania	141	157 970

Ausserdem waren bei der Kaskoversicherungs-Gesellschaft Jus et Justitia in Mannheim 219 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 210.428 t versichert.