

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Wirtschaftliches

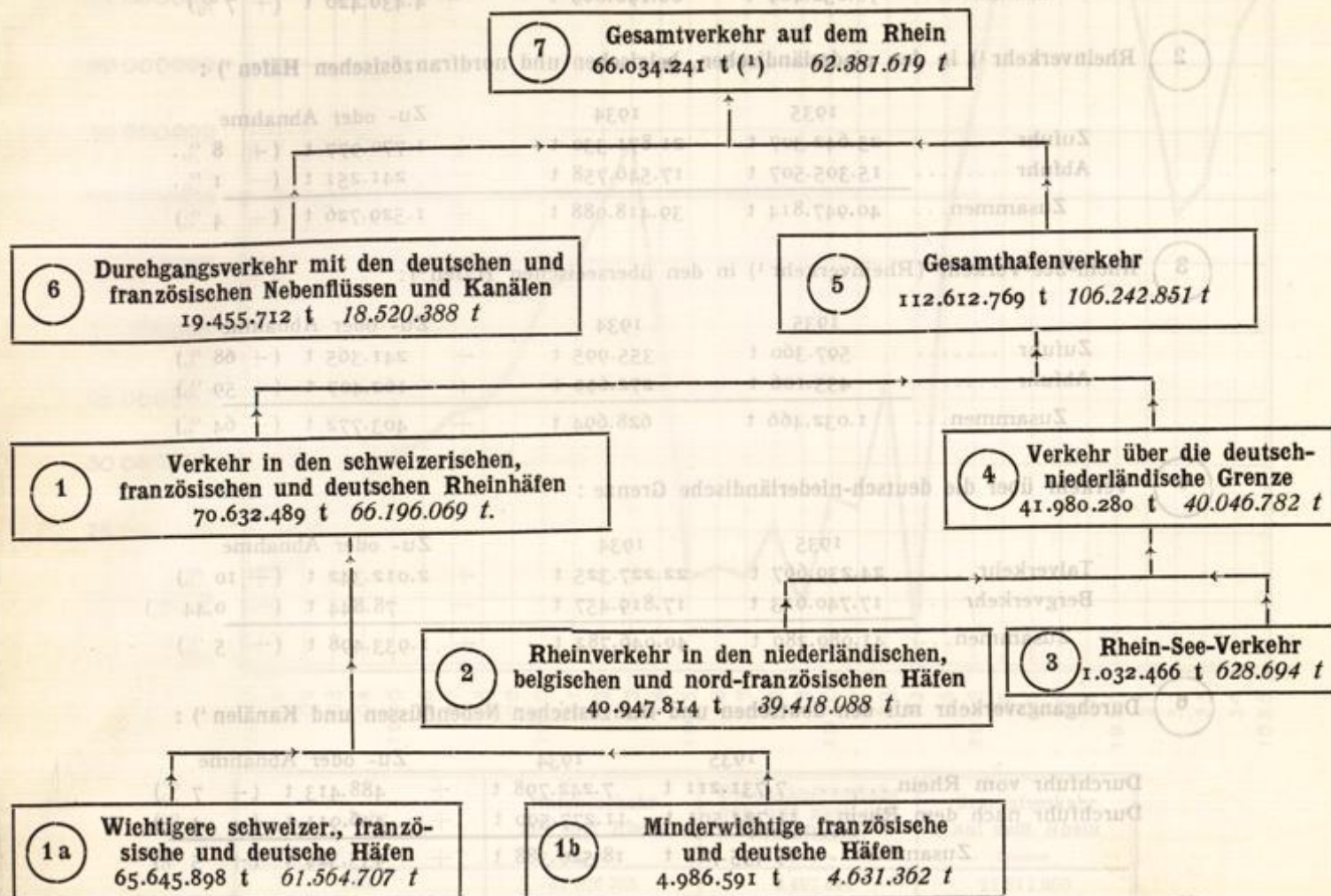
[urn:nbn:de:bsz:31-257777](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257777)

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 Gruppen folgendes berichtet wird:

1 a) Verkehr in den wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen Rheinhäfen²⁾ 3):

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamtverkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1935	28 293 833	6 078 941	34 372 774	10 044 766	21 228 358	31 273 124	65 645 898
1934	27 424 869	5 091 271	32 516 140	10 066 764	18 981 803	29 048 567	61 564 707
In 1935	+ 868 964	+ 987 670	+ 1 856 634	- 21 998	+ 2 246 555	+ 2 224 557	+ 4 081 191
Zu- oder Abnahme	(+ 3%)	(+ 19%)	(+ 6%)	(- 0.2%)	(+ 12%)	(+ 8%)	(+ 7%)

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

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	731.943 t	830.922 t	- 98.979 t (- 12%)
Abfuhr	4.254.648 t	3.800.440 t	+ 454.208 t (+ 12%)
Zusammen	4.986.591 t	4.631.362 t	+ 355.229 t (+ 8%)

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

²⁾ Es handelt sich um die folgenden Häfen: Basel, Strassburg, Kehl, 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.

³⁾ Dieser Verkehr wird in den Häfen selbst aufgezeichnet.

1 Verkehr in den schweizerischen, französischen und deutschen Häfen :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	35.104.717 t	33.347.062 t	+ 1.757.655 t (+ 5 %)
Abfuhr	35.527.772 t	32.849.007 t	+ 2.678.765 t (+ 8 %)
Zusammen...	70.632.489 t	66.196.069 t	+ 4.436.420 t (+ 7 %)

2 Rheinverkehr¹⁾ in den niederländischen, belgischen und nordfranzösischen Häfen²⁾ :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	23.642.307 t	21.871.330 t	+ 1.770.977 t (+ 8 %)
Abfuhr	15.305.507 t	17.546.758 t	- 241.251 t (- 1 %)
Zusammen...	40.947.814 t	39.418.088 t	+ 1.529.726 t (+ 4 %)

3 Rhein-See-Verkehr (Rheinverkehr¹⁾ in den überseeischen Häfen³⁾ :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Zufuhr	597.360 t	355.995 t	+ 241.365 t (+ 68 %)
Abfuhr	435.106 t	272.699 t	+ 162.407 t (+ 59 %)
Zusammen...	1.032.466 t	628.694 t	+ 403.772 t (+ 64 %)

4 Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Talverkehr	24.239.667 t	22.227.325 t	+ 2.012.342 t (+ 10 %)
Bergverkehr ...	17.740.613 t	17.819.457 t	- 78.844 t (- 0,44 %)
Zusammen...	41.980.280 t	40.046.782 t	+ 1.933.498 t (+ 5 %)

6 Durchgangsverkehr mit den deutschen und französischen Nebenflüssen und Kanälen⁴⁾ :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Durchfuhr vom Rhein	7.731.211 t	7.242.798 t	+ 488.413 t (+ 7 %)
Durchfuhr nach dem Rhein ..	11.724.501 t	11.277.590 t	+ 446.911 t (+ 4 %)
Zusammen...	19.455.712 t	18.520.388 t	+ 935.324 t (+ 5 %)

5 Gesamthafenverkehr :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
	112.612.769 t	106.242.851 t	+ 6.369.918 t (+ 6 %)

7 Gesamtverkehr auf dem Rhein⁵⁾ :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
	66.034.241 t	62.381.619 t	+ 3.652.622 t (+ 6 %)

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 Herzogenbusch-Lüttich (belgischer Teil), Weichbild von Lüttich und die Maas oberhalb Lüttich ; 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 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 6.240.026 t, laut Emmerich von 6.243.208 t ; eine Abfuhr nach den Lokalstatistiken von 3.535.642 t, laut Lobith von 3.604.187 t).

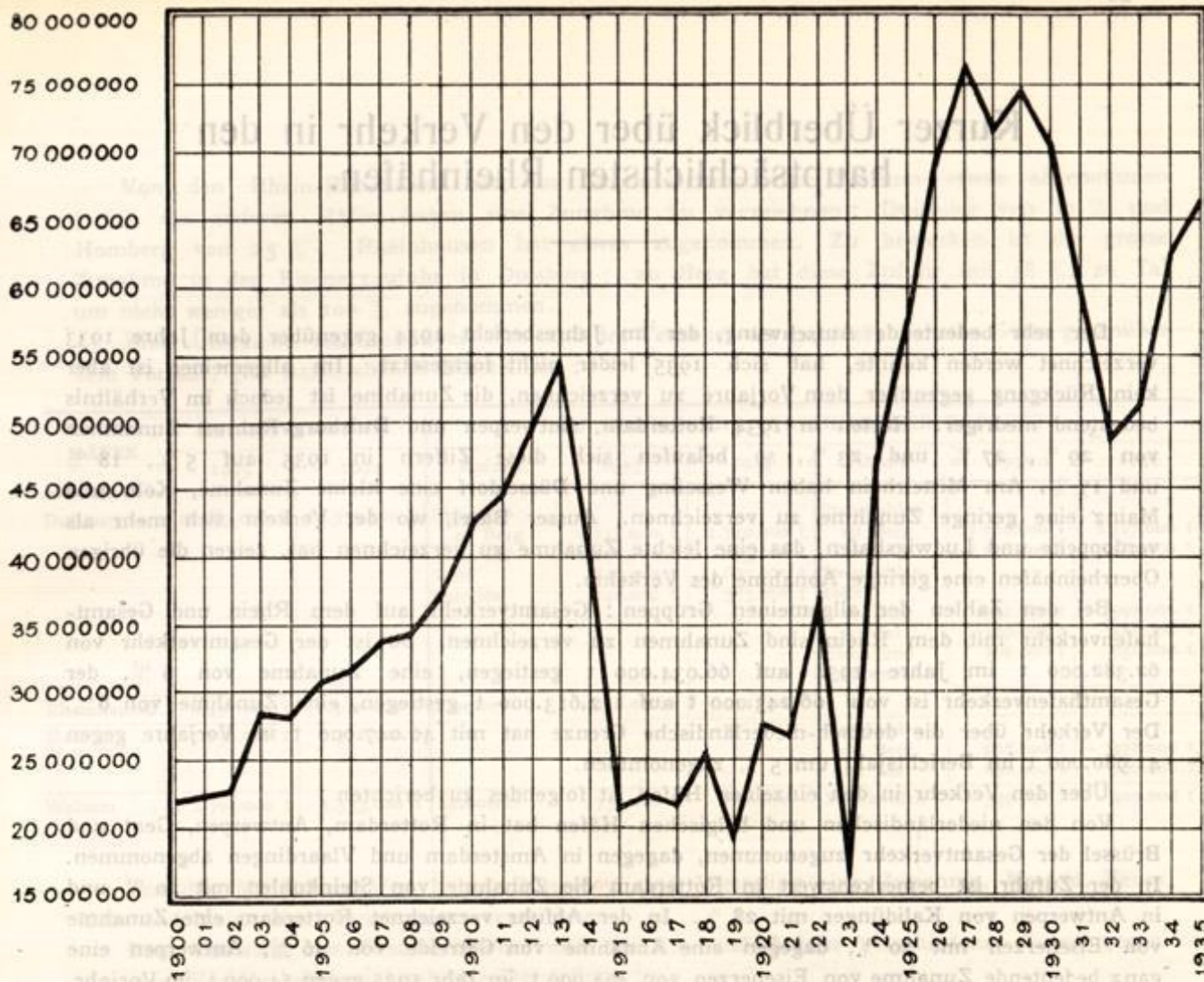
³⁾ Für diesen Verkehr werden die Angaben von Emmerich für den Talverkehr und die von Lobith für den Bergverkehr verwendet.

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 17.

Graphische Darstellung des Gesamtverkehrs auf dem Rhein (1900—1935) in Tonnen.



Jahr	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1900	41 326 355	2 497 446	21 911 900
1901	41 944 030	2 290 864	22 117 447
1902	42 995 611	2 288 250	22 641 930
1903	54 064 781	2 922 115	28 493 448
1904	53 348 178	2 673 711	28 010 944
1905	58 466 542	3 028 070	30 747 306
1906	60 038 868	3 073 890	31 556 379
1907	64 505 058	3 195 971	33 850 514
1908	65 751 899	2 817 671	34 284 785
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053
1911	85 271 825	3 864 776	44 568 301
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 030
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
1934	106 242 851	18 520 388	62 381 619
1935	112 612 769	19 455 712	66 034 241
1935 gegen 1934	mehr weniger 6 369 918	935 324	3 652 622

Kurzer Überblick über den Verkehr in den hauptsächlichsten Rheinhäfen.

Der sehr bedeutende Aufschwung, der im Jahresbericht 1934 gegenüber dem Jahre 1933 verzeichnet werden konnte, hat sich 1935 leider nicht fortgesetzt. Im allgemeinen ist aber kein Rückgang gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen, die Zunahme ist jedoch im Verhältnis bedeutend niedriger. Hatten in 1934 Rotterdam, Antwerpen und Duisburg-Ruhrort Zunahmen von 29 %, 27 % und 23 %, so belaufen sich diese Ziffern in 1935 auf 5 %, 18 % und 17 %. Am Mittelrhein haben Wesseling und Düsseldorf eine kleine Zunahme, Köln und Mainz eine geringe Zunahme zu verzeichnen. Ausser Basel, wo der Verkehr sich mehr als verdoppelte und Ludwigshafen, das eine leichte Zunahme zu verzeichnen hat, zeigen die übrigen Oberrheinhäfen eine geringe Abnahme des Verkehrs.

Bei den Zahlen der allgemeinen Gruppen: Gesamtverkehr auf dem Rhein und Gesamthafenverkehr mit dem Rhein sind Zunahmen zu verzeichnen. So ist der Gesamtverkehr von 62.382.000 t im Jahre 1934 auf 66.034.000 t gestiegen, eine Zunahme von 6 %, der Gesamthafenverkehr ist von 106.243.000 t auf 112.613.000 t gestiegen, eine Zunahme von 6 %. Der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze hat mit 40.047.000 t im Vorjahre gegen 41.980.000 t im Berichtsjahr um 5 % zugenommen.

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

Von den niederländischen und belgischen Häfen hat in Rotterdam, Antwerpen, Gent und Brüssel der Gesamtverkehr zugenommen, dagegen in Amsterdam und Vlaardingen abgenommen. In der Zufuhr ist bemerkenswert in Rotterdam die Zunahme von Steinkohlen mit 20 % und in Antwerpen von Kalidünger mit 28 %. In der Abfuhr verzeichnet Rotterdam eine Zunahme von Eisenerzen mit 20 %, dagegen eine Abnahme von Getreide von 36 %, Antwerpen eine ganz bedeutende Zunahme von Eisenerzen von 404.000 t. im Jahr 1935 gegen 54.000 t. im Vorjahr.

Eine Zusammenstellung des Gesamtverkehrs und von einzelnen Gütern in diesen Häfen gegenüber dem Vorjahr gibt folgendes Bild:

HÄFEN	GESAMTVERKEHR		ZU- UND ABFUHR VERSCHIEDENER PRODUKTE									
	1935	1934	Zufuhr		1935		1934		Abfuhr		1935	1934
Rotterdam	22.098.000 t	21.014.000 t	Steinkohlen	9.066.000 t	7.743.000 t	Eisenerze	4.540.000 t	3.779.000 t	Getreide	899.000 t	1.417.000 t	
			Eisen- u.	426.000 t	430.000 t	Getreide	899.000 t	1.417.000 t	Holz	1.064.000 t	1.267.000 t	
			Stahlwaren			Sämereien	309.000 t	465.000 t	Steinkohlen	536.000 t	470.000 t	
						Derivate von Mineralöl	681.000 t	489.000 t				
Amsterdam	1.455.000 t	1.754.000 t	Steinkohlen	491.000 t	510.000 t	Petroleum u. andere Mineralöle	80.000 t	58.000 t				
			Eisen u.	194.000 t	173.000 t							
			Stahlwaren									
			Steine	105.000 t	157.000 t							
Vlaardingen	1.364.000 t	1.394.000 t				Eisenerze	944.000 t	1.054.000 t				
Antwerpen	6.383.000 t	5.414.000 t	Steinkohlen	1.722.000 t	1.473.000 t	Getreide	639.000 t	729.000 t				
			Eisen u.	767.000 t	549.000 t	Derivate von Mineralöl	232.000 t	247.000 t				
			Stahlwaren			Eisenerze	404.000 t	54.000 t				
			Kalidünger	213.000 t	167.000 t							
Gent	1.226.000 t	1.068.000 t	Steinkohlen	339.000 t	335.000 t	Eisenerze	349.000 t	16.000 t				
						Derivate von Mineralöl	163.000 t	126.000 t				
Brüssel	757.000 t	693.000 t	Steinkohlen	538.000 t	410.000 t							

Von den Rhein-Ruhrhäfen hat, im Gesamtverkehr, nur Walsum etwas abgenommen (1 %), die anderen Häfen haben eine Zunahme zu verzeichnen: Duisburg von 17 % und Homberg von 25 %; Rheinhausen hat etwas zugenommen. Zu bemerken ist die grosse Zunahme in der Eisenerzzufuhr in Duisburg; zu Berg hat diese Zufuhr mit 58 %, zu Tal um nicht weniger als 100 % zugenommen.

Eine Übersicht des Gesamtverkehrs und des Verkehrs der hauptsächlichsten Güter gegenüber dem Vorjahr, gibt nachstehende Darstellung:

HÄFEN	GESAMTVERKEHR		ZU- UND ABFUHR VERSCHIEDENER PRODUKTE					
	1935	1934	Zufuhr		Abfuhr		1935	1934
Duisburg ...	22.783.000 t	19.379.000 t	Eisenerze : zu Berg zu Tal Sand Getreide	2.731.000 t 1.296.000 t 849.000 t 248.000 t	1.740.000 t 635.000 t 695.000 t 353.000 t	Steinkohlen : zu Berg zu Tal Steinkohlen- koks : zu Berg zu Tal Eisen und Stahlwaren	2.070.000 t 8.818.000 t 351.000 t 389.000 t 808.000 t	2.317.000 t 7.487.000 t 592.000 t 288.000 t 831.000 t
Rheinhausen.	2.437.000 t	2.300.000 t	Eisenerz	1.326.000 t	1.211.000 t			
Homberg ...	1.856.000 t	1.478.000 t				Steinkohlen : zu Berg zu Tal	668.000 t 892.000 t	478.000 t 742.000 t
Walsum	1.705.000 t	1.733.000 t	Eisenerze	754.000 t	690.000 t	Steinkohlen	339.000 t	409.000 t

Von den Mittelrheinhäfen haben Düsseldorf und Wesseling eine Zunahme, Krefeld, Neuss, Köln und Mainz eine Abnahme zu verzeichnen.

Eine Übersicht des Gesamtverkehrs und der Zu- und Abfuhr verschiedener Güter, gegenüber dem Vorjahr, gibt nachstehende Darstellung:

HÄFEN	GESAMTVERKEHR		ZU- UND ABFUHR VERSCHIEDENER GÜTER					
	1935	1934	Zufuhr		Abfuhr		1935	1934
Krefeld	589.000 t	655.000 t	Getreide Zucker Sämereien	85.000 t 72.000 t 47.000 t	129.000 t 81.000 t 57.000 t			
Düsseldorf ..	2.146.000 t	2.044.000 t	Getreide Derivate von Mineralföl Sämereien	190.000 t 198.000 t 3.000 t	250.000 t 155.000 t 67.000 t			
Neuss	995.000 t	1.042.000 t	Sämereien Getreide Ölkuchen	47.000 t 87.000 t 48.000 t	174.000 t 116.000 t 57.000 t	Steinkohlen Steinkohlen- koks	202.000 t 59.000 t	185.000 t 49.000 t
Köln	2.780.000 t	3.007.000 t	Getreide Salz Steinkohlen	178.000 t 115.000 t 102.000 t	225.000 t 111.000 t 57.000 t			
Wesseling ...	2.590.000 t	2.287.000 t				Braunkohlen- briketts	2.550.000 t	2.244.000 t
Mainz	1.853.000 t	1.969.000 t	Steinkohlen Holz	749.000 t 78.000 t	723.000 t 150.000 t	Zement	394.000 t	393.000 t

Von den Oberrheinhäfen hat Basel die beträchtliche Zunahme von nicht weniger als 135 % zu verzeichnen, Ludwigshafen von 18 %; Mannheim, Karlsruhe, Kehl und Strassburg verzeichneten dagegen Abnahmen.

Kürzer Überblick über den Verkehr in den

Bemerkenswert ist der Verkehr über den Rhein-Rhône-Kanal nach Basel, der, obwohl eine Abnahme von 7 % gegenüber dem Vorjahr zeigend, noch immerhin im Jahre 1935 1.403.000 t beträgt.

In der nachstehenden Darstellung ist dieser Verkehr ebenfalls aufgenommen worden.

HÄFEN	GESAMTVERKEHR		ZU- UND ABFUHR VERSCHIEDENER GÜTER					
	1935	1934	Zufuhr	1935	1934	Abfuhr	1935	1934
Ludwigshafen (Umladung. von Schiff zu Schiff)	3.839.000 t (15.000 t)	3.299.000 t (25.000 t)	Steinkohlen Steinkohlen- koks Braunkohlen- briketts Getreide Kalzium- superphosphat	664.000 t 209.000 t 541.000 t 89.000 t 3.000 t	695.000 t 183.000 t 448.000 t 133.000 t 105.000 t	Eisen u. Stahlwaren Chemische Erzeugnisse	387.000 t 146.000 t	228.000 t 110.000 t
Mannheim... (Umladung. von Schiff zu Schiff)	4.837.000 t (301.000 t)	5.343.000 t (460.000 t)	Steinkohlen Steinkohlen- koks Braunkohlen- briketts	1.538.000 t 254.000 t 438.000 t	1.731.000 t 370.000 t 423.000 t	Salz	199.000 t	199.000 t
Karlsruhe ...	2.584.000 t	2.648.000 t	Steinkohlen Steinkohlen- koks Braunkohlen- briketts	1.045.000 t 262.000 t 576.000 t	1.104.000 t 385.000 t 508.000 t	Holz Eisen und Stahlbruch	116.000 t 84.000 t	132.000 t 81.000 t
Kehl..... (Umladung. von Schiff zu Schiff)	1.810.000 t (396.000 t)	1.968.000 t (500.000 t)	Steinkohlen Steinkohlen- koks Braunkohlen- briketts Getreide	483.000 t 245.000 t 232.000 t 147.000 t	394.000 t 309.000 t 244.000 t 190.000 t	Getreide	91.000 t	108.000 t
Strassburg .. (Umladung. von Schiff zu Schiff)	5.375.000 t (87.000 t)	5.573.000 t (75.000 t)	Steinkohlen Steinkohlen- koks Braunkohlen- briketts Derivate von Mineralöl	1.447.000 t 214.000 t 219.000 t 235.000 t	1.498.000 t 204.000 t 147.000 t 225.000 t	Eisenerze Kalidünger Eisen- und Stahlwaren Steinkohlen	1.028.000 t 504.000 t 63.000 t 126.000 t	937.000 t 502.000 t 112.000 t 291.000 t
Basel	812.000 t	345.000 t	Steinkohlen Steinkohlen- koks Braunkohlen- briketts	107.000 t 249.000 t 103.000 t	24.000 t 96.000 t 10.000 t			
Verkehr über den Rhein- Rhônekanal nach Basel	1.403.000 t	1.534.000 t	Steinkohlen Steinkohlen- koks Steinkohlen- briketts Braunkohlen- briketts Derivate von Mineralöl Getreide	439.000 t 18.000 t — 97.000 t 155.000 t 439.000 t	446.000 t 81.000 t 140.000 t — 140.000 t 426.000 t			

IV A b) Durchgangsverkehr der Güter (ohne Umschlag) von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1935.

Dieser Verkehr hat eine Zunahme erfahren, die in der Erhöhung der Tonnenzahl von 18.520.000 auf 19.456.000 t zum Ausdruck kommt.

Auf dem Rhein-Herne-Kanal ist der Durchgangsverkehr um 5 % gestiegen, auf dem Main dagegen etwas zurückgegangen :

HÄFEN	TOTAL DURCHGANGS-VERKEHR		VERKEHR VON UND NACH DEM RHEIN VERSCHIEDENER GÜTER					
	1935	1934	Vom Rhein her	1935	1934	Nach dem Rhein hin	1935	1934
Rhein-Herne Kanal	13.058.000 t	12.369.000 t	Erze : bergwärts	1.476.000 t	1.469.000 t	Steinkohlen : bergwärts	2.376.000 t	2.403.000 t
						talwärts	5.393.000 t	5.389.000 t
						Steinkohlenkoks : bergwärts	506.000 t	547.000 t
						Eisen und Stahlwaren bergwärts	23.000 t	136.000 t
						talwärts	326.000 t	167.000 t
Main	4.061.000 t	4.189.000 t	Steinkohlen	1.397.000 t	1.468.000 t	Holz	194.000 t	218.000 t
			Steinkohlenkoks	306.000 t	444.000 t	Getreide	227.000 t	204.000 t

Über die niederländischen Kanäle ist zu berichten, dass der Verkehr auf dem Merwedekanal abgenommen, 4.470.000 t gegen 5.559.000 t im Jahre 1934, auf dem Maas-Waal-Kanal: zugenommen hat : 7.112.000 t gegen 6.115.000 t im Vorjahr.

Die Geldersche Yssel weist eine Verkehrszunahme auf : 2.220.000 t im Jahre 1935 gegenüber 1.904.000 t im Vorjahr.

In den Mainhäfen Frankfurt und Aschaffenburg ist der Verkehr etwas zurückgegangen :

HÄFEN	GESAMTVERKEHR		ZUFUHR EINIGER GÜTER		
	1935	1934	Zufuhr	1935	1934
Frankfurt	2.120.000 t	2.180.000 t	Steinkohlen	761.000 t	825.000 t
			Steinkohlenkoks	191.000 t	271.000 t
			Braunkohlenbriketts	144.000 t	125.000 t
Aschaffenburg	883.000 t	954.000 t	Steinkohlen	414.000 t	427.000 t
			Steinkohlenkoks	86.000 t	161.000 t
			Holz	159.000 t	128.000 t

IV. B. Verkehr des schwimmenden Materials. (d A VI)

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 4.400 (4.049), Gent 704 (872), Duisburg 28.470 (28.804), Düsseldorf 6.892 (5.864), Köln 3.604 (4.675), Mainz 3.421 (4.209), Ludwigshafen 6.073 (6.134), Mannheim 7.585 (9.609), Karlsruhe 2.856 (3.523), Kehl 2.721 (3.193), Strassburg 6.906 (7.673), Basel 916 (476),

Güterdampfer sind angekommen in Antwerpen 1.492 (1.201), Duisburg 8.907 (6.882), Düsseldorf 7.527 (6.287), Köln 6.701 (6.246), Mainz 4.085 (3.763), Mannheim 3.799 (3.725), Strassburg 4.245 (3.861), Basel 662 (186).

Ausführliche Einzelheiten befinden sich in den Anlagen auf Seite 217 und folgende.

2. Schiffsverkehr an einzelnen Durchgangsstellen.

a) Brücken.

Schiffbrücke	Personen- schiffe	Güter- und Schlepp- boote	Zusammen:	Schlepp- kähne	Segel- schiffe	Zusammen: Schleppkähne und Segelschiffe	Fahrzeuge Insgesamt
Hünigen:							
zu Berg	—	1 171	1 171	953	—	953	2 124
zu Tal	—	4 628	4 628	3 668	—	3 668	8 296
Zusammen...	—	5 799	5 799	4 621	—	4 621	10 420
gegen 1934..	—	4 535	4 535	3 963	—	3 963	8 498
Maxau:							
zu Berg	26	6 765	6 791	8 546	—	8 546	15 337
zu Tal	25	7 150	7 175	8 290	—	8 290	15 465
Zusammen...	51	13 915	13 966	16 836	—	16 836	30 802
gegen 1934..	321	12 844	13 165	20 098	4	20 102	33 267
Speyer:							
zu Berg	63	6 614	6 677	9 414	—	9 414	16 091
zu Tal	66	7 044	7 110	9 107	—	9 107	16 217
Zusammen...	129	13 658	13 787	18 521	—	18 521	32 308
gegen 1934..	189	13 380	13 569	21 329	478	21 807	35 376
Koblenz:							
zu Berg	3 068	9 012	12 080	20 828	2 964 ¹⁾	23 792	35 872
zu Tal	3 161	8 991	12 152	20 406	3 654 ¹⁾	24 060	36 212
Zusammen...	6 229	18 003	24 232	41 234	6 618	47 852	72 084
gegen 1934..	6 284	19 100	25 384	48 018	5 772	53 790	79 174

¹⁾ In diese Ziffern ist die Zahl der Motorkähne einbegriffen.

IV. E. c) Flossverkehr.

Die Schiffbrücke zu Koblenz wurde im Jahre 1935 14.989 Mal geöffnet, mithin täglich im Durchschnitt 41 Mal. Die grösste Zahl der Brückenöffnungen wurde am 10. August mit 63 erreicht. Die grösste Zahl der an einem Tage durchgefahrenen Schiffe betrug 304 am 2. August. 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:

Durchgefahrte Schiffe	1935	1934	1933	1932
Rheinschiffe	946	803	583	614
Sonstige Flußschiffe	746	598	690	678
Flussdampfschiffe	222 ¹⁾	2 762	2 622	2 322
Seeschiffe	1 652	1 290	1 360	1 406
Zusammen.....	3 566	5 453	5 255	5 020
Durchschnittlich in 24 Stunden...	10	15	14	14

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:

	1935	1934
zu Berg (nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith)	42.264 Schiffe	43.906 Schiffe
zu Tal (nach den Aufzeichnungen der Deutschen Hauptzollstelle zu Emmerich)	42.594 Schiffe	43.563 Schiffe
zusammen.....	84.858 Schiffe	87.469 Schiffe

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

im Jahre 1935: 23.017 von insgesamt 84.165 = 27 %,
im Jahre 1934: 22.646 von insgesamt 86.767 = 26 %.

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

51.280 = 60,43 % (63,05²⁾ die niederländische Flagge,
14.988 = 17,67 % (15,68) die deutsche Flagge,
13.967 = 16,46 % (16,12) die belgische Flagge,
2.965 = 3,50 % (3,39) die französische Flagge,
1.620 = 1,90 % (1,69) die schweizerische Flagge,
38 = 0,04 % (0,07) die luxemburgische Flagge.

¹⁾ Seit 1. Januar 1935 wurden die Schlepper der Seedampfer nicht mehr aufgezeichnet.

²⁾ Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1934 dar.

IV. B. b) Verkehr des schwimmenden Materials von und nach den Nebenflüssen und Kanälen des Rheins im Jahre 1935.

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 Abnahme in der Schiffszahl um 1,5 %, in der Tragfähigkeit um 9 % auf.

Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals weist eine Zunahme in der Schiffszahl um 0,9 %, eine Abnahme in der Tragfähigkeit um 0,19 % auf.

Der Verkehr der Gelderschen Yssel hat in der Schiffszahl um 9 % und in der Tragfähigkeit um 9 % zugenommen, der Verkehr des Maas-Waal-Kanals in der Tragfähigkeit um 19 % zugenommen, der Verkehr der Keulschen Vaart in der Tragfähigkeit um 56 % zugenommen, der Verkehr des Zuid-Beveland-Kanals in der Schiffszahl um 4 % ab- und in der Tragfähigkeit um 0,8 % zugenommen; der Verkehr des Walcheren Kanals hat in der Schiffszahl um 1 % zu- und in der Tragfähigkeit um 13 % abgenommen, der Verkehr des Merwede-Kanals hat in der Tragfähigkeit um 11 % 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 217 enthalten.

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

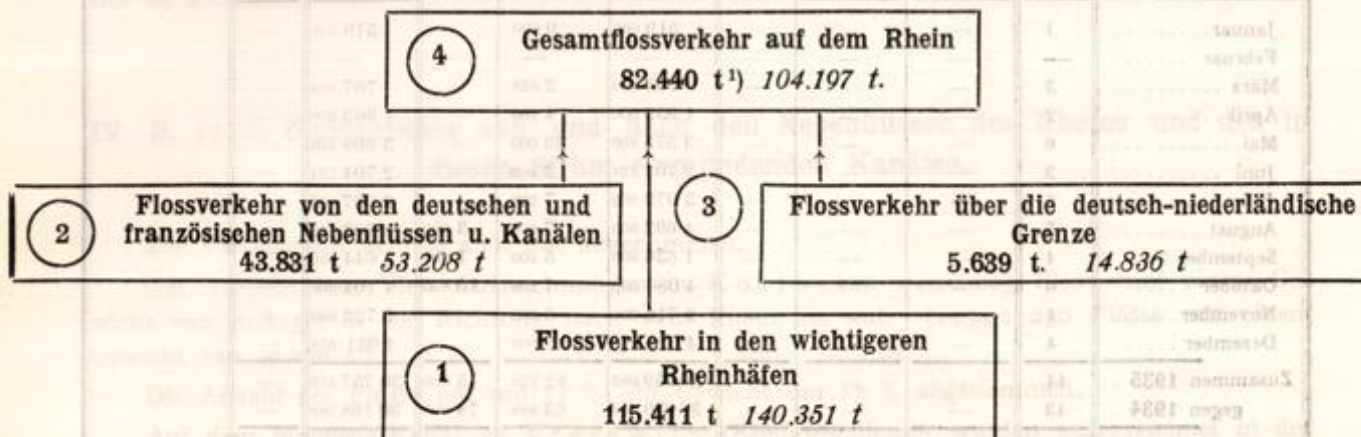
Flagge	1934	1935
die niederländische Flagge	60,43	63,02
die deutsche Flagge	17,07	15,08
die belgische Flagge	10,46	10,12
die französische Flagge	3,50	3,30
die schweizerische Flagge	1,90	1,00
die luxembourgsche Flagge	0,04	0,07

Die Zahlen in Klammern stellen den Verkehr von 1934 dar.
 1) Seit 1. Januar 1935 wurden die Schiffe der Schiffer nicht mehr aufgezählt.

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 Kursivschrift angegeben).



wobei über die verschiedenen Gruppen folgendes berichtet wird :

1 Flussverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen :

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1935	76 391	39 020	115 411
1934	86 866	53 485	140 351
Mithin 1935	mehr weniger	— 14 465	— 24 940
	— 12 %	— 27 %	— 19 %

2 Flussverkehr von und nach den deutschen und französischen Nebenflüssen und Kanälen :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
nach dem Rhein hin	42.791 t	53.208 t	— 9.377 t (— 18 %)
von dem Rhein her	1.040 t		

3 Flussverkehr über die deutsch-niederländische Grenze :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
Talverkehr	5.639 t	14.836 t	— 9.197 t (— 62 %)

4 Gesamtflussverkehr auf dem Rhein :

	1935	1934	Zu- oder Abnahme
	82.440 t	104.197 t	— 21.757 t (— 21 %)

¹⁾ Siehe Anmerkung 1) Seite 17.

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			
t	t	t	t	t	t	t	t			
Januar	1	—	—	—	519 000	0 600	—	519 600	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	3	—	—	—	765 000	2 928	—	767 928	—	
April	2	—	—	—	1 959 000	4 200	—	1 963 200	—	
Mai	6	—	—	—	3 575 400	33 000	—	3 608 400	—	
Juni	3	—	—	—	2 702 124	2 400	—	2 704 524	—	
Juli	6	—	—	—	3 979 800	7 200	—	3 987 000	—	
August	5	—	—	—	4 692 900	7 800	3 000	4 703 700	—	
September	4	—	—	—	1 636 800	5 400	1 800	1 644 000	—	
Oktober	6	—	—	—	4 086 600	7 200	10 800	4 104 600	—	
November	4	—	—	—	2 716 200	6 600	—	2 722 800	—	
Dezember	4	—	—	—	4 026 258	5 400	—	4 031 658	—	
Zusammen 1935 ..	44	—	—	—	30 659 082	82 728	15 600	30 757 410	—	
gegen 1934 ..	43	—	—	—	30 030 300	63 888	74 000	30 168 588	—	
Mithin 1935 } mehr	1	—	—	—	628 782	18 840	—	588 822	—	
Mithin 1935 } 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	Beigela-dene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
a) Ankunft	176	34 757	—	—	—	—	—	34 757	—	
b) Abgang	41	28 100	61	—	—	—	—	28 161	—	

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

Jahr	An der Schiffbrücke zu	
	Koblenz	
	Flösse	
	Zahl	Gewicht t
1935	48	41 078
1934	50	49 994
Mithin 1935 } mehr	—	—
Mithin 1935 } weniger	2	8 916

Sämtliche Flösse wurden von Dampfern geschleppt.

Der Flossverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich 12 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 5.639 t. (1934: 21 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 14.836 t), und nach den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle in Lobith 12 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 5.701 t. (1934: 24 Flösse, alle zu Tal gehend, mit einem Bestand von 16.227 t.)

Der Flossverkehr hat, berechnet nach den Angaben von Emmerich, um 62 %, von Lobith um 64 % 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 205 Flösse mit einem Gewicht von 40.845 t in der Richtung nach dem Rhein hin auf. (1934: 230 Flösse mit einem Gewicht von 49.278 t.)

Die Anzahl der Flösse hat um 11 %, ihr Gewicht um 17 % abgenommen.

Auf dem Merwede-Kanal zu Vreeswijk (Königinschleuse) wurden aufgezeichnet in der Richtung nach Amsterdam hin 3 Flösse mit einem Gewicht von 389 t und in der Richtung von Amsterdam her 10 Flösse mit einem Gewicht von 3.372 t, also zusammen 13 Flösse mit einem Gesamtgewicht von 3.761 t. (1934: 18 Flösse mit einem Gewicht von 4.924 t.)

Der Flossverkehr hat also in der Anzahl der Flösse um 28 % und im Gewicht um 24 % abgenommen.

Auf der Keulschen Vaart sind in Vreeswijk von dem Lek her 4 Flösse mit einer Länge von 576 m und nach dem Lek hin 11 Flösse mit einer Länge von 264 m durchgefahren, also zusammen 15 Flösse mit einer Gesamtlänge von 840 m. (1934: 8 Flösse mit einer Länge von 148 m.)

Der Flossverkehr hat also, was die Anzahl der Flösse betrifft, um 88 % zugenommen.

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

Der Rhein-See-Verkehr wurde im Jahre 1935 in regelmässiger Fahrt mit 42 Rhein-See-Dampfern und 5 Motorschiffen und in nicht regelmässiger Fahrt mit 7 Rhein-See-Dampfern, 6 Motorschiffen und 1 Motorsegler, also im Ganzen mit 61 Rhein-See-Schiffen betrieben.

Die Flotte hat einen Netto-Rauminhalt von 70.231 cbm., die Tragfähigkeit auf dem Rhein betrug insgesamt 58.973 t mit insgesamt 24.920 Pferdestärken.

Die grösste Tragfähigkeit hatte ein Schiff der Reederei Ernst Komrowski, G. m. b. H. in Hamburg, mit 2300 t.

Das kleinste Schiff mit 170 t gehörte der Apollinarisbrunnen Aktiengesellschaft Neuenahr.

IV. C. Frachten und Versicherungswesen.

a) Frachten.

Angaben über die Frachtsätze auf den verschiedenen Strecken enthält die Beilage auf Seite 241.

b) Versicherungen.

Schweiz. — Keine Bemerkungen.

Frankreich. — Viele Versicherer, die sich seit 1932 und insbesondere in den Jahren 1933 und 1934 auf rheinische Versicherungen verlegt hatten, scheinen von diesen Geschäften, die ihren Hoffnungen nicht entsprochen haben, wieder Abstand zu nehmen. Manche haben u. a. schwere Fehlschläge bei Überwinterungsrisiken erlitten. Es entstanden daraus weittragende Rechtsstreitigkeiten.

Im allgemeinen ist die rheinische Versicherung z. Zt. ungefähr ausgeglichen. Denn wenn die Versicherer noch Verluste erleiden, so bemühen sie sich, diese mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, denen im allgemeinen alle Industrien und besonders der Rheinverkehr unterliegen, durch langfristige Verträge ohne Prämienerrhöhung entsprechend zu verringern.

Deutschland. — Nach den Mitteilungen der Versicherungsgesellschaften waren im Jahre 1935 versichert :

Name der Gesellschaft	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in Tonnen
Harmonie	147	180.959
Gute Hoffnung	95	96.988
Vater Rhein	144	156.387
Germania	144	161.727

Ausserdem waren bei der Kaskoversicherungsgesellschaft Jus et Justitia in Mannheim 214 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 204.423 t versichert.